

Motor 16

Bajo la lupa



TODO SOBRE EL
NUEVO CITROËN
BERLINGO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.737 del 9 al 22 de octubre de 2018



PROBAMOS DOS COCHAZOS

**Peugeot
508 GT**
PureTech EAT8
Berlina
deportiva



225
CV



**Ford Focus
Sportbreak**
1.5 EcoBoost ST Line
Compacto
inteligente

182
CV

Novedades Salón de París Apuesta al futuro



Seat Arona
TGI

DS 3
Crossback
E-Tense



Mercedes
Clase B



Kia
e-Niro

BMW Serie 3



Renault EZ Ultimo



Skoda
Vision RS

NUEVO AUDI Q8



**Siempre tiene que haber algo
entre el antes y el después.**

Cuando pensabas que no quedaba nada más por ver, descubres una nueva dimensión con el nuevo Audi Q8 y su diseño llamado a revolucionarlo todo. Toda la potencia de un SUV, sus líneas de coupé, pantallas táctiles y hápticas y su tecnología de alto nivel de asistencia a la conducción, te darán la bienvenida a la octava dimensión.

www.audi.es/Q8

Audi Q8 50 TDI quattro 210 kW (286 CV) tiptronic. Emisión CO₂ (g/km): de 172 a 179. Consumo medio (l/100 km): de 6,6 a 6,8.

No compres un Tiguan.

Disfrútalo por 355 €/mes* con Volkswagen My Renting.

Sin entrada.

Con mantenimiento.

Seguro a todo riesgo.

Coche nuevo cada 3 años.



Volkswagen My Renting. No compres un Tiguan, vévelo.
Conduce siempre lo último y cada 3 años, lo cambias.



Volkswagen

Emisión de CO₂ (g/km): 123. Consumo medio (l/100 km) de 4,7.

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Tiguan 2.0 TDI Advance 110 kW (150 CV) con R-Line exterior y pintura blanca. Plazo 36 meses. 36 cuotas de 355,12 € (IVA no incluido). Sin Entrada. Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida para vehículos en stock hasta fin de existencias o hasta 31/10/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen Tiguan Sport con opcionales.

No compres un Tiguan.

Disfrútalo por 355 €/mes* con Volkswagen My Renting.

Sin entrada.

Con mantenimiento.

Seguro a todo riesgo.

Coche nuevo cada 3 años.

Volkswagen My Renting. No compres un Tiguan, vívelo.
Conduce siempre lo último y cada 3 años, lo cambias.



Volkswagen

Emisión de CO₂ (g/km): 123. Consumo medio (l/100 km) de 4,7.

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Tiguan 2.0 TDI Advance 110 kW (150 CV) con R-Line exterior y pintura blanca. Plazo 36 meses. 36 cuotas de 355,12 € (IVA no incluido). Sin Entrada. Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida para vehículos en stock hasta fin de existencias o hasta 31/10/2018 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen Tiguan Sport con opcionales.

Al detalle



LA NUEVA 'MOBILIDAD' DE MADRID

El Ayuntamiento de Madrid aprobó la nueva normativa de movilidad solo 3 días antes de su entrada en vigor, lo que, para empezar va a generar confusión a los automovilistas los primeros días por el escaso tiempo para explicar sus diferentes supuestos. Aunque en realidad esta regulación solo tiene un objetivo indudable: acabar con los coches en las ciudades. A cambio, promueve el uso de todo tipo de medios de transporte –bicicletas, patinetes...– y les 'da alas' para que puedan circular a sus anchas –por dirección prohibida en calles de un solo sentido o saltarse semáforos si van a girar a la derecha– sin tener en cuenta las mínimas normas de seguridad vial; esas que todos hemos aprendido desde pequeños y que se aplican a los conductores a base de multas. Claro que si hay accidentes en los que estén implicados estos medios de transporte y un coche, la culpa siempre será del último; entre otras cosas porque nadie exige un seguro a bicicletas o patinetes. Lo peor de todo es que, como siempre ni se habla con los conductores ni se tienen en cuenta sus necesidades. Así no hay convivencia en la ciudad; simplemente imposición.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros

publicidad@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El salón de la **electromovilidad**

Doble mensaje sobre la encrucijada eléctrica en París: para Carlos Ghosn presidente de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, «estamos ante el final de una era». Mientras Erik Jonnaert de ACEA, asociación europea de fabricantes, decía que «no se puede obligar a comprar vehículos eléctricos sin las infraestructuras necesarias».

Vaya por delante que siempre he sentido fascinación por los salones del automóvil, por considerarlos un espléndido espectáculo para los sentidos. Más aún, para mí son santuarios en el tiempo que nos ponen al día de todo lo que se mueve en torno a una industria que está en permanente evolución. Quizás por eso, valore esta edición del Salón del Automóvil de París, en su 120 Aniversario como el de pocas presentaciones de novedades y muchas declaraciones de sus máximos directivos. En esta ocasión, en los Pabellones del Centro de Exhibiciones Porte de Versailles, históricamente una de las grandes muestras europeas, han brillado por su ausencia marcas como Ford, Mazda, Nissan, Opel, Volkswagen, Volvo y el Grupo Fiat, entre otras.

Lo preocupante es que incluso los fabricantes franceses, que como es lógico han sido los grandes protagonistas de este certamen, empiezan a plantearse su asistencia a este tipo de eventos.

Por otro lado, tal y como les contamos en las páginas dedicadas a este salón, esta edición ha estado centrada, más que nunca, en los vehículos eléctricos de cara a la movilidad presente y futura. Cuestión importante para Carlos Ghosn, presidente de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, cuando dice que «estamos ante el final de una era», mientras presenta, en principio para el mercado chino, el

K-ZE. Un vehículo urbano cien por cien eléctrico, de 3,7 metros de largo, que costará en torno a los 10.000 euros y tendrá una autonomía de 250 kilómetros. Una apuesta de marca que también afectará a España, ya que como confirmó José Vicente de los Mozos, vicepresidente mundial de fabricación y logística de Renault, tanto el Clio como el Captur y el Mégane, tendrán versiones híbridas y se harán en Valladolid y Palencia. Así y dentro de las numerosas declaraciones de los grandes patronos de esta industria, merece la pena destacar la advertencia del presidente de PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel y Vauxhall), sobre la potente industria china y cómo puede monopolizar la fabricación de baterías. De hecho, este grupo

que sacará al mercado 15 nuevos modelos electrificados de aquí al 2021, hizo referencia a un posible proveedor de baterías que tendría que invertir 20.000 millones para su desarrollo, pero no se atreve por el clima de incertidumbre que existe en Europa.

En definitiva, la electromovilidad fue centro de todas las declaraciones y siempre fue acompañada del excesivo endurecimiento de los límites de emisiones para la próxima década. En este punto, me quedo con lo que dijo Erik Jonnaert, secretario general de la Acea «no se puede obligar a los consumidores a comprar vehículos eléctricos sin las infraestructuras y los incentivos necesarios».

Advertencia del presidente del Grupo PSA, Carlos Tavares, sobre cómo la industria china puede monopolizar la fabricación de baterías. Este grupo, que sacará al mercado 15 nuevos modelos electrificados de aquí al 2021, hizo referencia a un posible proveedor de baterías que tendría que invertir 20.000 millones para su desarrollo, pero no se atreve por el clima de incertidumbre que existe en Europa.



RENAULT
Passion for life

Renault CAPTUR

Crossover by Renault



Pantalla táctil con Smartphone Connection
Techo panorámico
Faros Full Led Pure Vision

Renault Captur: consumo mixto (l/100km) desde 4,2 hasta 5,4. Emisión de CO2 (g/km) desde 110 hasta 124.

Renault recomienda **elf**

reault.es

SUMARIO

Nº 1.737 · 9 al 22 octubre de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA SALÓN DE PARÍS, LAS NOVEDADES

Pese a las ausencias, París ha mostrado novedades marcadas, sobre todo, por la electrificación.

6.- AUDI R8 LMS Y AUDI SQ2

7.- FERRARI MONZA SP1 Y SP2

8.- BMW SERIE 3

10.- DS3 CROSSBACK Y DS7 CROSSBACK E-TENSE

12.- HYUNDAI I30 FASTBACK N Y KIA E-NIRO

13.- MERCEDES CLASE B

14.- RENAULT K-ZE Y EZ- ULTIMO

15.- SKODA VISION RS

16.- PEUGEOT PLUG-IN HYBRID

17.- SEAT ARONA TGI Y SMART FOREASE CONCEPT

18.- CUATRO RUEDAS FORD FOCUS SPORTBREAK 1.5 ECOBOOST 182

La cuarta generación llega para agitar el segmento. Probamos el más potente, en formato familiar.

24.- PEUGEOT 508 GT PURETECH 225

El nuevo Peugeot 508 apuesta por la deportividad en su estilo y en su planteamiento mecánico.

30.- HYUNDAI TUCSON

El Tucson, el modelo más importante de Hyundai, se renueva y alcanza la madurez.

32.- MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

Cambios de estilo y técnicos para el plug-in para aprovechar más su vertiente eléctrica.

34.- OPEL COMBO LIFE

El Combo Life brilla por capacidad, eficiencia y dotación tecnológica.

36.- AUDI Q8 Y VW TOUAREG



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	6,36
BMW	8
CITROËN	40,54
DS	10
FERRARI	7
FORD	18
HYUNDAI	12,30
KIA	12,39
MERCEDES	13,50
MITSUBISHI	32
OPEL	34
PEUGEOT	16,24
RENAULT	14
SEAT	17
SKODA	15
SMART	17
VOLKSWAGEN	36
VOLVO	17



40



30

32



Audi Q8 y Volkswagen Touareg, los SUV más avanzados del momento.

39.- BAJO LA LUPA KIA SPORTAGE

Con nuevos sistemas de propulsión marcados por la eficiencia.

40.- CITROËN BERLINGO

El multiusos francés se desmarca de la competencia con un aspecto imponente y la máxima tecnología.

34



36



46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE ANIVERSARIO DE PSA EN VIGO

Cumple 60 años como uno de los centros más avanzados del mundo.

50.- AGUINAGA-MERCEDES

30 coches para vivir la historia de Mercedes en Bilbao.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS CITROËN, A TOPE EN EL WRC

La marca francesa apuesta fuerte por dominar de nuevo los rallies.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



Mirada al futuro

Las muchas ausencias anunciadas de cara a la reciente edición del Salón del Automóvil de París no animaban a vaticinar nada bueno. Son cada vez más los fabricantes que albergan dudas sobre este tipo de eventos por las inversiones requeridas, pero también los hay que siguen siendo fieles a unas citas donde pueden demostrar su potencial creador ante público y prensa especializada. Y las marcas presentes en la capital francesa no se han limitado a 'salvar los muebles', sino que han configurado un acontecimiento de interés, lleno de novedades. Las firmas locales echaron el resto, con ejemplos como el DS 3 Crossback, la renovada apuesta eléctrica de Renault o versiones híbridas de Peugeot y Citroën, pero entre los foráneos también hubo primicias de calado: Audi SQ2, BMW Serie 3, Kia e-Niro, Mercedes Clase B, Skoda Vision RS... Al final, sí hubo mucho que ver.

G. Arroyo, A. Carchenilla, P. Martín, A. Mas y J. Montoya | motor16@motor16.com

AUDI R8 LMS GT3 Y SQ2

Desembarco masivo de nuevos modelos

Al Q8, los nuevos Q3 y AI Sportback o el e-tron, primer Audi cien por cien eléctrico, en París se sumaban un par de sorpresas muy 'picantes'.

La firma de Ingolstadt estaba representada en París a través de su importador en Francia, pero eso no restó brillantez a una exposición donde casi todo era nuevo para el visitante. Y Audi se reservó dos primicias, ambas de filosofía bien deportiva. Una es el SQ2, que es un Q2 con motor 2.0 TFSI de 300 CV y 40,8 mkg –par constante entre 2.000 y 5.200 rpm– que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y alcanzar klos 250 km/h. Se ha rebajado 20 milímetros la altura al suelo, puede equipar llantas de 18 o 19 pulgadas recibe frenos más potentes: discos de 340 milímetros delante y 310 detrás. La otra novedad parisina fue la última evolución del R8 LMS, homologado para carreras de GT3 y que tiene un precio, antes de impuestos, de 398.000 euros. Sus entregas, desde noviembre.



▼ El nuevo R8 LS GT3 es el cuarto coche desarrollado por Audi Sport para sus clientes. Más abajo, el SQ2.

Ferrari Monza SP1 y SP2

Pioneros del proyecto Icona

Los Monza SP1 y SP2 son los primeros modelos de un nuevo concepto de series especiales limitadas al que Ferrari llama Icona. Bajo sus carrocerías, un V12 de 810 CV que acerca las sensaciones a la Fórmula 1.

Aunque la firma de Maranello ya los había desvelado previamente con ocasión del Capital Market Day, el estreno ante el gran público de los Monza SP1 y SP2 tenía lugar en el Salón de París. Se trata de los primeros representantes del exclusivo proyecto Icona, denominación que recibirán las

nuevas series especiales, limitadas a muy pocas unidades.

Bajo sus carrocerías, nacidas en el Centro de Estilo Ferrari, ambos esconden un V12 de 6,45 litros que rinde 810 CV a 8.500 vueltas y 73,4 mkg de par a 7.000 rpm. Eso les permite acelerar de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y de 0 a

200 km/h en 7,9 segundos; y la velocidad punta rebasa holgadamente los 300 km/h.

También comparten tamaño: 4.657 milímetros de largo, 1.996 de ancho, 1.155 de alto... O su estilo de barchetta, que recurre a la fibra de carbono en su construcción y tiene puntos comunes como ópticas

delanteras y traseras, ruedas o interiores, o por supuesto la ausencia de techo y parabrisas, que acentúan las sensaciones para acercarlas a las de un Fórmula 1. Las puertas abren hacia arriba, y el trabajo aerodinámico ha sido arduo, destacando el diseño de las cúpulas frontales que desvían el aire del conductor y, en el caso del SP2, del copiloto.

Los propietarios de los Monza SP1 y SP2 disfrutarán, además, de una línea de ropa y accesorios 'gentleman driver' creada por Loro Piana y Berluti, y que incluye mono de competición, jersey, casco, guantes, bufanda y zapatos.



◀ El Monza SP2 es la versión biplaza, y por eso lleva una doble pantalla frontal protectora y una segunda barra antivuelco.



◀ Al ser monoplaça, el Monza SP1 es aún más ligero que su 'hermano', pues pesa 1.500 kilos, 20 menos que el SP2.



DACIA DUSTER 1.3 TCE. - El Duster estrena el motor de gasolina 1.3 Tce con inyección directa y dotado de filtro GPF. Disponible en dos variantes –130 CV y 24,5 mkg de par, y 150 CV con 25,5 mkg–, primero se ofrecerá con tracción 4x2 y luego con 4x4.



GAC ENVERGE CONCEPT. - En un evento con tantas ausencias, sorprendía la presencia del fabricante chino GAC, que mostraba su prototipo Enverge y un nuevo SUV llamado GS5 que pronto podría rivalizar con Peugeot 5008 o Skoda Kodiaq.



HONDA CIVIC TYPE R 'ART CAR'. - La firma japonesa puso a trabajar a los estudiantes del Human Academy Europe, con sede en Francia, para que personalizaran un Type R; y el resultado es un diseño muy nipón, inspirado en las historietas Manga.

BMW SERIE 3

La séptima generación

La exitosa berlina alemana llegará en marzo de 2019 con un nuevo lenguaje de diseño, mejoras dinámicas, una gama de motores más eficiente y una mayor carga tecnológica en asistentes de conducción.

Pocos vehículos pueden presumir de más de 40 años de historia a su espalda. La Serie 3 de BMW cumple ya siete generaciones, y lo hace con un nuevo modelo que crece en todos los sentidos. El primero en tamaño, ya que incrementa la longitud hasta los 4,71 metros, que son 85 milímetros más que antes. Lo mismo ocurre con las cotas de anchura, altura y distancia entre ejes, o con los anchos de vías. Además se ha reducido el peso 55

kilos de media y su reparto es perfecto: 50/50.

Por primera vez en la marca incluye amortiguadores con control variable continuo que permiten ajustar la dureza de manera progresiva para un mayor equilibrio entre confort y dinámica.

En el momento de su lan-

zamiento, en marzo de 2019, montará cinco motorizaciones: dos de gasolina, con 184 y 258 CV, y tres turbodiesel, con 150, 190 y 265 CV, esta última de seis cilindros. La transmisión automática Steptronic de ocho relaciones se contempla en toda la gama, ya sea de serie u opcionalmente, y la trac-

ción total está disponible en la versión 320d de 190 CV. Posteriormente llegarán nuevas variantes, incluidas las híbridas enchufables.

Otro punto clave es el gran aumento de asistentes a la conducción, como una alerta de colisión o atropello de peatones, un control de cruce con función Stop&Go, ayuda para circular por pasos estrechos, otra de esquivar, alerta de colisión lateral, avanzados sistemas de aparcamiento asistidos, faros Full Led de serie o una nueva generación del Head-up Display, además de un manejo más intuitivo de los sistemas multimedia.

► El interior es más amplio, refresca su diseño y está mejor insonorizado.



BMW i3 AHORA HASTA 395 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

A partir de noviembre, el BMW i3 incrementará su autonomía un 30 por ciento gracias al desarrollo de unas nuevas baterías. El tamaño de éstas permanece tal cual, pero se ha aumentado la capacidad hasta los 42,2 kWh, mejora que permite al i3 cubrir un rango de acción de hasta 395 kilómetros—310 con el nuevo ciclo WLTP—, mientras que la versión i3s presume de una autonomía de 359 kilómetros—285 con mediciones WLTP—. En condiciones cotidianas de uso ambos modelos pueden recorrer ahora 260 kilómetros con una sola carga—anteriormente eran unos 200—. No hay cambios en cuanto a potencia o prestaciones. El i3 ofrece 170 CV, mientras que el i3s mantiene una 'caballería' de 184. El primer modelo eléctrico de BMW apareció en 2013 con una batería de 22,6 kWh, tres años después alcanzaba los 33 kWh y ahora se incrementa hasta los 42,2 citados. De paso, desaparecen definitivamente las versiones REX, que se apoyaban en un pequeño motor de gasolina que permitía circular cuando se descargaba la batería. BMW aprovecha para introducir un nuevo paquete deportivo, faros led adaptativos y mejoras en conectividad.



NUEVO VOLVO XC40. POR FIN UN COCHE AL QUE PUEDES SUSCRIBIRTE CON CARE BY VOLVO.

Más allá de un coche queremos darte una experiencia, cuidar de ti hasta cuando no conduces. En Volvo hemos reinventado el mundo del automóvil para que recuperes tiempo y calidad de vida.

Por una única cuota mensual, sin entrada ni gastos adicionales, podrás disfrutar del Coche del Año 2018 a través de **Care by Volvo**. Nuestro sistema de suscripción en el que, además de los servicios de un renting convencional, tendrás también un **Asistente Personal Telefónico**, **Botón SOS** o **Servicio de Farmacia 24h** entre otros, para que solo te preocupes de conducir.

Suscríbete al **Nuevo Volvo XC40**, un SUV compacto lleno de innovaciones. Cuenta con un diseño expresivo y diversas funciones como la **Cámara 360°**, el **Almacenamiento Inteligente**, el **Sistema City Safety** o la app **Volvo On Call**. En definitiva, un coche hecho para disfrutar de la vida urbana.



Descúbrelo en volvocars.es



#VolvoXC40

Consumo mixto (l/100 km) de 4,8 a 7,2; Emisiones CO₂ (g/km) de 127 a 168.

DS3 CROSSBACK Y DS7 CROSSBACK

DS se electrifica con los **E-Tense**

La marca premium francesa daba un paso más en París en su estrategia de futuro mostrando la versión eléctrica del DS 3 Crossback y el PHEV del DS 7 Crossback. Ambos llegan en 2019 al mercado.

Uno de los pilares de la estrategia de DS es la electrificación, pues ya anunció que en 2025 todos sus modelos serían eléctricos o electrificados. Y en París ha empezado a mostrar los primeros frutos. La marca premium de PSA enseñaba en su stand la versión cien por cien eléctrica del DS3 Crossback –su recién presentado crossover para competir con Audi Q2 o Mini Countryman–, que estará en el mercado en 2019. Un modelo que, gracias al uso de la plataforma CMP –primera vez que se utiliza en PSA– indicada para motores de combustión y también electrificados, no pierde nada en términos de habitabilidad interior o maletero respecto a las versiones de combustión.

El DS3 E-Tense –la denominación E-Tense definirá a partir de ahora a todos los electrificados de la marca– dispone de un motor de 100 kW (136 CV) y 300 kilómetros de autonomía con la nueva normativa WLTP. Y unas prestaciones interesantes, como los 8,7 segundos para el '0-100' o los 150 km/h de velocidad máxima.

También llegaba la electrificación al DS 7 Crossback; en este caso con su versión híbrida enchufable que combina un motor de gasolina 1.6 PureTech con dos eléctricos –uno en cada eje, con lo que se convierte en un tracción total– para ofrecer un total de 300 caballos de potencia y 450 Nm de par. Con 6,5 segundos para alcanzar 100 km/h y 220 km/h de punta –135 en modo eléctrico–, dispone de 50 kilómetros de autonomía eléctrica.



▶▶ El DS3 Crossback es el primer modelo de PSA con la plataforma CMP. La versión E-Tense llega en 2019 con 300 kilómetros de autonomía eléctrica.



▶ Diseño asimétrico muy personal el de este X E-Tense, que anticipa cómo cree DS que serán los coches en 2035.

trica y se carga en ocho horas en un enchufe normal. Llega también en 2019.

Y para 2035, la firma francesa mostraba su idea de cómo serán los coches con el X E-Tense, un deportivo eléctrico y autónomo de diseño asimétrico en el que el conductor

▼▼ Híbrido enchufable y de tracción total. El DS7 Crossback E-Tense ofrece 300 caballos y 50 kilómetros de autonomía eléctrica.



dispone de una cabina abierta como en un monoplaza y los pasajeros viajan bajo una cúpula de cristal, de modo que no renuncian al lujo o la distinción habituales en DS.



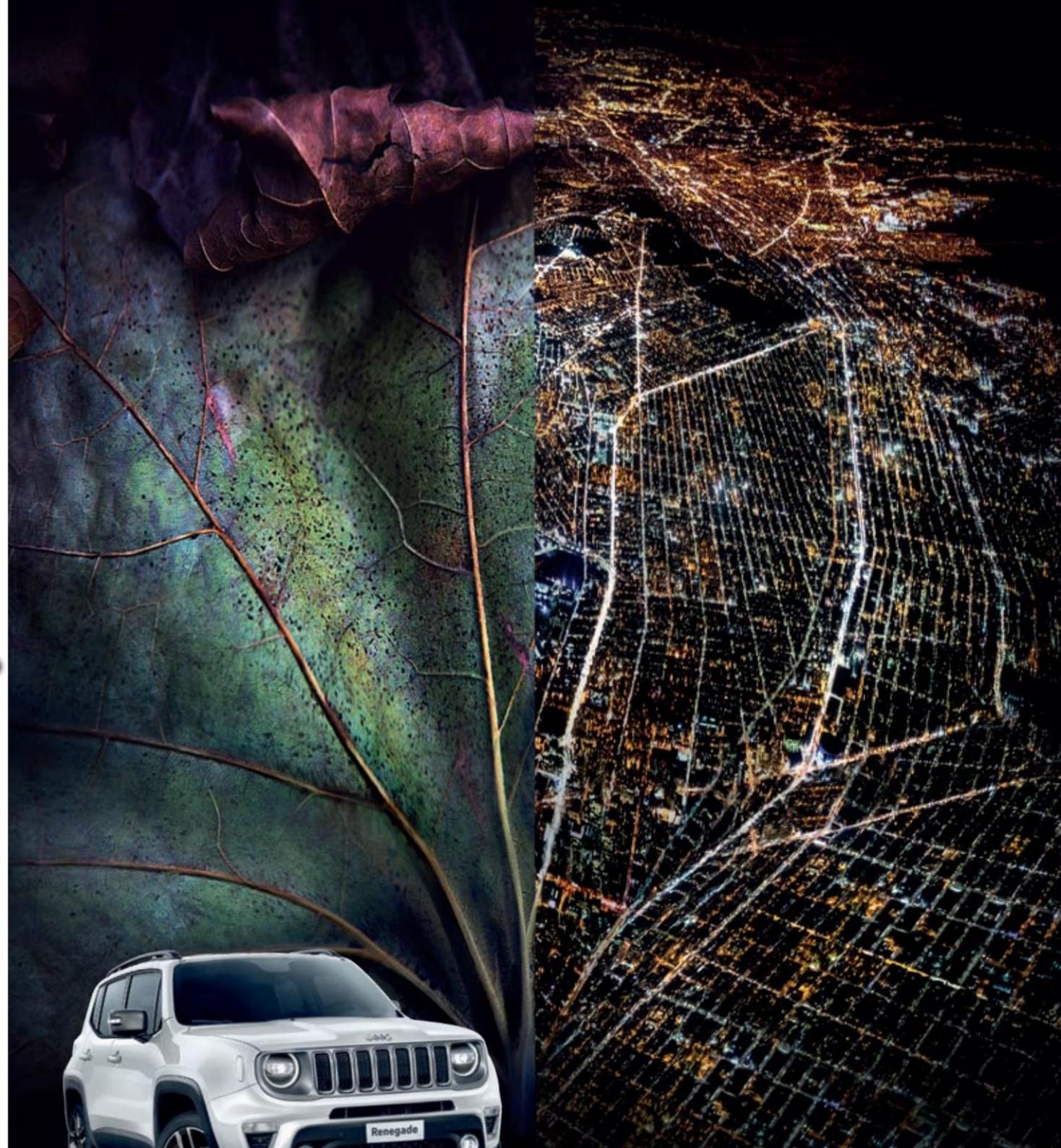
INFINITI PROJECT BLACK S.- Conocíamos ya el Project Black S, basado en el coupé Q60, pero Infiniti llevó a París su última evolución. Su motor VR30 V6 Biturbo de tres litros, dotado de un sistema de recuperación de energía ERS, rinde 563 CV.



PORSCHE 911 SPEEDSTER.- Aunque la casa alemana lo presentó como 'concept', en París se anunció que será una realidad, y que desde mediados de 2019 se fabricarán 1.948 unidades. Rinde 500 CV y está basado en el 911 Carrera 4 Cabriolet.



TESLA MODEL 3.- Presentado hace ya tiempo –sus ventas ya superan a las del BMW Serie 3 o el Mercedes Clase C en California, donde el precio base ronda los 35.000 dólares–, el Model 3 acudía a París anticipando su lanzamiento en Europa en 2019.



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

Jeep
THERE'S ONLY ONE

Gama Jeep. Renegade: Consumo mixto: 4,4 - 6,9 (l/100km). Emisiones de CO2: 117 - 160 (gr CO2/km). Precio recomendado para un Jeep Renegade Sport 1.0 G MT6 4X2 88kW (120CV). Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento de permuta por entrega de vehículo usado a cambio, con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del Cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 13.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 15.467,79€ incluye Seguro Vida (967,79€), con Crédito Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 72 cuotas mensuales de 270,82€. TIN 7,95%, TAE 12,13%, comisión de apertura 464,03€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 19.663,43€. Garantía legal de 2 años sin límite de km., más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000 km. desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 31/10/2018 en Península y Baleares. La versión visionada no se corresponde con el vehículo ofertado. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC. **FCA CAPITAL** España

HYUNDAI i30 FASTBACK N - i30N 'N OPTION'

Genética de competición

La marca surcoreana potencia su gama más prestacional con el lanzamiento de dos nuevas versiones, ambas bajo el sello N.

Dos modelos brillaron con luz propia en el 'stand' de Hyundai en París, ambos de corte muy deportivo. En primer lugar el i30 Fastback N, un atractivo

vo coupé de cinco puertas del segmento C, además del i30 N 'N Option', un ejercicio de estilo que marca el camino de la atractiva línea N, el sello de-

▶ Hasta 25 opciones diferentes de personalización muestra este llamativo i30 N 'N Option' desvelado en París.



▼ El diseño agresivo y una potencia de hasta 275 CV convierten a este modelo en una opción sumamente atractiva.



portivo del fabricante coreano.

El primero rebaja la altura del conjunto hasta 8 milímetros con respecto al i30 Fastback 'normal' y ofrece dos opciones mecánicas, con



250 y 275 CV de potencia, el más potente asociado al paquete Performance. Presenta ajustes en la suspensión, dirección y frenos para asimilar su notable rendimiento, como una velocidad máxima de 250 km/h o 6,1 segundos en el paso de 0 a 100 km/h. La caja es manual de seis relaciones en ambas versiones.

Por su parte, el i30 N 'N Option' presenta 25 opciones diferentes de personalización interior y exterior, que adelantan los pasos a seguir en la evolución de los modelos N.

KIA e-NIRO y CEED GT LINE

Cero emisiones o sello deportivo

El Niro presenta su variante eléctrica, con hasta 204 CV y 485 kilómetros de autonomía, mientras que el nuevo Ceed se viste con más 'garra'

Al margen del ProCeed y del Ceed GT, modelos de los que ya dimos cumplida información en el anterior número, en el 'escaparate' de Kia en la capital francesa también pudimos ver novedades como el nuevo e-Niro o las versiones GT Line del Ceed.

El e-Niro es un crossover completamente eléctrico, y llegará a comienzos de 2019

con dos versiones. La primera eroga 136 CV y tiene una autonomía de 312 kilómetros, y la segunda incrementa la potencia hasta los 204 CV, y el rango de acción hasta los 485 kilómetros con una sola carga. La batería de polímeros de litio tiene una capacidad de 39,2 kWh en el primer caso y de 64 en el más enérgico. En apenas 40 minutos se pue-

de cargar al 80 por ciento en una toma rápida.

Prácticamente al mismo tiempo estarán disponibles las nuevas versiones GT Line para el Ceed y el Ceed Sportswagon. Hay detalles específicos en las llantas y paragolpes, así como en el diseño interior. La gama de motores es la misma del modelo 'base'.

▶ El nuevo e-Niro llegará a comienzos de año con una generosa autonomía y una avanzada tecnología.



◀ Imagen deportiva para el nuevo acabado GT Line que salpica al Ceed.



MERCEDES CLASE B

Práctico como siempre, dinámico como nunca

El nuevo Sports Tourer alemán presume de un carácter más dinámico, un habitáculo más vanguardista y un equipamiento heredado en parte de la Clase S.

El objetivo de la nueva Clase B ha sido claro: mantener la habitabilidad y el sentido práctico del interior, pero 'envolviendo' el conjunto con una imagen más deportiva y dinámica por fuera. Conseguido. Para ello el frontal es más afilado, se acentúa la anchura en la zaga y se ha rebajado la línea de techo. De paso se ha conseguido mejorar la aerodinámica.

El habitáculo es más revolucionario si cabe, aunque recuerda mucho al de la nueva Clase A, con el que comparte mucha de su genética. Llaman la atención las pantallas flotantes unidas de 10,25 pulgadas en su presentación más sofisticada, y un puesto de conducción 90 milímetros

más elevado que el de su hermano pequeño, además de mejorarse la cota de anchura a la altura de los codos. Los asientos delanteros están climatizados y presentan función masaje, mientras que detrás se ha mejorado el acceso y dispondrá desde mediados de 2019 de una banqueta trasera deslizable 14 centímetros.

Bajo el capó oferta eficientes motores. Destaca un nue-



▲ El interior presenta un diseño más vanguardista, y el maletero oscila entre 455 y 705 litros, según sea la posición de la banqueta.

vo diésel de dos litros con 150 y 190 CV, asociado a un cambio automático de doble embrague con 8 relaciones. En su lanzamiento, la oferta se completará con un 1.5 diésel

de 116 CV, que sirve de escalón de entrada, y dos variantes 1.3 de gasolina, con 136 y 163 CV. Las primeras unidades se entregarán en febrero de 2019.

▼ La imagen exterior es ahora mucho más dinámica. El tren trasero presenta un eje multibrazo sólo en las versiones más potentes.



MERCEDES GLE OTRO SUV PREMIUM QUE SE REINVENTA

El pionero del segmento SUV Premium llegará totalmente renovado a comienzos de 2019, y lo hará con importantes innovaciones. Como primicia mundial incorpora un tren de rodaje activo E-Active Body Control, asistido por una red eléctrica de 48 voltios. Además, incluye ahora en su dotación un sofisticado asistente activo para retenciones, una función de giro con frenada activa si existe peligro de colisión o un sistema de tracción total 4Matic totalmente variable que regula la distribución del par entre ambos ejes, resultando más dinámico el conjunto en asfalto y más capaz, según la marca, en conducción 'off road'. Otra novedad es la posibilidad de incorporar una tercera fila de asientos, para un aforo total de siete plazas. Debuta con un motor de gasolina de 367 CV y más tarde llegarán nuevas variantes, incluidas las turbodiésel y un GLE híbrido enchufable.

▶ Su imagen es más poderosa, el interior más amplio y vanguardista, y se incrementa la dotación en cuanto a asistentes de conducción y en materia de conectividad o sistemas multimedia.



RENAULT K-ZE y EZ-ULTIMO Eléctricos y autónomos

El futuro de Renault sigue pasando por tener una amplia gama de eléctricos o híbridos. K-ZE y EZ-Ultimo son sus propuestas más recientes.

En París, Renault confirmó sus planes para electrificar todavía más su gama a partir de 2020, ofreciendo versiones híbridas en el Renault Clio e híbridos enchufables en los Mégane y Captur. Además, el grupo Renault presentó en París –aunque en un recinto fuera del Salón– el concept Renault K-ZE, un nuevo modelo eléctrico inspirado en el Kwid que se vende en India, capaz de recorrer un total de 250 kilómetros con una sola carga. Además de su atractivo diseño, el Renault K-ZE también es fácil de cargar gracias a un sistema de doble carga compatible con enchufes domésticos y los disponibles en las infraes-

estructuras públicas. El K-ZE viene con una gran cantidad de equipamientos que maximizan la experiencia de conducir un vehículo eléctrico, como los sensores de estacionamiento traseros, la cámara de visión posterior y una pantalla central con navegación y servicios conectados. Para ir haciendo boca, el K-ZE será primeramente fabricado y comercializado en China, el mercado de vehículos eléctricos más grande y de mayor crecimiento del planeta. Será fabricado localmente por la empresa creada con Don-

▶ En París, pero fuera del recinto del Salón, Carlos Ghosn, CEO del grupo Renault, presentó el K-ZE.



gfeng Motor Group y Nissan, para desarrollar y producir vehículos eléctricos. Y se calcula que podrá venderse en el país asiático el año que viene por el equivalente a unos 10.000 euros.

El que sí estaba en el Salón de París era el Renault EZ-Ultimo, un vehículo robotizado totalmente eléctrico, conectado y autónomo.

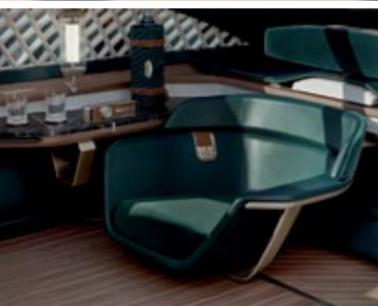
El objetivo de este

asombroso modelo es ofrecerse como un servicio para un solo trayecto, un recorrido urbano o el alquiler por un día. El Renault EZ-Ultimo es un vehículo acogedor en el que hasta tres pasajeros pueden desplazarse como si estuviesen en el salón de su casa. Su refinado interior está construido con materiales de alto nivel, como madera o cuero, e incluso no renuncia al mármol.

El EZ-Ultimo mide 5,70 metros, pesa 1.800 kilogramos, sus dos ejes son directrices y cuenta con un nivel 4 de conducción autónoma, lo que quiere decir que carece de volante o puesto de conducción. Así será el futuro.



◀ El EZ-Ultimo es lo más parecido a un salón rodante, en el que los pasajeros se olvidarán de todo lo referente a la circulación, los atascos o el aparcamiento.



SKODA VISION RS

Antes de acabar el año **sustituirá al Spaceback**

Dicen en Skoda que el sucesor del Spaceback será desvelado en noviembre y será muy similar al Vision RS, que también avanza una mecánica híbrida enchufable con gran futuro.

Oliver Stefani, responsable del diseño en Skoda, comentaba a Motor16 en París que mirando el Vision RS sabremos cómo será el nuevo Spaceback,

▶ El Vision RS mide 4.356 milímetros de largo por 1.810 de ancho y 1.431 de alto. Tiene una batalla de 2.650 milímetros y su maletero anuncia 430 litros.



un modelo que posiblemente estará disponible sólo con carrocería de cinco puertas y que, a diferencia del coche actual, comparte la plataforma MQB con León, Golf y A3, sus 'parientes' rivales.

Y el Vision RS da pistas también sobre futuras mecánicas

SKODA KODIAQ RS MOTOR TDI DE 240 CV PARA UN DEPORTIVO DE SIETE PLAZAS

En enero se inicia la producción del Kodiaq RS, iniciándose las entregas un mes después con un precio de partida que rondará los 50.000 euros en el mercado español. Bajo el capó esconde el motor diésel 2.0 Bi-TDI de 240 CV de potencia y 51,0 mkg de par –entre 1.750 y 2.500 rpm–, que en combinación con el cambio automático de doble embrague DSG7 y la tracción total de reparto variable –ambos 'obligatorios' en esta versión, al igual que las siete plazas– permiten alcanzar 220 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 7,0 segundos. Para asimilar tanta energía, el chasis va en consonancia, pues se recurre a llantas de 20 pulgadas, a la dirección progresiva y a la amortiguación adaptativa DCC, que son de serie al igual que el ajuste de modos de conducción –según el programa elegido, así responde la dirección, la suspensión, el cambio o el motor–, la instrumentación digital configurable Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas o los faros LED inteligentes. Y el Kodiaq RS también incorpora de serie el Dynamic Sound Boost, que complementa el sonido natural del motor. El consumo medio, 6,0 l/100 km.



▶ La parrilla es negra, cambian los paragolpes y los retrovisores son específicos. Dentro destacan los asientos deportivos con piel perforada Alcantara y carbono.

PEUGEOT PLUG-IN HYBRID El 508 y el 3008 se electrifican

Además del 508 SW, Peugeot mostraba su gama de híbridos enchufables, que ofrecerán dos tipos de tracción y dos niveles de potencia.

Peugeot hacía varias apuestas en París. Una era el 508 SW, versión familiar de su nueva berlina deportiva que llega al mercado como serie limitada First Edition, basada en el GT y personalizada con la calandra en negro brillante, las llantas bitono de 19 pulgadas o, ya en el interior, madera Zebrano o tapicería en cuero Sellier rojo o negro, según el color de carrocería elegido. Y el cliente puede escoger entre el motor de gasolina PureTech 225 o el diésel BlueHDi 180, en ambos casos con cambio EAT8.

En cuanto a la gama Plug-

in Hybrid, siempre dotada de caja automática EAT8, habrá versiones Hybrid de tracción delantera –única disponible para el 508 y el 508 SW– e Hybrid4 de tracción total, reservada al 3008 GT. Y algo más adelante también habrá un 3008 Hybrid.

Empezando por la mecánica Hybrid, asocia el motor 1.6 PureTech de 180 CV a uno eléctrico de 80 kW para sumar 225 CV.

En el caso de los 508 se anuncian emisiones de 49 g/km y

► Tanto el 508 como el 508 SW se benefician de versiones Plug-in Hybrid de tracción delantera, que combinan el motor PureTech 180 con uno eléctrico de 80 kW –110 CV–, totalizando 225 CV.



una autonomía WLTP de 40 kilómetros en modo eléctrico, circulando gracias a la batería de iones de litio de 11,8 kWh. Habrá acabados Allure, GT Line y GT, y el maletero tiene el mismo volumen que el resto de versiones de la gama.

En cuanto al 3008 GT Hybrid4, une el 1.6 Pure-

tech –aquí con 200 CV– a dos motores eléctricos –uno delante y otro detrás–, de 80 kW cada uno, totalizando 300 CV. La batería en este caso es de 13,2 kWh, y su autonomía eléctrica es de 50 kilómetros WLTP. Y las emisiones, también de 49 g/km.



▲ La gama Plug-in Hybrid de Peugeot, al completo. Y todos tienen varios modos de funcionamiento: Zero Emission, Sport, Hybrid... En el caso del 3008, primero aparecerá la versión GT Hybrid4, con tracción total, 300 CV y el programa específico 4WD. En la foto superior, el 508 SW First Edition.

Y LEJOS DE PARÍS... PORSCHE Y VOLVO APUESTAN POR SU TRADICIÓN

Días antes de que abriera sus puertas el Salón de París, Porsche desvelaba en el circuito californiano de Laguna Seca el nuevo 935, un coche de carreras de 700 CV –no homologado para carretera– cuya carrocería, casi toda de fibra CFRP, se inspira en el mítico 935/78. Mide 4,87 metros de largo por 2,03 de ancho, y la potencia de su motor trasero 3.8 Biturbo de seis cilindros se transfiere al cambio PDK de siete marchas. Pesa 1.370 kilos, monta discos de freno delanteros de 390 milímetros y traseros de 355, no renuncia a los controles de tracción y de estabilidad ni al



► Del Porsche 935/78 se fabricarán sólo 77 unidades. Usa la tecnología del 911 GT2 RS, rinde 700 CV y está destinado a las carreras de clubes.



ABS, y tiene un precio, antes de impuestos, de 701.948 euros. las entregas a clientes comenzarán en junio de 2019.

La segunda primicia ajena al evento parisino –en Europa, Volvo sólo acude a Ginebra– es el nuevo V60 Cross Country, último eslabón de una tradición iniciada por la firma sueca hace 20 años. La distancia al suelo es 75 milímetros mayor que la del V60 'normal' debido al diseño específico de su suspensión y equipa de serie tracción total, además de un control de descenso de pendientes, el control de tracción en giros o un modo especial de conducción todoterreno 'off road'. También equipa

el sistema City Safety con frenada automática, capaz de detectar peatones, ciclistas y animales de gran tamaño, y su sistema Pilot Assist ayuda al conductor con la dirección, la aceleración y el frenado en carreteras bien señalizadas hasta 130 km/h.



◀ El sistema de infoentretenimiento Sensus Connect es compatible con Apple CarPlay, Android Auto y 4G. La gama inicial comprende las versiones T5 de gasolina y diésel D4.



SEAT ARONA TGI El primer SUV de gas natural

El Arona, cuarto modelo de Seat que utiliza gas natural, tiene una autonomía de 400 kilómetros en modo GNC y 160 con gasolina.

Seat centraba su área en dos novedades. Por un lado el Tarraco, que debutaba en público por vez primera a nivel internacional y sobre el que ya informamos en el número anterior; y por otro el Arona TGI, primer SUV de Seat –y del mundo– que utiliza gas natural comprimido para circular. Comparte el motor 1.0

trcilíndrico de gasolina turboalimentado de 90 CV con el Ibiza TGI, aunque el Arona tiene caja manual de seis marchas, una más que el Ibiza, y equipa un depósito más para almacenar el GNC: tres en vez de dos, de modo que puede cargar 14,3 kilos de ese gas, lo que da para cubrir 400 kilómetros. A cambio, el depó-



▲ Mientras que el Ibiza TGI cuenta con dos depósitos de GNC, en el Arona TGI son tres, aunque eso obliga a reducir la reserva de gasolina.

sito de gasolina se reduce a 9 litros, que da para añadir sólo 160 kilómetros en modo gasolina. Y el maletero pasa de los

400 litros de un Arona normal a 282 litros. La velocidad punta es de 172 km/h y alcanza 100 km/h en 12,8 segundos.

ubicadas tras los respaldos. Y en el interior, los aireadores centrales son sustituidos por sendas pantallas que, por ejemplo, permiten visualizar el contenido de la app 'ready to', con la que podemos compartir nuestro coche con los amigos o controlar las principales funciones.

▼ No hay techo, pero sí puertas, cúpulas antivuelco o un pequeño parabrisas.



SMART FOREASE CONCEPT A cielo abierto y sin humos

Smart cumple 20 años, y lo celebra con un extrovertido prototipo urbano inspirado en el Crossblade y dotado de propulsión eléctrica.

Han pasado 17 años ya desde que naciera el Crossblade, pero todavía muchos recuerdan su exclusividad y desenfadada estampa circulando por las calles. Y su herencia, o la del ForSpeed de 2011, la recoge ahora el Forease, un biplaza, todavía en fase de 'concept',

creado para circular a cielo abierto por ciudad que toma como base el Smart EQ Fortwo Cabrio, de forma que tiene propulsión cien por cien eléctrica. Renuncia al techo y su parabrisas es más corto, pero garantiza la seguridad con las cúpulas antivuelco

Macho alfa

El Ford Focus siempre ha sido un modelo muy bien valorado en el segmento de los compactos. Y ese 'corral' se va agitar con la llegada de esta cuarta generación. Hemos probado la, de momento, versión de gasolina más potente de la gama, asociada a la carrocería familiar Sportbreak y al acabado deportivo ST-Line, y la combinación nos ha dejado un grato sabor de boca.

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

Dicen que a la tercera va la vencida, pero en el caso que nos ocupa sería mejor afirmar que ha sido... a la cuarta. Nos explicamos. En 1998 la prime-

ra generación del Focus ponía punto final a un modelo de época, como el Escort. Significó una gran salto cualitativo en todos los sentidos. En 2004 y en 2011 el Focus también se actualizó a fondo para mantenerse 'en forma' en

un segmento compacto que no perdona errores; pero ha sido esta cuarta generación la que, personalmente, más me ha llamado la atención desde que el modelo viera la luz hace 20 años.

Y no es casualidad, porque

este Focus parte desde una nueva plataforma que provoca mejoras dinámicas y tecnológicas que le convierten, de facto, en uno de los gallitos del segmento, sin duda.

Conserva el nombre, pero todo es nuevo. La citada

plataforma C2 es el punto de partida de todo. El conjunto es más rígido torsionalmente, y al haberse estirado la distancia entre ejes 53 milímetros la habitabilidad resulta más holgada.

Y no es cualquier cosa, más aún si analizamos la amplitud en nuestra versión familiar Sportbreak. En las plazas traseras se incrementa el ancho interior en 60 milímetros y la ganancia en el espacio para las piernas es casi ¡8 centímetros! superior en comparación con la generación anterior. Y el escaso túnel central hace más 'llevadera' la casi siempre complicada plaza central.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El Focus siempre me ha gustado por su equilibrio general, pero reconozco que en esta cuarta entrega ha superado mis expectativas. Va de cine sin perjudicar el confort, el motor empuja de verdad y hay que ser adivino para reconocer su naturaleza tricilíndrica. Y todo esto aderezado con una tecnología que quita el hipo. Un gran salto cualitativo, sin duda.

En el habitáculo se ha dado la vuelta a casi todo. Que el conjunto se remata con más esmero a nivel de calidad es indudable. Y que el manejo de las principales funciones es más intuitivo, también. Para ello hereda del nuevo Fiesta la pantalla táctil del salpicadero, ubicada en una posición acertada para no perder apenas visión respecto a la calzada a la hora de manipularla. Y el completo cuadro de mandos se complementa con un Head-up Display retráctil. Se trata, por cierto, del primer modelo de Ford en Europa que lo incorpora.

No menos atractiva resulta

la zaga. En un familiar se exige volumen y modularidad. No hay problema. El portón es más amplio, y si invertimos 500 euros en la opción, estará motorizado y con una práctica función manos libres.

Al abrirlo encontramos lo más parecido a una cueva, porque disponemos de 608 litros de capacidad, doble fondo, un piso compartimentado y un ancho entre los pasos de rueda de 115 centímetros. Si abatimos los respaldos traseros, el volumen alcanza los 1.653 litros y la superficie queda plana, aspecto que facilita la introducción de objetos muy voluminosos.



PRECIO		27.500 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 127 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	Dinámica excelente. Distancias de frenado. Rendimiento del motor. Tecnología avanzada. Habitabilidad y maletero.	Ausencia de salidas de aire en las plazas traseras. Visibilidad fronto-lateral en giros cerrados. Consumo en conducción deportiva.	
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



▲ El propulsor 1.5 EcoBoost presenta tres cilindros, uno de ellos desconectable, y eroga 182 CV en esta versión.





◀ El maletero, con 608 litros, es enorme. Y el portón contempla una práctica función manos libres en opción.



DINÁMICA
SORPRENDE LA EFECTIVIDAD DEL EJE DELANTERO EN CURVA Y FRENA EN DISTANCIAS MÁS PROPIAS DE UN DEPORTIVO RENOVADO EL INTERIOR ES MÁS APARENTE Y SE RECURRE A UNA PANTALLA TÁCTIL EN EL SALPICADERO, COMO EN EL FIESTA



▲ Dispone de tres modos de conducción: Normal, Eco y Deportivo. La pantalla táctil de 8 pulgadas concentra múltiples funciones. El navegador es de serie.



◀ El interior ha incrementado la habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras. Sin embargo, hay un detalle que se ha pasado por alto: no hay salidas de aire en esa zona. El freno de mano es eléctrico.



▲ El cambio es manual, de seis relaciones. No se puede optar a la nueva caja automática de ocho.

Pero, en realidad, lo que más me ha llamado la atención es su dinámica y el empuje de su motorización 1.5 EcoBoost. Comenzamos por esta última. En su variante más potente eroga 182 caballos, y por su personalidad podríamos decir que se trata de un tricilíndrico con alma de GTI. Efectivamente presenta tres cilindros, y hasta se permite el lujo de desconectar uno de ellos en ocasiones para reducir el consumo.

Primer punto. Hay que tener el oído muy fino para adivinar su naturaleza 'impar'; y

si le exigimos, su rendimiento y decibelios son muy deportivos. A bajo régimen recuerda a un diésel por su gran capacidad de recuperación, empujando con fuerza desde 1.500 rpm. Sorprende aún más porque su valor de par máximo no es precisamente estratosférico: 24,5 mkg. Si apuramos por la parte alta nos da margen hasta cortar inyección en 6.500 vueltas.

La gestión de esa 'caballería' recae sobre una caja manual de seis relaciones, de tacto preciso y sumamente agradable a la vez. No hay opción en

esa versión de disfrutar de la nueva transmisión automática de ocho relaciones, al menos de momento.

Las prestaciones nos han 'llenado', tanto en aceleraciones –nuestra unidad firmó 8,2 segundos en el paso de 0 a 100 km/h– como a la hora de realizar un adelantamiento. En plena acción, pasar de 70 a 110 km/h en cuarta velocidad se traduce en 6,3 segundos, y sólo necesitaremos 157 metros para completar esa maniobra. Unas cifras atractivas si tenemos en cuenta que el peso en orden de marcha de

esta versión rebasa los 1.400 kilos.

¿Y qué pasa con los consumos? Pues son bajos si nos tomamos las cosas con calma, y se disparan por encima de lo esperado si se le 'aprieta', algo habitual en motores de modesta cilindrada. Así, en carretera podemos gastar 5,3 litros de media, dos litros menos que en autopista a 120 km/h. Si nos ponemos a 'jugar' en serio en un tramo sinuoso, la cifra rebasará los 11 litros.

Mención especial para el chasis. Cierto es que nuestra unidad presume del acabado



▲ El acabado ST-Line reduce la altura 10 milímetros y monta una suspensión más firme y unas barras estabilizadoras más 'contundentes'.

ST-Line, que rebaja la altura del conjunto 10 milímetros y monta muelles, amortiguadores y barras estabilizado-

ras más consistentes. Si a eso unimos una geometría multilink detrás –de serie con la carrocería Sportbreak– la cosa

promete. Activamos el modo Sport –también hay Normal y Eco– para que la dirección y la respuesta del acelerador sean más rápidas, y el resultado es espectacular. El morro entra siempre en curva, y cuando decimos siempre es que no hay manera de que subvire. Obedece de manera marcial; tanto, que a la zaga le cuesta seguir esa trayectoria y se muestra más viva y 'nerviosa' en sus reacciones. Esto provoca que sea más deportivo, y cuando nos pasamos de diversión la electrónica actuará para estabilizarnos a todos...

Corre bien, se mueve de lujo y frena de matrícula de honor. De hecho, desde 120 km/h se detiene por completo en 47,7 metros, una cifra más propia de un deportivo de raza que de un 'familiar'.

Por último disfrutamos de su avanzada tecnología, como el Ford Co-Pilot360, que incluye control de crucero adaptativo con función Stop&Go, mantenimiento de carril y un asistente de aparcamiento activo, entre otros elementos, para gozar de un nivel de conducción autónoma 2, el máximo permitido en Europa.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 ECOBOOST
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.497
Alimentación	Inyección directa e indirecta, turbocompresor e intercooler.
Potencia máxima/rpm	182 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.600
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	42,2
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremaillera, con asistencia electrónica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, geometría multilink con muelles y amortiguadores exclusivos para el Focus Sportbreak.
RUEDAS	
Neumáticos	215/50 R17
Marca	Continental
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.408
Capacidad del depósito (l)	52
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,73
Número de plazas	5

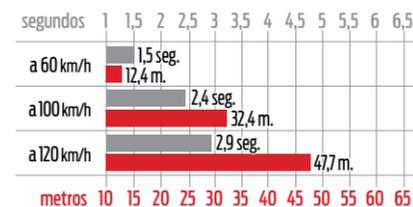
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Head-up Display			▶
Sensores aparcamiento del./tras.	▲		
Pantalla táctil 8" con navegador	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Control de crucero con limitador	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Asistente My Key	▲		
Faros LED			▶
Ford Pass Connect	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Portón eléctrico manos libres			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador bizona			▶
Radio, Bluetooth y SYNC 3	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta de fatiga del conductor	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente arranque en pendiente	▲		
Frenada autónoma de emergencia	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga			▶
Control de luces de carretera			▶
Control de estabilidad/tracción	▲		
Frenado post-colisión	▲		
Rueda de repuesto mini	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Asistente mantenimiento de carril			▶
Cámara de visión trasera			▶
Sistema de evasión de obstáculos			▶
Monitor presión de neumáticos	▲		
Suspensión deportiva	▲		
Airbag frontales, laterales y cortina	▲		

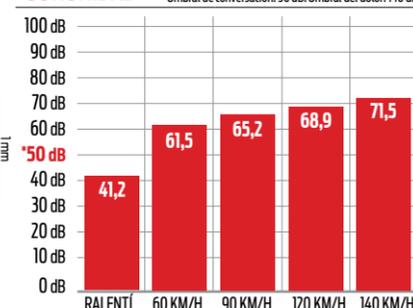
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,2 (8,5)
Recorriendo (metros)	136
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	18,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	29,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	33,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	34,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	10,7
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,9 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,3
Conducción dinámica	11,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,3
A 140 km/h de crucero	8,9
Consumo medio l/100 km. (porcentaje de uso 30% urbano, 50% autovía, 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	742
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,1
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	5,6

FRENOS



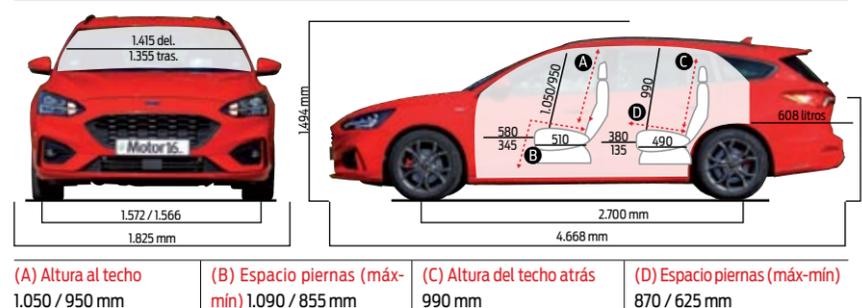
SONORIDAD



PRINCIPALES OPCIONES

Paquete tecnológico (reconocimiento de señales, control de luces de carretera, sistema de evasión de obstáculos, control de crucero adaptativo con Stop&Go y mantenimiento de carril): 400 euros. Paquete confort (climatizador bizona, sensor de lluvia y luces, acceso y arranque manos libres, retrovisores plegables eléctricamente y espejo interior fotosensible): 375. Head-up Display: 400. B&O Play: 300. Cargador inalámbrico: 150. Cámara trasera: 250. Portón manos libres: 500. Techo panorámico: 1.100. Pintura metalizada: 625. BLIS: 400. Faros Led: 750. Llantas 18 pulgadas: 600. Cristales privacidad: 100.

MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



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

	FORD FOCUS SPORTBREAK 1.5 ECOBOOST 182 CV ST-LINE	OPEL ASTRA SPORTS TOURER 1.6 TURBO 200 CV INNOVATION	RENAULT MÉGANE SPORT TOURER GT LINE TCE 165 CV	SEAT LEÓN ST 2.0 ECOTSI 190 CV DSG FR
Precio	27.500 euros	27.200 euros	27.240 euros	28.000 euros
Cilindrada	1.497 cc	1.598 cc	1.330 cc	1.984 cc
Potencia	182 CV / 6.000 rpm	200 CV / 4.700-5.500 rpm	165 CV	190 CV / 4.200-6.000 rpm
Par máximo	24,5 mkg / 1.600 rpm	30,6 mkg / 1.700-4.700 rpm	26,5 mkg	32,7 mkg / 1.500-4.100 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Automático, 7 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	7,1 / 4,7 / 5,6 l/100 km	8,0 / 5,1 / 6,2 l/100 km	6,9 / 4,7 / 5,5 l/100 km	8,0 / 5,1 / 6,2 l/100 km
Emisiones	127 g/km CO2	145 g/km CO2	125 g/km CO2	141 g/km CO2
Autonomía	928 kilómetros	774 kilómetros	909 kilómetros	806 kilómetros
Vel. máxima	220 km/h	235 km/h	205 km/h	231 km/h
0 a 100 km/h	8,5 segundos	7,7 segundos	9,3 segundos	7,3 segundos
Maletero	608 / 1.653 litros	540 / 1.630 litros	521 / 1.504 litros	587 / 1.470 litros
Dimensiones	4.668 / 1.825 / 1.494 mm	4.702 / 1.809 / 1.510 mm	4.626 / 1.814 / 1.457 mm	4.549 / 1.816 / 1.454 mm
Batalla	2.700 mm	2.662 mm	2.712 mm	2.636 mm
Diámetro giro	11,0 metros	11,1 metros	11,2 metros	10,3 metros
Depósito comb.	52 litros	48 litros	50 litros	50 litros
Peso	1.408 kilos	1.435 kilos	1.505 kilos	1.384 kilos
A favor	<p>Es el único que apuesta por un motor de tres cilindros, pero su rendimiento es espectacular. Dinámicamente se sitúa en el grupo de cabeza, y algo similar ocurre en cuanto a la tecnología que porta. Es amplio y ofrece un maletero enorme.</p>	<p>Es un vehículo muy equilibrado, y si analizamos la relación entre precio y potencia es que el sale mejor parado. Sus prestaciones están entre las más solventes, y está muy bien equipado. Es el más grande por fuera, y eso repercute en su magnífica habitabilidad.</p>	<p>Un viejo conocido que acaba de incorporar un nuevo y eficiente propulsor de cuatro cilindros y 'sólo' 1,3 litros, dotado ya de un filtro de partículas. Ofrece un gran rendimiento y es el que menos consume. El coche de la firma gala es muy cómodo en marcha.</p>	<p>Otro que estrena propulsor, en forma de un 2.0 TSI. No es el más potente, pero sí el que ofrece mayor par máximo y el más ligero: brinda unas prestaciones excelentes. En el apartado dinámico es un modelo que ofrece un tacto y unas sensaciones magníficas.</p>
En contra	<p>El consumo se dispara algo más de lo esperado en conducción dinámica. Un detalle que no nos ha gustado es la ausencia de salidas de aire en las plazas traseras, una laguna en un vehículo de esta 'categoría'.</p>	<p>Su mayor consumo –idéntico al del Seat León, dotado ahora de un dos litros– y montar el depósito más pequeño de los cuatro coches repercute en una menor autonomía frente a sus rivales. El maletero, algo más pequeño que el del Focus.</p>	<p>La calidad percibida es buena, pero en conjunto no se remata con tanto esmero como sus rivales. Sus prestaciones, lógicamente, son las más modestas, y dinámicamente no llega a la 'finura' del nuevo Focus o del León.</p>	<p>El consumo es el más elevado, junto al del Astra Sports Tourer, y sólo se ofrece con caja automática DSG de siete relaciones. El maletero es casi tan amplio como el del Ford con cinco plazas en uso, pero al abatir la segunda fila el Seat cede.</p>



EL DETALLE

ACTIVE El lado más aventurero

Siguiendo la estela de modelos como el Ka+ y el Fiesta, el nuevo Focus también dispondrá en los primeros compases de 2019 de una variante Active con aspecto crossover, una 'moda' que tanto gusta a público en la actualidad. Disponible tanto en berlina como con la carrocería Sportbreak, su imagen es más poderosa y robusta debido a las protecciones de la carrocería, a

una altura del conjunto que se incrementa en 30 milímetros y a una puesta a punto del chasis enfocada para salir del asfalto con garantías. Y su interior también se personaliza bastante.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,53 euros/km. Coste km total: 0,69 euros/km.

RED DE POSVENTA
 440 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
 Dos años sin límite de kilómetros.
www.ford.es

SEGURO
 Seguro a terceros: 310,63 euros/año. Seguro a todo riesgo: 433,12 euros/año con franquicia de 360 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
 Ford España, S.A. C/Caléndula 13, 28109, Alcobendas, Madrid. Teléfono: 902 44 24 42

PRECIO DE LA UNIDAD PROBABDA:
34.460 EUROS

Serio, pero divertido

Como el nuevo 508 apuesta por la deportividad tanto en su diseño como en la definición del chasis o en su planteamiento mecánico, hemos querido empezar por su versión más prestacional, con acabado GT, motor de 225 caballos y suspensión pilotada: tecnología por doquier, mayor funcionalidad, calidad para enfrentarse a las marcas premium.... Y dinamismo para dar y tomar.

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

Dicen que el que no arriesga no gana, y seguramente en eso pensaban los responsables de Peugeot cuando decidieron dar otro aire al 508, toda vez que las clásicas berlinas de tipo sedán siguen perdiendo adeptos. Así, crearon una generación nueva que conservaba el nombre pero cambiaba

de tercio, pues si el anterior rivalizaba con modelos como el Audi A4 o el Volkswagen Passat, el ahora lanzado debería luchar con productos de enfoque dinámico como el Audi A5 Sportback o el VW Arteon. Y es que el nuevo 508 no es un sedán al uso, sino una berlina de perfil coupé que apuesta por soluciones tan elegantes como las ventanillas sin marcos –incluso el nuevo 508 SW

prescinde de ellos–, y que remata su zaga con un portón para ganar funcionalidad. De paso recorta su longitud 8 centímetros y es 6 más bajo, pierde 70 kilos –en parte porque adopta la ligera plataforma EMP2 de 308, 3008 y 5008–, presume de una gran aerodinámica –Cx de 0,26–, combina todos sus motores con la eficiente caja EAT8... En fin, un cambio radical.

Y apreciamos esa evolución nada más sentarnos, porque nos acomodamos más cerca del suelo y en un puesto de conducción de tipo i-Cockpit, es decir, con volante pequeño

e instrumentación –digital y configurable– sobreelevada. A diferencia de otros coches de la firma gala con i-Cockpit, aquí la pantalla táctil va más alejada –como las toberas de aireación–, pero recibe un teclado tipo 'piano' para acceder rápidamente a funciones clave. La idea es buena, pero los botones en horizontal no son prácticos. Como tampoco nos lo parece la elevada consola central –seña de identidad en los últimos Peugeot que no a todos gusta–, con un hueco por debajo –ahí va el cargador inalámbrico opcional del smartphone– que queda oculto. Y completamente escondida también, pero tras el volante, va la palanca del control de crucero. O sea, que al reparto de mandos por el salpicadero le ponemos alguna pega, por más que el diseño general nos parezca original. Y práctico, ya que los numerosos huecos portaobjetos suman 32 litros de capacidad, destacando el amplio cofre central entre las banquetas delanteras. También la calidad

PRECIO **44.300 €**

EMISIONES DE CO ₂ : 131 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Rendimiento mecánico. Prestaciones y gasto. Comportamiento y tacto deportivo. Equipo de serie. Funcionalidad.	 Consumo sensible al tipo de conducción. Plazas traseras justas. Posición de algún mando. Dirección lenta.

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

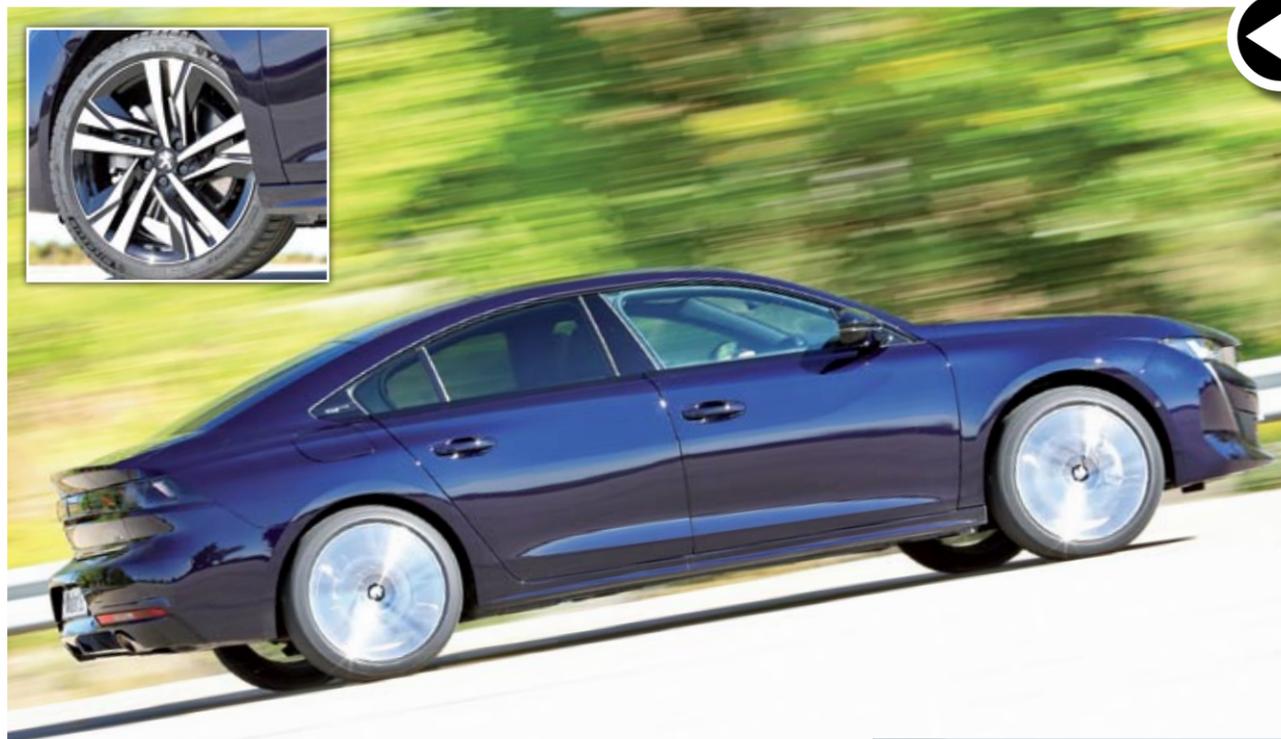
El nuevo 508 demuestra que una berlina puede seguir siendo elegante y lujosa aunque elevemos su dosis de dinamismo, de disfrute al volante y de funcionalidad. Me gusta que ahora tenga portón, o que su pequeño motor rinda tanta potencia y gaste poco a ritmo 'legal'. Pero si fuera algo más largo, la segunda fila sería mejor.

percibida es de nota, brillando especialmente los materiales elegidos, que en el acabado GT incluyen madera de zebano, tapicería de piel y Alcántara... Nuestra unidad de prueba montaba todas las opciones disponibles, pero el equipo de serie del 508 GT es tan completo que podemos centrarnos en dos o tres extras para no disparar la factura, como los asientos de ajuste eléctrico, el portón trasero automatiza-





▲▲ Mejor maletero que antes: cubica 487 litros y puede ampliarse a 1.537 abatiendo el respaldo trasero 60:40; tiene portón grande y hay rueda de repuesto debajo.



**RÁPIDO Y MUY ÁGIL
EL RABIOSO 1.6
DE 225 CV TIENE
SU COMPLEMENTO
IDEAL EN UN CHASIS
MUY DEPORTIVO Y
EN LOS MICHELIN
PILOT SPORT 4
DISEÑO Y CALIDAD
EL COMPLETÍSIMO
ACABADO GT
PONE LA GUINDA**



▶ No queda tan a mano como en otros Peugeot dotados de i-Cockpit, pero la pantalla táctil central se maneja fácilmente, pues varias funciones se activan desde una botonera –sus teclas van tan horizontales que no se ven bien si incide la luz solar–. Y el cuadro digital configurable, que permite elegir también el modo de conducción, puede incorporar hasta visión nocturna.



▲▲ El selector de la caja EAT8 es eléctrico, pero para cambiar manualmente hay que usar las levas. Detrás hay salidas de aireación y dos tomas de carga, y el túnel central no molesta: sólo 7 centímetros de altura.



▲ Los asientos delanteros, muy cómodos, ofrecen ajuste eléctrico, memorias y función masaje. Pero no nos convence la consola central elevada con hueco inferior. Y detrás, el espacio es bastante justo.



do o el techo solar, que suman poco más de 3.000 euros. Precisamente la cifra que ahora descuenta Peugeot al comprar un 508, pues nuestro protagonista baja de los 44.300 euros oficiales a los 41.300 'reales'. Nos han gustado mucho también los asientos por confort y sujeción, y desde nuestro puesto sólo criticaríamos que no haya limpialuneta trasero, aunque tenemos cámara de visión trasera y sensores de proximidad delante y detrás, y podemos pedir cámara perimétrica. También es rica la dotación en cuestión de asistentes, y lo que no viene de serie es opcional, incluidos elementos punteros como la visión nocturna o el muy ef-

caz Lane Position Assist (LPA), que mantiene centrado el vehículo en el carril elegido. Delante se va bien, pero el recorte de tamaño –también la distancia entre ejes ha perdido 24 milímetros– y la línea coupé del techo pasan factura en la segunda fila, donde la amplitud es justa: menos anchura al nivel de las caderas que antes, altura al techo de 87,5 centímetros –los que midan más de 1,85 se quejarán–, hueco para las rodillas más pequeño que en sus rivales directos –69,5 centímetros con un conductor de 1,75 al volante–, poco espacio para los pies bajo las banquetas... Y los pasajeros traseros no gozan de buena visibilidad lateral, de modo que

éste es claramente el punto débil del 508. ¿Habría sido mucho problema conservar la longitud y la batalla? Si nos vamos aún más atrás, la cosa 'remonta', pues el maletero, de 487 litros, es amplio, regular y accesible, puede ampliarse fácilmente y aloja debajo una rueda de repuesto. Esa mejora en versatilidad se acompaña de la ya comentada apuesta por el dinamismo, en la que el tamaño más compacto –4,75 metros– pone su grano de arena en forma de ligereza y de reacciones más ágiles en el día a día. Porque la casa francesa quería una berlina que nos alejara del aburrimiento y permitiera disfrutar; y entendemos que el objetivo

se ha logrado, pues durante el test nos hemos divertido al volante; lo que no es tan frecuente en este segmento. Para empezar, el pequeño motor PureTech de gasolina de 1,6 litros rinde como una mecánica de mayor talla –225 CV a sólo 5.500 vueltas y 30,6 mkg de par máximo a 1.900 rpm–, y encuentra un aliado idóneo en la transmisión automática EAT8, bastante rápida y muy suave al engranar sus ocho marchas, operación que también podemos ordenar manualmente mediante las levas. El coche empuja de cine al acelerar o recuperar velocidad, y lo hace emitiendo un sonido, a modo de ronroneo, que nos recuerda más a



◀ Eje trasero multibrazo, amortiguación variable pilotada, centro de gravedad más bajo, peso reducido 70 kilos, neumáticos 235/40 R19... Por eso va de cine. Y si tuviese una dirección más rápida y directa...

dose por encima de los 11 si pisamos el acelerador con ganas, algo que sí apetece en el nuevo 508; y sobre todo en las versiones GT, dotadas de calzado 'gordo' y amortiguación activa. El coche pasa por las curvas como un tren por raíles, y cuesta descomponer su trayectoria aunque forcemos la dirección –le sobra media vuelta de volante– o deceleremos en pleno apoyo. Además, los frenos rinden bien y podemos elegir entre cinco programas de conducción: Normal –el que se activa por defecto–, Confort, Eco –permite circular 'a vela' para ahorrar–, Manual y Sport, siendo éste el que más cuadra con la apasionada personalidad de esta versión.

un 308 GTI que a un taxi o un VTC. Lo que no implica excesiva sonoridad a velocidades sostenidas, pues el confort en autovía es considerable. Y las prestaciones medidas nos dan la razón, con menos

de 5 segundos en el paso de 80 a 120 km/h y aceleraciones fulgurantes muy próximas a las anunciadas. Además, la ajustada cilindrada, la ligereza del conjunto y ese Cx de 0,26 se dan la mano para que el

gasto a velocidades legales sea muy bajo, y movernos entre 6 y 6,5 litros en autovías llanas será posible al viajar con poca carga. Aunque el consumo se muestra sensible a los diferentes tipos de uso, disparán-

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 PURETECH 225
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	225 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	30,6 / 1.900
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 330 mm / Discos 290 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/40 R19
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.420
Capacidad del depósito (l)	62
Relación peso/potencia (kg/cv)	6,31
Coefficiente aerodinámico Cx	0,26

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas	▲		
Navegación Peugeot Connect	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Tapicería de Alcantara y cuero	▲		
Faros Full LED y luz de giro	▲		
Asientos delanteros calefactados	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable	▲		
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril			▶
Alerta de colisión y frenada activa	▲		
Frenada automática post-colisión	▲		
Asistente de salida en pendiente	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Control de tracción y estabilidad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara de visión 360 grados			▶
Lector de señales de tráfico	▲		
Alerta de fatiga del conductor	▲		
Sensores parking del./tras.	▲		
Anclajes Isofix sillas traseras	▲		
Llamada de emergencia	▲		

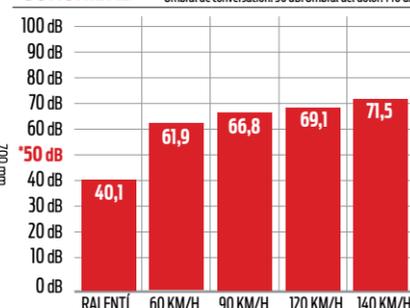
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (7,3)
Recorriendo (metros)	123
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,7
1.000 m desde 40 km/h en D	26,2
De 80 a 120 km/h en D	4,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,0
Conducción dinámica	11,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	826
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,5
Ciclo extraurbano	4,6
Ciclo mixto	5,7

FRENOS



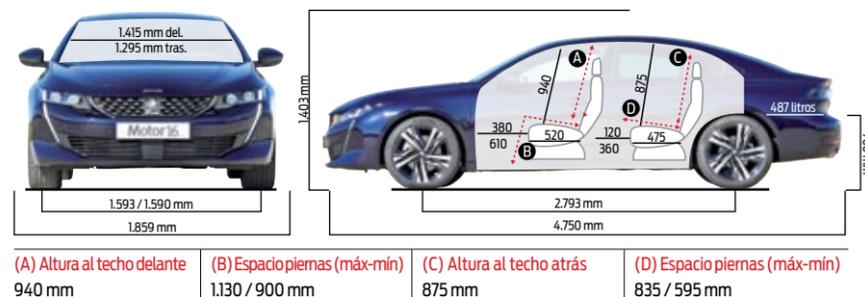
SONORIDAD



PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 613. Pintura Rojo Ultimate o Blanco Nacarado: 821. Pack City (estacionamiento asistido en línea o en paralelo, cámara de 360° y detector de obstáculos lateral): 1.039. Pack Drive Assist Plus (asistente de mantenimiento de carril y regulador/limitador de velocidad adaptativo con Stop&Go): 499. Visión nocturna: 1.247. Asientos delanteros con ajuste eléctrico de 8 vías, memorias y masaje: 1.351. Portón trasero manos libres: 468. Techo solar panorámico con cortinilla: 1.247. Tapicería de cuero Sellier en negro o rojo: 1.663. Carga inalámbrica de smartphone: 104. Alarma: 364.

MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



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



	PEUGEOT 508 GT 1.6 PURETECH 225 EAT8	AUDI A5 SPORTBACK 2.0 TFSI 190 S TRONIC	OPEL INSIGNIA GRAND SPORT 1.6 TURBO 200 SHT INNOVATION	VOLKSWAGEN ARTEON 2.0 TSI 190 DSG7
Precio	44.300 euros	44.770 euros	38.150 euros	43.080 euros
Cilindrada	1.598 cc	1.984 cc	1.984 cc	1.984 cc
Potencia	225 CV / 5.500 rpm	190 CV / 4.200-6.000 rpm	200 CV / 5.500 rpm	190 CV / 4.180-6.000 rpm
Par máximo	30,6 mkg / 1.900 rpm	32,7 mkg / 1.450-4.200	28,6 mkg / 1.650-4.500 rpm	32,7 mkg / 1.500-4.180 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 6 velocidades	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	7,5 / 4,6 / 5,7 l/100 km	7,1 / 4,6 / 5,5 l/100 km	8,4 / 5,6 / 6,6 l/100 km	7,8 / 4,9 / 6,0 l/100 km
Emisiones	131 g/km CO2	124 g/km CO2	149 g/km CO2	135 g/km CO2
Autonomía	1.087 kilómetros	981 kilómetros	939 kilómetros	1.100 kilómetros
Vel. máxima	250 km/h	239 km/h	239 km/h	239 km/h
0 a 100 km/h	7,3 segundos	7,5 segundos	8,0 segundos	7,7 segundos
Maletero	487 litros	480 litros	490 litros	563 litros
Dimensiones	4.750 / 1.859 / 1.403 mm	4.733 / 1.843 / 1.386 mm	4.897 / 1.863 / 1.455 mm	4.862 / 1.871 / 1.450 mm
Batalla	2.793 mm	2.824 mm	2.829 mm	2.837 mm
Diámetro giro	10,8 metros	11,7 metros	11,7 metros	11,9 metros
Depósito comb.	62 litros	54 litros	62 litros	66 litros
Peso	1.420 kilos	1.550 kilos	1.522 kilos	1.601 kilos

A favor	Se queda en 41.300 euros; y si no necesitamos tanta potencia, el PureTech 180 GT-Line sale por 35.000 euros. Lo mejor del nuevo Peugeot es el comportamiento y tacto de conducción, el equilibrio entre gasto y prestaciones –es el más ligero y el más potente de los cuatro coches–, o su dotación.	Es el más corto de los cuatro, lo que puede resultar ventajoso de cara a usos urbanos, y también el que homologa menor gasto o unas emisiones más bajas. Su calidad general es impresionante, y aunque rinde 35 CV menos de potencia que el Peugeot y pesa 130 kilos más, las prestaciones son excelentes.	Como viene siendo habitual en otros modelos de la marca alemana, el gran descuento del Insignia deja su precio más al alcance que el de sus oponentes: 34.335 euros. Además, la berlina de Opel es más amplia –mide 15 centímetros más que el 508– y presume también de calidad.	Comparte motor y cambio con el Audi, pero el Arteon es más grande y eso le da ventajas, como un interior amplio –su segunda fila es la mejor– o un maletero 'cueva' de 563 litros. Buenas prestaciones, la mayor autonomía, calidad... Y pagando algo más accedemos a las versiones Elegance y R-Line.
En contra	La segunda fila no es tan cómoda como en la anterior generación, pues esa es la zona del coche que más sufre el recorte de talla exterior. El gasto es sensible al tipo de uso y la dirección tiene más de tres vueltas de volante.	Tiene el precio más alto del cuarteto y Audi no anuncia descuentos. Además, su equipo de serie es algo más pobre que el del 508, y sus opciones resultan caras. El depósito admite sólo 54 litros, lo que resta autonomía en viajes largos.	Pesa 102 kilos más que el 508 y su motor 1.6 rinde menos potencia y un par algo más modesto, lo que se aprecia en las prestaciones. Y el Insignia es el más gastón de los cuatro modelos aquí comparados. El Tacto de conducción menos 'sport'.	Es el más pesado de los cuatro, el segundo más largo –4,86 metros– y el que tiene mayor radio de giro, de modo que es el menos 'urbano' del grupo. Y al costar lo mismo que el Audi compartiendo mecánica, el Volkswagen parece más caro.



EL DETALLE

NIGHT VISION Nunca está de más

En opción, por 1.247 euros, podemos pedir el sistema de visión nocturna, dispositivo inédito hasta ahora en el segmento que se añade como una alternativa de configuración más en el cuadro de instrumentos digital de serie. El Night Vision consta de una cámara de infrarrojos frontal que, de noche o con malas condiciones de visibilidad, busca seres vivos –personas, animales grandes...– en una distancia de hasta 200 ó 250 metros, y cuando percibe un elemento de riesgo lo resalta en la pantalla central y avisa con un sonido para llamar nuestra atención.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,19 euros/km. Coste financiero: 0,90 euros/km. Coste km total: 1,09 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 361,22 euros/año. Seguro a todo riesgo: 561,47 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT Peugeot Citroën Automóviles España, S.A. C/ Eduardo Barreiros, 110, 28041 Madrid. Tlf: 91 347 10 00

RED DE POSVENTA

994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje www.peugeot.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 51.918 EUROS



DESDE 25.415 EUROS ESTÁ DISPONIBLE EL NUEVO TUCSON. AUN QUE SI SE ACOGE A TODOS LOS DESCUENTOS, PARTIRÍA DE 19.490 EUROS



▲ El coche es ahora más estilizado gracias a los nuevos paragolpes y pilotos con tecnología LED. La doble salida de escape aporta el 'picante'.



▲ El nuevo salpicadero con más partes mullidas y la nueva pantalla flotante no tiene nada que envidiarle a un modelo premium.



▲ El interior es luminoso, de espacio generoso y acabado impecable. El freno de estacionamiento eléctrico ya es de serie, salvo en la versión básica.



◀ La pantalla puede tener entre 5 y 8 pulgadas, y la versión más potente en diésel cuenta con la tecnología de hibridación ligera de 48 voltios, que reduce ligeramente el consumo.

Madurez alcanzada

El Tucson es el modelo más importante de Hyundai, tanto por volumen como por rentabilidad. Y en esta nueva entrega ha alcanzado la madurez, convirtiéndose en un todocamino aún más recomendable por calidad, agrado de uso, seguridad y tecnología.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Diseñado y fabricado en Europa, el Tucson vendido hasta ahora ya salió indemne recientemente de una prueba de nada menos que 50.000 kilómetros hecha en esta casa, demostrando que estaba al mejor nivel en fiabilidad, tecnología y calidad de acabado. Pero ahora el SUV más vendido en Europa a particulares está todavía más cuidado, ya que aumentan las zonas mullidas en el salpicadero y se añade una pantalla flotante en el centro que puede ser de 5, 7 u 8 pulgadas. Los asientos cuentan con un diseño mejorado y mantienen la posibilidad de ser calefactados y ventilados. Y el ya anticuado freno de mano de palanca queda exclusivamente para la versión más básica Essence, mientras que el resto lleva freno de estacionamiento eléctrico de botón.

El equipamiento del nuevo Tucson también se enriquece con faros Full LED—de serie en

Tecno y Style—; tres nuevos colores de la carrocería; cuatro nuevas llantas de aleación de entre 16 y 19 pulgadas; y una cámara 360° que facilita las maniobras de aparcamiento y de utilización 'off road'.

La gama de motores del nuevo Tucson, con dos propulsores de gasolina y dos

turbodiésel, se adaptan ya a la nueva normativa WLTP, pero antes han sido revisados a fondo con el objetivo de reducir peso y emisiones. Para lograr este último objetivo los ingenieros de la marca no han escatimado en soluciones, recurriendo incluso a la tecnología Mild Hybrid de



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 GDI 131	1.6 T-GDI 177	1.6 CRDI 116	1.6 CRDI 136	2.0 CRDI 185
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.591	1.591	1.598	1.598	1.995
Potencia máxima (CV/rpm)	131 / 6.300	177 / 5.500	116 / 4.000	136 / 4.000	185 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	16,4 / 4.850	27,0 / 1.500-4.500	28,6 / 1.500-2.750	32,6 / 2.000-2.250	40,8 / 1.750-2.750
Tracción	Delantera	Delantera o total	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Man. 6 vel. o Aut. 7 vel.	Manual, 6 velocidades	Aut. doble embrague 7 v.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/70 R16	225/60 R17-225/55 R18	215/70 R16	225/55 R18	225/55 R18
Peso (kg)	1.489	1.545 (Aut.1.577) (4x4:1.637)	1.582	1.600	1.779
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.480 / 1.850 / 1.645	4.480 / 1.850 / 1.645	4.480 / 1.850 / 1.645	4.480 / 1.850 / 1.645	4.480 / 1.850 / 1.645
Volumen maletero (l)	513 / 1.503	513 / 1.503	513 / 1.503	513 / 1.503	513 / 1.503
Capacidad depósito (l)	62	62	62	62	62
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	9,2 (Aut. 8,9) (4x4: 9,1)	11,8	11,8	9,5
Velocidad máx. (km/h)	182	205 (Aut. 201) (4x4: 201)	175	180	201
Consumo mixto (l/100 km)	7,0	7,5 (Aut. 7,0) (4x4: 7,4)	4,8	4,7	5,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	162	173 (Aut. 161) (4x4: 170)	126	123	151
Precios desde... (euros)	25.415	30.215	27.515	36.665	41.265

48 voltios en el turbodiésel de 185 CV, que sin embargo no podrá disfrutar de la etiqueta ECO de la DGT como otros modelos homologados antes de la nueva normativa WLTP. A nivel mecánico también encontramos un nuevo motor turbodiésel 1.6 denominado Smartstream, y disponible con 115 y 136 CV. El primero va asociado a un cambio manual de 6 marchas, y el segundo a un cambio automático de doble embrague y 7 marchas. En ambos casos el Tucson tiene tracción delantera. En gasolina, los 1.6 GDI y 1.6 T-GDI, con 131 y 177 CV, también han sido revisados a fondo para consumir y conta-

minar menos, y hay que decir que a pesar de su nueva homologación mucho más real, las nuevas cifras de consumo son similares, cuando no algo menores.

Por ejemplo, destaca el gasto homologado por el 1.6 T-GDI de 177 CV y cambio DCT, que pasa de 7,1 a 6,9 l/100 km. O la notable reducción del 2.0 CRDi de 186 CV con el nuevo cambio automático de 8 marchas y tracción total, que pasa de los 6,5 l/100 km del antiguo motor de 184 CV con cambio automático de 6 marchas a los 5,7 l/100 km del nuevo. Durante la toma de contacto pudimos probar el 1.6 CRDi de 115 CV



▲ Con un Cx de 0,33, el nuevo Tucson tiene uno de los mejores coeficientes aerodinámicos de su clase.

y el 2.0 CRDi de 186, y las primeras sensaciones fueron muy positivas. El primero pierde cilindrada respecto al propulsor anterior, y aunque su consumo aumenta dos décimas por el nuevo sistema de homologación, lo cierto es que la respuesta es buena y los 115 CV se muestran suficientes para mover el conjunto siempre que no se vaya cargado al máximo. En este sentido, es el 2.0 CRDi de 186 CV el que puede con todo. Con un empuje bestial y el eficaz trabajo del nuevo cambio automático de 8 marchas—que es de convertidor y no de doble embrague—, el nuevo Tucson dotado de esta mecánica se convierte en un todocamino de altas

prestaciones con unos consumos reducidos hasta en un 7 por ciento. El cambio es una delicia por suavidad, agrado y eficacia; lástima que no se ofrezcan las levas de cambio en el volante ni como opción. El nuevo Tucson cuenta con un gran equipamiento de seguridad desde la versión básica, aunque para espectacular el de los acabados Tecno y Style, con sistemas como la asistencia a la frenada de emergencia, Sistema de cambio involuntario de carril o el Sistema de reconocimiento de señales. Nuevo en la gama es el Detector de fatiga del conductor o el control de cruceo inteligente con sistema de parada y arranque automático.

PRECIO DESDE 25.415 €

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **123 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA Más calidad. Relación entre prestaciones y consumos. Tres tipos de cambio a cual mejor.

DEBE MEJORAR Nuevo cambio automático sin levas de cambio ni en opción. Motor 'Mild hybrid' sin etiqueta ECO.



Más independiente

La firma de los tres diamantes actualiza su exitoso Outlander híbrido enchufable. No sólo hay cambios de diseño o en el equipamiento, sino también técnicos, que se hacen imprescindibles para pasar aún más de la gasolina y sacar el máximo partido a su vertiente eléctrica.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Matricular en Europa más de 100.000 unidades desde 2013 y convertirse en el híbrido enchufable más vendido en Europa en 2015, 2016 y 2017 sólo está al alcance del Mitsubishi Outlander PHEV, un SUV que ha sabido hacerse un hueco entre los vehículos más respetuosos con el medio ambiente.

Y ahora el buque insignia de la firma de los tres diamantes estrena importantes novedades para mantenerse en la cima, ante unos rivales que llegan pisando fuerte.

Esas novedades no sólo afectan a un nuevo diseño de su parrilla Dynamic Shield o a la llegada de unos avanzados faros Bi-LED. También van más allá de unos nuevos tapizados –sorprende el cuero con patrón de diamante de serie en los Kaiteki–, plásticos mullidos o relojes en su habitáculo.

Y es que al analizar su evolución, lo más importante de este nuevo Outlander PHEV es lo que no se ve. Los ingenieros han revisado por completo su mecánica, comenzando por el motor de combustión, que pasa de ser un 2.0 a un 2.4 con ciclo de funcionamiento Atkinson. No contentos con ello, también han sacado 13 CV extra al motor eléctrico posterior, han revisado por completo su sofisticada gestión electrónica y ahora su batería de

iones de litio pasa de 12,0 a 13,8 kWh. ¿Te parecen pocos cambios?

Sea como sea, toca comprobar todo esto en marcha, y más cuando anteriormente hemos tenido la oportunidad de conducir las generaciones precedentes del Outlander PHEV.

Su formato SUV confiere un óptimo acceso, mucho espacio y una mejor visibilidad en todas direcciones. Todo queda a mano –salvo el botón para el ordenador de

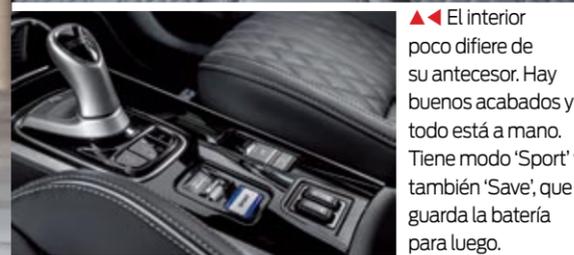
abordo–, y es sencillo familiarizarse con él. Con las pilas cargadas comenzamos a movernos y se nota calidad, pues el motor térmico está en silencio y sería sencillo detectar en ese momento cualquier ajuste defectuoso o ruidos parásitos.

Los 82 CV del motor delantero y los 95 CV del trasero permiten excelentes prestaciones sin que tenga que entrar en acción su nuevo 2.4 MIVEC. Si deseas sacar el máximo partido a sus 13,8 kWh lo mejor es activar el modo ECO, prescindir de la climatización y mimar el gas. Así, ahora es sencillo lograr esos 54 kilómetros en modo eléctrico que se han homologado con el ciclo WLTP, cosa que antes costaba. Y eso que también anunciaba la misma autonomía con ciclo NEDC.

Esa mayor potencia eléctrica permite que su velocidad máxima haya pasado de 120 a 135 km/h en modo EV.



◀ El interior poco difiere de su antecesor. Hay buenos acabados y todo está a mano. Tiene modo 'Sport' y también 'Save', que guarda la batería para luego.



▲ Sus relojes son específicos para los PHEV. El ordenador de abordo es completo, pero el botón no está a mano. La pantalla de 7" es de serie.



▲ Su naturaleza SUV le confiere un espacioso interior para cinco ocupantes. También el puesto de conducción tiene gran visibilidad. Los Kaiteki equipan este tapizado en cuero con patrón de diamante.

54 KILÓMETROS SON LOS QUE PUEDE RECORRER EN MODO ELÉCTRICO. ESO TAMBIÉN LE PERMITE OBTENER LA ETIQUETA '0' DE LA DGT, POR LO QUE OBTIENE VENTAJAS EN GRANDES CIUDADES



▲ Su maletero va de 498 a 1.602 litros. Los Kaiteki estrenan dos tomas de 1.500 vatios, para usar incluso un aspirador.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.4 MIVEC
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.360
Potencia máxima/rpm	135 CV/4.500
Par máximo/rpm	21,5 mkg/4.500
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia max. delantero	82 CV
Potencia max. trasero	95 CV
Par máximo del./tras.	14,0/19,9 mkg
Potencia combinada	230 CV
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática 1 vel.
Frenos del./tra.	Dis. vent./Dis.
Peso (kg)	1.955
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.695/1.800/1.710
Maletero (l)	498 / 1.602
Capacidad del depósito (l)	45
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,5
Velocidad máx. (km/h)	170
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,8
Emissiones CO2	40 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54
Tiempo de recarga	5,5 h a 230V y 10A
Precios desde... (euros)	33.295



◀ Su motor eléctrico trasero pasa de 82 a 95 CV, y en modo 'EV' alcanza 135 km/h. En un enchufe normal se recarga en 5,5 horas, pero ojo porque su toma no se bloquea al cerrar el coche.

Hablando de modos, mantiene el 'Save', que guarda la energía en ese momento para consumirla más tarde, además del 'Charge', menos eficiente y poco habitual ya en sus rivales, pero que recarga la batería con la energía sobrante del motor térmico.

Si la batería se agota, el Outlander PHEV trabaja como un híbrido capaz de pro-

porcionar 230 CV de potencia –antes eran 203–. Ese plus de energía se nota, y ahora reacciona con una mayor prontitud si pisamos al acelerador con energía. Y ojo, porque también se agradece la mejor insonorización, que hace que el 2.4 MIVEC parezca que no está activo.

Es cierto que en este modo no es tan eficiente como un

turismo de mecánica semejante; entre otras razones porque el peso se nota. Para ello Mitsubishi también ha decidido usar unos discos delanteros que pasan de 294 a 320 milímetros de diámetro.

Su efectivo sistema de tracción total S-AWD pone ese punto de seguridad y diversión al volante de este Outlander, cuyas levas no son para cambiar, sino para variar el nivel de retención de sus motores eléctricos, algo que acaba engancho.

Ya está disponible, y no sólo con acabado Kaiteki, el único ofrecido anteriormente. Ahora también se ofrece el Motion, muy bien equipado y 4.825 euros más asequible. Pero ojo, porque esos precios ya tienen incluidos los descuentos.

PRECIO DESDE **33.295 €**

EMISIONES DE CO₂: **40 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

 Eficiencia. Más potente y prestacional. 54 km en EV. Amplitud. Mejor insonorización.	 Consumo en modo híbrido elevado. Cargador sin seguro. Botón del ordenador de abordo.
--	--

EL PRECIO CON DESCUENTO, PARTE DE 14.900 EUROS. Y CON TODOS LOS ASISTENTES DE SERIE



▲▲ Hasta 4,4 m³ de volumen 1.000 kilos de peso se pueden cargar en una cabina interior preparada para acoger dos europalets.

OPEL COMBO CARGO
Se lo carga todo

Para los profesionales más 'rudos' está también el Cargo, que se convierte en un robusto comercial capaz de todo. Disponible también con dos diferentes longitudes de carrocería y en versiones de carga o doble cabina útil también para pasajeros ofrece una gran capacidad. Como muestra, unos sencillos datos: en su interior caben hasta 4,4 metros cúbicos de carga; es capaz de llevar hasta 1.000 kilos de peso y puede alojar dos europalets. Y no olvida la innovación con soluciones inteligentes, como una trampilla en la parte posterior del techo que permite cargar objetos largos o un indicador de sobrecarga –una primicia en el segmento– y que avisa al conductor si ha añadido más peso del autorizado en la cabina del Combo. Y sin olvidar elementos de confort como el climatizador dual o los sistemas multimedia.



Inteligente y capaz

La quinta generación del Opel Combo es una vuelta a lo grande de la marca alemana al segmento de los comerciales multiusos. El Combo Life brilla por aprovechamiento y capacidad, pero también por unos motores muy eficientes y una dotación tecnológica de primera.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com
Es momento de oportunidades en Opel tras su integración en el Grupo PSA. Y eso se nota, sobre todo, en este segmento de los comerciales multiusos en el que la marca alemana tenía una presencia casi residual frente al peso –un 30 por ciento del segmento– que tienen los Citroën Berlingo y Peugeot Partner. Por

eso hay muchas expectativas puestas en esta quinta generación del Combo, que comparte plataforma, desarrollo y fabricación –en Vigo– con sus hermanos franceses. Sobre la misma plataforma de las últimas creaciones de PSA –Peugeot 308 o 3008, Citroën C5 Aircross, Opel Grandland X...– el Combo Life cuenta con una arquitectura

de turismo, pero sin olvidar su origen como vehículo comercial. Así ofrece una versión Life que combina ocio y trabajo, y la versión Cargo, dedicada exclusivamente a un uso comercial. Si a eso se añade que va a disponer de dos longitudes de carrocería –la versión XL mide 4,75 metros de longitud frente a los 4,40 del Combo normal– el resultado es una

gama que da respuesta a todas las necesidades que uno pueda imaginar. Además, la versión Life ofrece 5 ó 7 plazas en sus dos variantes de carrocería y un maletero que oscila entre los 597 litros y 2.693 litros en la versión larga con los asientos plegados. Mucho espacio y muy versátil gracias a las puertas correderas o los 28 huecos



▲ El cuadro nada tiene que envidiar a la instrumentación de un turismo. Versatilidad sobresaliente y conectividad a la última.



▲ El cristal del portón trasero se abre y el maletero tiene una bandeja regulable en altura.

para dejar objetos, un cofre que colgado del techo o la posibilidad de plegar el respaldo del asiento del copiloto para cargar con objetos de hasta 3,05 metros de longitud.

De habitabilidad va sobrado y en tecnología es referencia porque en materia de conectividad cuenta con sistemas multimedia Opel com-



▼ La puerta corredera garantiza el acceso. Y las dos carrocerías multiplican posibilidades.



patibles con Apple CarPlay y Android Auto con pantalla táctil flotante de hasta ocho pulgadas y puertos USB delante y detrás. Y en ayudas a la conducción brilla con una dotación que incluye 19 sistemas de asistencia, algo impenable en modelos de este tipo hasta ahora. De serie ofrece todos los sistemas de asistencia al conductor como Alerta de Colisión Frontal con Detección de Peatones y Frenada de Emergencia, Mantenimiento de Carril, Arranque en Rampas, Adaptación Inteligente de la Velocidad y Limitador de Velocidad junto con Alerta de Somnolencia del Conductor y Reconocimiento de Señales de Tráfico. Se suman cámara panorámica de visión trasera, Head Up Display o control de

tracción IntelliGrip para redondear un equipo magnífico... Y una gama de motores que cumple la exigente norma Euro 6d Temp. En la presentación dinámica del coche hemos podido probar la versión 1.2 Turbo, con excelente finura y suavidad en su funcionamiento y gran agrado dinámico. El cambio es agradable, las suspensiones tirando a blandas y la dirección demasiado suave. Pero el conjunto es brillante y devuelve a Opel a lo más alto del segmento.

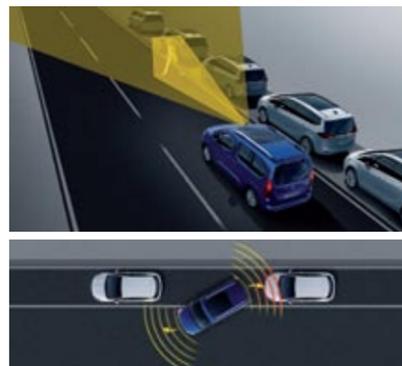
PRECIO DESDE **22.100 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE 108 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<ul style="list-style-type: none"> Modularidad y habitabilidad. Equipamiento tecnológico. Motores eficientes. Dos carrocerías 	<ul style="list-style-type: none"> Consola central aparatosa. Portón trasero voluminoso. Dirección demasiado asistida

▶ Nada menos que 19 sistemas de ayuda a la conducción ofrece el Opel Combo Life. Y lo mejor es que la gran mayoría de ellos son de serie desde la versión más básica.



FICHA TÉCNICA VERSIÓN CORTA

MOTOR	1.2 TURBO	1.5 DIÉSEL 75	1.5 DIÉSEL 100	1.5 DIÉSEL 130
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499	1.499	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	110 / 5.500	76 / 3.500	100 / 3.500	130 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	25,5 / 1.750	25,5 (30,6) / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.	Man. 6 v./Aut. 8 v.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	205/60 R16
Peso (kg)	1.356	1.398	1.412	1.430
Largo/Ancho/Alto (mm) M	4.403/1.848/1.841	4.403/1.848/1.841	4.403/1.848/1.841	4.403/1.848/1.841
Volumen maletero	597/2.126	597/2.126	597/2.126	597/2.126
Capacidad depósito (l)	60	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	16,5	12,7	10,6/11,4
Velocidad máx. (km/h)	175	153	175	185/184
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	4,1	4,2	4,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	125	108	110	113
Precios desde... (euros)	22.100	21.600	23.000	25.750



LAS DOS PRIMERAS VERSIONES DE AMBOS SUV COMPARTEN EL V6 DIÉSEL DE 286 CV. Y AUNQUE LOS DOS PESAN BASTANTE, VAN DE CINE



Lucha en la cumbre

La tercera generación del Volkswagen Touareg ha aparecido casi a la vez que el Audi Q8, la versión coupé del Q7. Ambos comparten la plataforma MLB Evo, con tecnologías de última generación que los convierte en dos titanes del asfalto y de los caminos. Pero no son iguales...

P. Martín/A.Más | motor16@motor16.com
Para empezar, el Audi Q8 mide 4.986 milímetros, que son 10 centímetros más que el nuevo Touareg. Y el modelo de los cuatro aros parte de un peso de 2.220 kilogramos, frente a los 2.070 de su rival. Y aunque comparten la misma plataforma MLB Evo, que también utilizan el Bentley Bentayga o el Lamborghini Urus, la distancia entre ejes del Q8 es 9 centímetros mayor que la del Touareg. Una batalla especialmente generosa que facilita un espacio interior tremendo. Incluso

la menor altura en las plazas traseras no supone un obstáculo en el Q8, ya que a pesar de reducir la altura exterior respecto al Q7 4 centímetros, un ocupante de 1,75 metros podrá viajar detrás con absoluta holgura. El Touareg tampoco tiene problemas de espacio, y menos en un maletero que cubica nada menos que 810 litros —con kit de reparación en vez de de repuesto—, frente a los 605 de su rival, también dotado de un kit de reparación de pinchazos. Como el Q8, el Touareg aca-

para toda la tecnología disponible en el grupo y suficientes recursos para convertirse en un todocamino que combina a la perfección el lujo y la calidad de la mejor berlina premium, con los sistemas más adecuados para hacer más cómoda la vida a bordo, o las tecnologías más sofisticadas para salir del asfalto con garantías. El motor elegido por la marca de Wolfsburg para el lanzamiento de su buque insignia es el mismo del Q8, un V6 de 286 CV asociado a un cambio automático de 8 marchas. Y aunque llegarán más propulsores

en diésel —el primero será el 3.0 V6 TDI de 231 CV— y gasolina, este es un gran motor para el que se ha conseguido homologar un consumo realmente bajo de 6,6 l/100 km, aunque su potencia ha aumentado nada menos que 24 CV respecto al ofrecido en la anterior generación. Idéntica cifra de consumo homologa en el Q8, aunque el mayor peso del modelo de los cuatro aros sí se deja notar en la aceleración de 0 a 100 km/h, que pasa de los 6,1 segundos del Volkswagen a los 6,3 del Audi. Tanto el Q8 como el Touareg

AUDI Q8 50 TDI QUATTRO TIPTRONIC EL Q7 SE TRANSFORMA EN UN DEPORTIVO



Aunque hace unos meses conducíamos por vez primera el Q8 por tierras chilenas, y quedamos encantados, teníamos ganas de probarlo por carreteras españolas, que figuran entre las más exigentes del mundo. Y si en el caso del Touareg nos hemos ido hasta Gerona para llevarlo al límite junto a la Costa Brava, el segundo test del Q8 iba a tener lugar en otro duro escenario: el

y algunas pistas forestales para ver lo que daba de sí la primera versión comercializada, dotada del motor V6 TDI 3.0 de 286 CV. Y



▶▶ El Q8 es más corto y bajo que el Q7, pero más ancho. Cx de 0,34.

aunque los 2.220 kilos de peso nos planteaban muchas dudas, hay que reconocer que el Q8 parece más ligero, tanto al acelerar desde parado o realizar adelantamientos como al afrontar vías dignas de un rally. Nuestra unidad, dotada de opciones atractivas como el sistema de dirección a las cuatro ruedas o la suspensión neumática, 'ratoneaba' como un GTI, con poco balanceo y una actitud franca y predecible incluso en los apoyos más extremos. Sin duda, los 265/55 R19 le amarran al asfalto,

ayudados por una tracción eficaz que adquiere una personalidad muy deportiva si forzamos el ritmo. Los frenos cumplen bien su trabajo —que no es poco—, y la dirección, que hasta 60 km/h hace girar las ruedas traseras 5 grados en sentido contrario a las delanteras, nos gustó por rapidez y precisión. Sin duda, una tentación.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	50 TDI
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967
Potencia máxima/rpm	286/3.500-4.000
Par máximo/rpm	61,2/2.250-3.250
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	265/55 R19
Peso (kg)	2.220
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.986/1.995/1.705
Volumen maletero (l)	605 / 1.755
Capacidad depósito (l)	85
De 0 a 100 km/h (s)	6,3
Velocidad máx. (km/h)	245
Consumo mixto (l/100 km)	6,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	172
Precios desde... (euros)	84.840

VW TOUAREG 3.0 V6 TDI 4MOTION TIPTRONIC UN SEÑOR TODOCAMINO



Más largo y ancho, pero más bajo y con 106 kilos menos de peso. El Touareg se ha sometido a una cura de adelgazamiento y a un cambio de imagen que le han sentado muy bien, porque ha sustituido su aspecto de 'tanque' por el de un todocamino estilizado aunque contundente. Y eso tiene su correspondencia cuando uno se pone al volante y aprecia la agilidad con la que se mueve el nuevo buque insignia de la marca. Agi-

lidad que choca en un modelo de más de dos toneladas pero que se confirma cuando abandonamos la autopista y afrontamos



▶▶ El nuevo VW Touareg es más ligero y estilizado.

una carretera de montaña en la que las curvas se suceden. Dotado de la suspensión neumática, el nuevo Touareg convence desde el primer giro, aunque lógicamente su corpulencia y peso a veces desafían las leyes de la física. Pero hay que ir muy rápido para que el todocamino alemán pierda la compostura o para que el consumo se dispare. El motor V6 diésel es un portento por su relación prestaciones-consumos. Empuja con ganas desde pocas revoluciones y hace muy buenas

migas con un cambio Tiptronic de 8 marchas cuyos desarrollos se han adecuado al mejor rendimiento del propulsor. El nuevo Touareg está bien insonorizado, lo que aporta refinamiento y confort. Y los cinco perfiles de conducción de serie permiten adaptar toda la tecnología a cada situación.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 V6 TDI
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967
Potencia máxima/rpm	286 CV/3.750
Par máximo/rpm	61,2 mkg/2.250
Tracción	Total
Caja de cambios	A las 4 ruedas
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	255/60 R18
Peso (kg)	2.070
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.878/1.984/1.702
Volumen maletero (l)	810
Capacidad depósito (l)	75
De 0 a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad máx. (km/h)	238
Consumo mixto (l/100 km)	6,6
Emissiones CO ₂ (g/km)	173
Precios desde... (euros)	74.845



▶▶ Como en los nuevos A6 y A8, el Q8 —izquierda— cuenta con una consola de doble pantalla —la inferior de 8,6 pulgadas y la superior de 10,1—, al margen de la instrumentación Audi Virtual Cockpit. Y el Touareg ofrece una pantalla táctil central de 15 pulgadas, así como el Virtual Cockpit de 12.

EL Q8 ES LA VERSIÓN 'COUPÉ' DEL Q7, Y PARTE DE 84.840 EUROS



◀▶ En las fotos más a la izquierda, el Q8 con acabado S Line y un maletero muy flexible de 605 litros, ampliable a 1.755 litros. Junto a estas líneas, el Touareg en acabado R Line con un maletero de 810 litros, ampliables a 1.800 abatiendo los respaldos traseros. En el Audi, la altura de la bandeja y la curvatura de la carrocería en la zaga reducen algo el volumen del maletero.

ofrecen un interior de gran calidad, dotado de lo último en conectividad. En este sentido, el Volkswagen puede llevar una pantalla táctil de hasta 15 pulgadas en el salpicadero, mientras que el Q8 ofrece una pantalla doble, al estilo del A8, con 10,1 pulgadas la superior y 8,6 la inferior, además del Virtual Cockpit, que en el Volkswagen alcanza las 12 pulgadas.

Frente a su rival, el Q8 apuesta por un tacto, un carácter y un estilo más deportivos; mientras que el Touareg recurre a argumentos que tienen que ver con una utilización más familiar y aventurera.

CAPACIDAD 'OFF ROAD' Q8 Y TOUAREG PUEDEN SORPRENDERNOS AL LÍMITE

Tanto Q8 como Touareg están preparados para abandonar el asfalto con todas las garantías. Aunque es el modelo de Volkswagen el que más se 'moja' en este escenario gracias a un paquete 'Off Road' (750 euros) que añade cuatro modos de conducción específicos para todoterreno a los cinco que lleva este SUV de serie. Cuando se monta la suspensión neumática, opcional en ambos, y se selecciona la máxima altura posible también surgen diferencias importantes, ya que el Q8 ofrece una máxima altura libre al suelo de 254 milímetros en el modo 'Off Road', frente a los 285 milímetros del Touareg en el modo 'TT Especial', que forma parte del paquete 'Off Road'. En esa posición, la máxima profundidad de vadeo del Volkswagen es de 57 centímetros, mientras que Audi no ha comunicado aún ese dato. El sistema de tracción total es idéntico en ambos modelos; un dispositivo mecánico que para repartir el flujo de fuerza entre el eje delantero y el trasero recurre a un diferencial central autoblocante con distribución asimétrico-dinámica del par. En el Q8, bajo condiciones normales, el diferencial central reparte en una proporción 40:60 entre los ejes delantero y trasero, y si una de las ruedas pierde motricidad el par se dirige al eje con mayor capacidad de tracción. En condiciones límite las ruedas delanteras pueden recibir

▶▶ Lejos del asfalto, ambos modelos se defienden mucho mejor de lo que transmiten sus aerodinámicas y sofisticadas carrocerías. Mientras que el Q8 apuesta por una suspensión más avanzada de serie para circular en asfalto, su 'primo' el Touareg echa el resto en cuanto a equipamiento para afrontar desafíos importantes fuera de la carretera. Por ejemplo, ofrece un paquete 'Off Road' muy interesante a un precio razonable, así como las barras estabilizadoras activas.

un máximo del 70 por ciento del par –el 30 restante iría a las traseras–, mientras que las traseras recibirían hasta un máximo del 85 por ciento de la fuerza –15 las delanteras– en el Audi. En el caso del Touareg, el eje delantero también podría llegar a recibir ese máximo del 70 por ciento del par, pero al trasero, en una situación límite, llegaría 'sólo' el 80 por ciento. No obstante, el Touareg pone un poquito más de tierra de por medio

en campo al contar con barras estabilizadoras activas opcionales, que al poder desactivarse mejoran mucho la tracción y los recorridos de suspensión. En cuanto a la inversión que hay que realizar en cada uno de nuestros protagonistas para disponer de todo el arsenal tecnológico, hay que decir que la suspensión neumática adaptativa a secas cuesta más barata en Audi que en Volkswagen, ya que pasa de los 1.205 euros del Q8 a los

2.355 euros que vale en el Touareg. Además, el Q8 lleva de serie una suspensión que, aunque no es neumática con regulación de altura, sí permite una regulación electrónica de la dureza. Volkswagen cobra más por los paquetes tecnológicos que ofrece. Así, la suspensión neumática en combinación con el eje trasero direccional cuesta 3.445 euros, frente a los 2.665 euros que cuestan esas dos opciones en el Audi Q8.



Más potencia y eficiencia

El Kia Sportage equipa sistemas de propulsión revisados, como el diésel híbrido ligero EcoDynamics+ de 2,0 litros, que reduce la emisión de CO₂.

El Sportage ofrece una gama de motores aún más amplia, incluidos el nuevo U3 CRDi de 1,6 litros, disponible con 115 y 136 CV y que es el diésel más limpio fabricado por Kia hasta la fecha, o el EcoDynamics+ híbrido ligero, desarrollado a partir del motor R de 2,0 litros. Kia ha diseñado este sistema EcoDynamics+ para aumentar el rendimiento en carretera de los modelos con motor de combustión interna, mediante la energía eléctrica que se utiliza y se recupera de manera inapreciable para el conductor.

Esta solución innovadora incrementa la aceleración con la potencia de una compacta batería de iones de litio, con 0,44 kWh y 48V. También aumenta los periodos en los que el motor está detenido gra-

cias al nuevo conjunto de alternador y motor de arranque (Mild-Hybrid Starter-Generator, MHS). El MHS está conectado al cigüeñal mediante una correa y puede cambiar entre los modos 'motor' y 'generador' sin que lo notemos. En el modo 'motor', la batería proporciona energía en una aceleración hasta 12 kW de potencia eléctrica. Al ayudar al motor de combustión, re-

duce su carga y sus emisiones. En deceleración, bien al frenar o bien al usar la retención en una pendiente o al acercarse a un cruce, el MHS cambia al modo 'generador' para recuperar energía desde el cigüeñal y almacenarla en la batería sobre la marcha. Una avanzada unidad electrónica de control (ECU) calcula la forma más eficiente de usar la energía disponible, teniendo

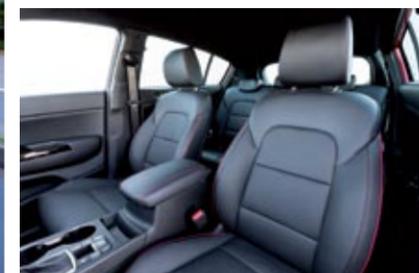
en cuenta la cantidad de carga de la batería en cada momento.

La batería y el MHS también hacen posible una nueva función de parada y arranque automáticos en marcha (Moving Stop & Start). Si la batería tiene suficiente carga, en frenada y retención apaga el motor diésel. El MHS vuelve a arrancar el motor, de forma inapreciable, tan pronto como el conductor pisa el acelerador.

Al ser muy compacto, el sistema de propulsión híbrido ligero se integra fácilmente en la estructura del Sportage. La batería de 48V está bajo el suelo del maletero, y no resta funcionalidad. Como el MHS va integrado directamente en el motor y unido al cigüeñal a través de una correa, casi no hay necesidad de redistribuir los elementos bajo el capó.

Dotado del sistema activo de control de emisiones, con catalizador selectivo de reducción (SCR), el EcoDynamics+ puede reducir las emisiones de CO₂ hasta un 4% en el nuevo método de homologación WLTP, y un 7% al convertirlo al ciclo europeo NEDC. Además, se asocia en el Sportage a la tracción total, bien con caja de cambios manual de seis velocidades bien con la nueva automática de ocho velocidades, y sus 185 CV de potencia y 400 Nm de par brillan en relación a las bajas emisiones homologadas –141 g/km de CO₂ con cambio manual y 149 con el cambio automático– y a un consumo medio que arranca en sólo 5,3 l/100 km.

▶▶ El diseño exterior y el interior han sido actualizados, y el Sportage adopta nuevas tecnologías que incluyen sistemas mejorados de infoentretenimiento y ayuda a la conducción.



Motor 13 para Kia KIA



Multiespacio total

El nuevo Berlingo se desmarca de los típicos modelos que intentan compaginar ocio y trabajo pero tienen más aspecto de furgoneta que de multiespacio. El último integrante de la gama Citroën es aún más polivalente, tiene una presencia imponente y hereda toda la tecnología del grupo.

El nuevo Berlingo destaca por un diseño que sabe combinar un aspecto robusto, moderno e imponente con la frescura y la originalidad de los Citroën más modernos. Presenta una silueta inconfundible, con un parabrisas avanzado y un capó delantero más alto y más corto, que ayuda a reducir la longitud del voladizo para ofrecer una mayor habitabilidad. Disponible en dos tallas, M y XL, con cinco o con siete plazas, en su vista lateral destacan los Airbump, un acceso-

rio tremendamente útil en la jungla urbana.

La estética moderna y elegante del exterior tiene su equivalente en el interior, en el que se ha apostado por la máxima modularidad, con tres asientos independientes abatibles en las plazas traseras, que gracias a un sencillo mecanismo permiten disponer de un suelo totalmente plano. De este modo, la longitud de carga puede alcanzar los 3,05 metros -2,70 m en la versión M- si también se aba-

te el respaldo del acompañante. Su volumen de maletero es toda una referencia, ya que alcanza los 775 litros en la versión M. Además, la bandeja que cubre el equipaje puede ajustarse en dos posiciones.

El habitáculo dispone de 28 huecos portaobjetos, y elementos sumamente prácticos como la nueva generación del techo Modutop que, además, ofrece una mayor luminosidad, y la guantera Top Box, posible gracias al airbag que salen del techo, como en

el C4 Cactus. Los ingenieros también se han preocupado de que los pasajeros de la zona trasera cuenten con un acceso cómodo y rápido gracias a dos puertas laterales deslizantes, que incorporan ventanillas con elevallas eléctricas. Y el maletero cuenta con luneta trasera abrible.

Estructurada en tres niveles de acabado -Live, Feel y Shine-, la gama del nuevo Berlingo está muy equipada desde el primer nivel.

En cuanto a las prestacio-



◀ El nuevo Berlingo se presenta con dos tallas diferentes: M y XL; y ambas pueden llevar dos o tres filas de asientos, con 5 o 7 plazas.

▲ La diferencia de longitud entre ambas tallas es de 35 centímetros: se pasa de los 4,40 metros del Berlingo de talla M a los 4,75 de la talla XL.

nueva generación del Berlingo, la marca ha creado la serie especial de lanzamiento #Top1, muy equipada y limitada a 130 unidades. Es de color Aqua Green, con toques aventureros, llantas de aleación de 16 pulgadas Starlit y está desarrollada sobre el eficiente motor diésel BlueHDi 100. Además cuenta con sistemas de ayuda a la conducción propios del universo SUV, como el Grip Control con Hill Assist Descent. Además, dispone de navegador 3D Citroën Connect NAV accesible desde la pantalla táctil de 20,3 cm con Mirror Screen, que permite duplicar las aplicaciones del smartphone con seguridad.

La serie especial limitada del nuevo Berlingo #Top1, totalmente equipada, está disponible por 16.300 euros, con un regalo de equipamiento valorado en 2.500 euros.

6 marchas, o a ese magnífico cambio automático EAT8. En concreto, esta nueva caja se combina exclusivamente con el motor BlueHDi de 130 CV.

El nuevo Berlingo está disponible desde 14.990 euros, un precio que incluye el navegador 3D Citroën Connect Nav sobre pantalla táctil y el Citroën Connect Box, que incluye llamada de urgencia y asistencia localizada por GPS. Pero también es interesante el pago de 179 euros al mes, sin entrada y con un Contrato de Servicio Idealdrive incluido.

Para celebrar la llegada al mercado español de la

gran trabajo de ingenieros que siempre han sabido poner a punto cada suspensión. Todo ello con una variada gama de nuevos motores, gasolina PureTech y diésel BlueHDi, que destacan por su eficiencia; y la posibilidad de disfrutar de la comodidad y el agrado que proporciona la caja automática EAT8. En realidad, la gama está compuesta por un total de tres motores diésel y uno de gasolina, que en función de la potencia pueden asociarse a cambios manuales de 5 o

nes, el nuevo Multiespacio destaca por su maniobrabilidad, su menor peso y su abrumador arsenal tecnológico, con 19 funciones de ayuda a la conducción que facilitan la vida al conductor. En el apartado de la conectividad, cuenta con el navegador Citroën ConnectNAV o el sistema de recarga inalámbrica para el smartphone, entre otros.

Para aumentar el confort, se ha realizado un ajuste específico de las suspensiones, que se beneficia de décadas de un

▶▶ En función del nivel de equipamiento, el nuevo Berlingo puede ir tan equipado como el mejor modelo premium. Desde pantalla táctil de 8 pulgadas hasta cambio automático de 8 marchas, pasando por el freno de estacionamiento eléctrico, el climatizador bizona y un largo etcétera.





GRIP CONTROL ES UNO DE LOS SISTEMAS ESTRELLA, PUES POR PO CO DINERO EL BERLINGO MÁS AVANZADO SE CONVIERTE EN TODOCAMINO



Seguro a todo riesgo

Con 19 sistemas de ayuda a la conducción, el nuevo Citroën Berlingo se equipara, cuando no supera, a muchos modelos de segmentos superiores en cuanto a seguridad se refiere.

El Berlingo se convierte en la demostración palpable de que la seguridad no está reñida con un precio competitivo ni con una filosofía de practicidad que se extiende a cada capítulo. De hecho, el nuevo Multiespacio fabricado en España dispone de nada menos que 19 funciones de ayuda a la conducción, lo que garantiza un alto nivel de seguridad, ayudando a combatir un simple momento de falta de atención o anticipándose a los riesgos de accidente.

Por ejemplo, el Head-up Display a color permite a la persona que conduce disponer de informaciones útiles para la conducción en su campo de visión. Mientras que el Aviso de Cambio Involuntario de Ca-

rril Activo detecta, con ayuda de una cámara que reconoce las líneas continuas o discontinuas de la carretera, la superación involuntaria de una raya longitudinal en el asfalto.

En el momento que el sistema identifica un riesgo de superación involuntaria y no se ha activado ningún intermitente, la dirección hace una suave maniobra de contravolante de

forma progresiva para mantener al vehículo en la vía inicial. Y un testigo avisa mientras se mantiene la corrección. La velocidad debe estar comprendida entre 65 y 180 km/h.

El nuevo Citroën Berlingo también incorpora el Detector de Atención, sistema que alerta a la persona que conduce en caso de percibir una baja atención. Completa esta función el Indicador de Descanso Recomendado (Coffee Break Alert), que previene a la persona que conduce cuando llega el momento de hacer una pausa tras haber conducido dos horas a velocidades superiores a 65 km/h.

En cuanto al Reconocimiento de Señales de Tráfico y Recomendación de Veloci-

▼ El nuevo Berlingo se equipara en seguridad a coches más caros.



Además de todos los sistemas descritos en el texto que acompaña este reportaje, el Berlingo también puede disfrutar de asistentes tan interesantes como la ayuda al estacionamiento

delantero, trasero y lateral. Este sistema se puede ver apoyado por una cámara de visión 360 grados o el Park Assist, dispositivo que permite encontrar primero de forma automática una plaza libre, y después gestionar la dirección para aparcar con total seguridad. Por último, también destaca el control de estabilidad de remolque.

dad, detecta y lee automáticamente ciertas señales de la carretera, entre ellas las señales de limitación de velocidad, con ayuda de la cámara multifunción situada en la parte superior del parabrisas. O el Regulador de velocidad adaptativo con función Stop –con el cambio EAT8–, un sistema que asegura dos funciones con la ayuda de la cámara multifunción: el mantenimiento automático de la velocidad programada del vehículo y el ajuste automático de la distan-

cia con el coche que nos precede. Por su parte, el Sistema de Vigilancia del Ángulo Muerto avisa a la persona que conduce de la presencia de un vehículo en los ángulos muertos trasero mediante un testigo en los retrovisores exteriores, mientras que el Active Safety Brake es un dispositivo de frenado de emergencia, con alerta sonora y visual, que reduce los riesgos de colisión frontal al frenar en lugar de la persona que conduce, siempre que esta no responda suficientemente rá-

pido entre 5 y 85 km/h. Y este nuevo modelo también puede contar con la Conmutación automática de las luces de carretera, que acciona el cambio de faros de carretera a cruce en función de la circulación en el entorno. O la Iluminación estática de intersección (Cornering Light), un sistema que se activa en función del ángulo del volante y por debajo de 40 km/h para iluminar hasta 75° el ángulo derecho o el izquierdo del vehículo.

Y el Grip Control con Hill



▲ El Head-up Display refleja en una pantalla frente a los ojos la información más importante.



▲ El Berlingo puede llevar freno de estacionamiento eléctrico. Un sistema que no todos ofrecen.



▲ Por poco más de 500 euros el Grip Control permite elegir entre cinco modos de conducción.

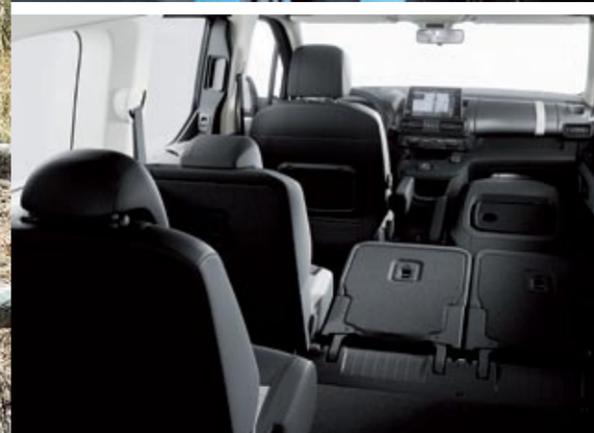


▲ El control de velocidad adaptativo mantiene la distancia respecto al coche de delante.

Assist Descent es un dispositivo de motricidad en todas las condiciones que permite al vehículo adaptar la tracción de las ruedas delanteras en función del terreno encontrado. Basta con seleccionar uno de los cinco modos con el botón giratorio situado en la consola central: Estándar, Nieve, Barro, Arena y ESP Off. Combinado con el Grip Control, el Hill Assist Descent ayuda a mantener el vehículo a una velocidad reducida, incluso al bajar una fuerte pendiente.



VERSATILIDAD EL INTERIOR DEL NUEVO CITROËN BERLINGO COMBINA MODULARIDAD CON IDEAS GENIALES PARA TODA LA FAMILIA



Los asientos individuales de la segunda fila pueden abatirse de forma individual para dejar espacio a objetos de hasta 3,05 metros, si también se abate el respaldo del copiloto. La tercera fila se ofrece en ambas tallas, aunque la versión XL, que mide 35 centímetros más de longitud, ofrece más espacio. Y el techo de cristal, con cortinilla para proteger de los rayos del sol, es una opción que proporciona una gran luminosidad al interior.

Una segunda casa

No es una autocaravana, pero el nuevo Citroën Berlingo ofrece la practicidad y la polivalencia de una segunda casa. Amplio, luminoso, práctico, tecnológicamente avanzado... el moderno Multiespacio de Citroën se renueva para ofrecer lo mejor de varios segmentos en un solo coche.

El nuevo Citroën Berlingo dispone de una gran accesibilidad para los pasajeros gracias a sus dos anchas y funcionales puertas laterales deslizantes, que pueden equipar desde ahora ventanillas que se bajan eléctricamente con un sólo toque. El nuevo Berlingo también ofrece un gran portón trasero que da acceso a un maletero de gran tamaño. Su capacidad de carga alcanza los 775 litros en la talla M –es decir, 100 litros más que la actual generación en configuración de cinco plazas– y 1.050 litros en la talla XL –en configuración cinco plazas–.

Su acceso se ve facilitado gracias a la luneta trasera tintada que se abre de forma individual y a una bandeja cubre equipaje que se puede situar en dos posiciones y es escamoteable, útil durante la carga o descarga. Este sistema permi-

te acceder al maletero de una manera óptima en caso de que haya falta de espacio para poder abrir el portón completo.

El nuevo Citroën Berlingo ofrece una habitabilidad y una modularidad al mejor nivel de la categoría, lo que se

traduce en una verdadera libertad en el uso diario gracias a tres asientos traseros individuales del mismo tamaño, que ofrecen un destacable espacio para las piernas de los pasajeros de las plazas traseras: 156 milímetros. Abatibles, permi-

ten crear un suelo plano de manera muy sencilla gracias al mando para plegar cada uno de los asientos traseros, accesible desde el maletero mediante un simple accionamiento sobre los mandos Magic Flat –disponible en 2019–. Si unimos a esto el asiento del pasajero delantero abatible, permite un suelo plano integral y una longitud de carga de hasta 2,70 metros en la talla M, y de 3,05 metros en la XL, ideal para el transporte de objetos de gran longitud. Por último, la tercera fila –que pueden llevar ambas tallas– se compone de dos asientos extraíbles que van montados sobre raíles, con una amplitud de ajuste de 130 milímetros, lo que permite aumentar la amplitud en la zona de los pasajeros o en el maletero.

El Berlingo ha sido toda su vida un coche práctico donde lo haya, y esta nueva generación no iba a ser menos. El nuevo modelo dispone de 28 huecos portaobjetos que suman un total de hasta 186 litros de espacios para deposi-



El Modutop es una gozada porque permite guardar absolutamente de todo. El Berlingo es el coche perfecto para una familia con niños.

del pasajero. Puede estar refrigerado –según las versiones–, contener una toma USB y una toma de audio, o acoger fácilmente un ordenador portátil de 15 pulgadas.

El Berlingo dispone de numerosas zonas para depositar objetos –entre ellas un área de recarga inalámbrica para el smartphone–, un hueco abierto delante de la pantalla de la radio, un espacio cerrado por encima del salpicadero y un cajón bajo el asiento del conductor, portavasos, así como guanteras de las puertas divididas en dos partes, una de ellas grande que puede acoger una botella de 1,5 litros. Los ocupantes más pequeños van a valorar por su parte las bandejas tipo avión en los respaldos de los asientos de la primera fila.

El nuevo Citroën Berlingo cuenta con una superficie acristalada de 6,4 metros cuadrados constituida por su gran parabrisas, sus cristales laterales y sus custodias traseras.



La luna practicable es ideal cuando el portón no se puede abrir del todo. El techo está recorrido por una balda portaobjetos transparente.



tar las cosas cotidianas, juguetes o lo que haga falta.

Además, el Modutop de nueva generación ofrece 92 litros de espacio de carga gracias a una configuración inteligente que incluye: un hueco de techo accesible desde las plazas traseras (fila 2) o desde el maletero (luneta trasera abrible) con una capacidad de 60 litros y 10 kilos, un arco translúcido compartimentado que transcurre a través de toda la longitud del techo y permite ver los objetos que contiene y utilizar un espacio

que habitualmente se pierde y huecos de tipo estantería por encima de la primera fila.

El Berlingo también tiene dos guanteras: una inferior –abierta o cerrada según las versiones– que puede acoger una botella de 0,75 litros, así como una guanterera superior única en el Top Box que ha sido posible gracias a la implantación del airbag del pasajero en la parte frontal del techo. El Airbag 'in Roof' ha permitido despejar un gran hueco portaobjetos cerrado en la parte alta del salpicadero, en el lado

la frase

José Vicente de los Mozos. Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac).



«Hay intereses que hacen que la industria del automóvil no esté donde debe estar, y eso es peligroso para el futuro. Es el momento de tomar decisiones».

en breve

► **FACONAUTO SE SIENTE REPRESENTADO.** - La patronal de los concesionarios no se siente discriminada por marcas y administración en las negociaciones que afectan al sector. Sale al paso de las declaraciones del presidente de Ganvam (vendedores) acusando a fabricantes y administración de jugar «solos, sin informar ni invitar a la distribución».

► **PORSCHE ABANDONA EL DIÉSEL.** - A partir de 2019 la marca alemana se centrará en motores de gasolina, híbridos y eléctricos, convertido en el primer fabricante de automóviles alemán sin diésel.

► **APUESTA POR EL COCHE SIN CONDUCTOR.** - Honda se une a Cruise y General Motors en una colaboración a largo plazo para el despliegue a gran escala de la tecnología del coche autónomo.

► **ELECTRIFICACIÓN MAZDA.** - En 2030, el 95% de los modelos de la marca japonesa estarán electrificados y el resto serán eléctricos puros.

el puntazo

El Gobierno estudia un Renove para ayudar a reemplazar los diésel más contaminantes en 2020.

Lo dice la Ministra de Hacienda, María Jesús Montero: «habrá un plan Renove para los vehículos que tienen más años» y estará relacionado con el nivel de renta. La intención es facilitar a los ciudadanos con menor poder adquisitivo el cambio de vehículo cuando se haga realidad la subida del precio del diésel, que el Gobierno sigue justificando como imprescindible para renovar una flota que produce emisiones «altamente peligrosas» para el futuro del planeta y la salud de los ciudadanos. A falta de concretar una dotación, plazos y condiciones, la intención es activarlo a partir de 2020.

la cifra

2.600

millones ahorrará la estrategia de producción planteada por Volkswagen para mejorar productividad y eficiencia en la producción. Denominada Transform Together, plantea una mejora del 30% en 2025, respecto a 2018, acabando con los procesos y estructuras demasiado complejos.

Madrid

Luz verde a la reducción de velocidad en las calles...

Llevar los distintivos medioambientales visibles será obligatorio en seis meses. Obligatoriedad incluida en la Ordenanza de Movilidad Sostenible aprobada por el consistorio madrileño, que impone un máximo de 30 km/h en las calles de sentido único o de un carril por sentido –el 80 por ciento de las calles de la ciudad y el 85 por ciento en longitud–. Tampoco se pueden superar los 20 km/h en las vías de prioridad peatonal –plataforma única–, prohíbe a las motos aparcar en aceras de menos de tres metros y a menos de cinco metros de un paso de peatones, permite a los viandantes cruzar libremente en zonas 30 señalizadas y autoriza que las bicis giren a la derecha con semáforo en rojo o circulen en sentido contrario en ciclocalles y vías residenciales; además se permite a los patinetes eléctricos usar las calzadas limitadas a 30 km/h o menos, y se prohíbe a los mayores de 12 años ir en bici por aceras y zonas peatonales. También se da luz verde a 'Madrid Central', en vigor el 23 de noviembre.



Se limitará la entrada a los coches de residentes, que sólo podrán aparcar en su barrio, y hay libre circulación de vehículos Cero y Eco, con acceso para coches y motos B y C si van a estacionar en garaje privado o parking público –de 22 a 7 horas las motos pueden circular–. Lo que queda prohibido es la entrada a los vehículos que carecen de etiqueta ambiental si no justifican una plaza de garaje en alquiler o propiedad. Tras un periodo informativo, saltarse la norma costará 90 euros.

... Y cambios al protocolo anticontaminación

Ya en vigor, el nuevo protocolo para episodios de alta contaminación introduce modificaciones sobre la normativa anterior, como la limitación de la circulación en función de la etiqueta ambiental de la DGT, incluidas motos y ciclomotores, la extensión de algunas medidas a toda la ciudad y la creación de un nuevo escenario. Novedades que suponen: la prohibición de circular a los vehículos sin etiqueta en la almendra central y M-30, y el permiso de aparcar en plazas y horario Ser a los Eco en el Escenario 2; la extensión a toda la ciudad de la prohibición de circular sin etiqueta en el Escenario 3; prohibir la circulación a los B en M-30 y su interior en el Escenario 4 y permitir únicamente el movimiento de Cero y Eco, y el estacionamiento a los Cero, si se alcanza el Escenario 5.



IV FORO NISSAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

La difícil senda del vehículo electrificado

En pleno debate sobre la intención del Parlamento Europeo de reducir en 2030 un 40% las emisiones de CO₂ de coches y furgonetas nuevos, el IV Foro de Nissan analizaba la situación y desarrollo de la movilidad eléctrica en España. Con la premisa de que el futuro de la movilidad es eléctrico para Nissan, Marco Toro,

el consejero director general de la filial española, inauguraba el evento destacando que, con el 50% del parque electrificado previsto para 2030, el PIB español crecería 3.200 millones de euros, se crearían 23.000 puestos de trabajo y llegarían nuevas inversiones a la industria nacional; además de una significa-

tiva reducción de CO₂ (28%) y NO_x (89%). Lo refrenda un Estudio sobre la electrificación del sector del transporte realizado por Transport & Environment con la participación de las marcas de la Alianza Nissan Renault. Claro que la senda para alcanzar ese objetivo no está exenta de dificultades, al

partir del 0,8% del mercado que suponen ahora los eléctricos. La esperanza la ponen el 19% de españoles dispuesto a comprar un vehículo eléctrico, aunque se encuentran con el problema de la falta de infraestructuras. Inconveniente que Nissan ayudará a subsanar con cien nuevos puntos de carga rápida en las principales vías de España, que, unidos a los existentes, supondrán uno cada 150 kilómetros. Aspecto controvertido también para nuestro avance hacia una movilidad cero emisiones es la falta de coordinación entre instituciones, Gobierno, Comunidades Autónomas

y empresas. Así como la falta de un «Plan Integral», que abarque incentivos a la compra y uso, fiscalidad, infraestructura y normativa, arropado en «una colaboración público-privada y una comunicación adecuada, que proporcionaría a España un lugar destacado en el desarrollo de una movilidad cero emisiones», afirma Marco Toro, destacando como ejemplo el despegue del vehículo eléctrico en el mercado alemán, tras su Plan de Ayuda a cuatro años. No menos interesante fue el recorrido realizado por el Comisario de Acción por el Clima y Energía de la Comisión Europea, Miguel Arias Cañete, por el trabajo de la Comisión, el Parlamento y el Consejo de Ministros para cumplir los ambiciosos acuerdos medio-



▲ El consejero director general de Nissan Iberia, Marco Toro, anunció cien nuevos puntos de recarga rápida.

ambientales de París; los tres organismos europeos obligados a establecer una posición común, con un marco regulatorio estable y la línea a seguir con medidas para hacerlo posible. Teniendo presente que una transición muy rápida acabaría con 12.000 puestos de trabajo y que el proceso «requiere un desarrollo paralelo de las infraestructuras de recarga», apuntaba

el Comisario europeo. De hecho, para alcanzar la reducción del 30% en emisiones, los 1.754 puntos de recarga públicos que hay en España deberían subir a 220.000. Por su parte, el vicepresidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles (Anfac), Mario Armero, recordaba que el futuro de la movilidad en España no se puede redu-

cir a una guerra gasolina/diésel o NO_x contra CO₂, porque hay que mirar hacia adelante, «hacia una movilidad cero y bajas emisiones». Hablaba de la posibilidad de posicionarnos «como fabricante puntero en el nuevo escenario», para lo que es imprescindible «un fuerte apoyo del Gobierno y las administraciones al desarrollo del vehículo eléctrico, con planes de ayuda a la compra, fiscalidad favorable e infraestructura de recarga». Porque para no perder peso como segundo fabricante europeo, de las plantas españolas deberían salir, al menos, medio millón de turismos eléctricos al año en 2030 cuando este tipo de tecnología ocupe el 30% del mercado en los países de la Unión Europea.

Tráfico
El límite de 90, más cerca

Todo apunta a que Pere Navarro logrará lo que sus antecesores al frente de la

DGT no consiguieron: bajar a 90 km/h la velocidad máxima en las carreteras secundarias, y puede que, con el tiempo, consiga los 80 km/h, que en Francia están rebajando los accidentes mortales, asegura. Los 90 km/h los confirmaba en su comparecencia en el Senado el ministro de Interior, del que depende Tráfico. La medida afectará a 7.000 kilómetros de los más de 165.000 que suman las vías españolas, y para el titular de Interior, Grande-Marlaska, la bajada equipara diferencias con los países de nuestro entorno y ayudará a contrarrestar

nuestro repunte de siniestralidad en los últimos cuatro años. De hecho, y pese a los nueve muertos menos este septiembre sobre el de 2017, los nueve primeros meses de 2018 suman 895 fallecidos, doce más que el año pasado, con Cataluña aportando a la suma la pérdida de 36 vidas más, Valencia 26 y Galicia 19. Cifras que contrarrestan especialmente Andalucía (-30), Madrid (-21) y Castilla-La Mancha (-17). La lucha contra el repunte de la siniestralidad también contempla penalizar con hasta seis puntos el uso del móvil al volante,

subir a cuatro por no llevar cinturón o casco, aumentar el número de radares, revitalizar el Plan de Seguridad para motos, incluir cursos de seguridad vial presenciales para obtener el carné y unificar a dos años sin infracciones graves la recuperación de los doce puntos del permiso. Es la intención de la DGT, en base a que en las vías secundarias se pierden el 70% de las vidas, y que las distracciones han pasado a ser la principal causa de accidentes, protagonizando uno de cada tres siniestros mortales.

Híbridos Renault
Captur y Mégane, para España

Las variantes híbridas enchufables de Captur y Mégane se harán en Valladolid y Palencia. La adjudicación convierte a Renault en el primer fabricante de híbridos en España y garantiza la actividad de las plantas españolas más allá de 2025. Según el vicepresidente ejecutivo mundial de fabricación y logística de Renault, José Vicente de los Mozos, estos e-tech con



tecnología 100% Renault, tendrán una autonomía eléctrica de 50 kilómetros, por lo que gozarán de la etiqueta Cero emisiones. Son modelos que, junto al Clio, forman parte del plan estratégico «Drive the Future» que, según el presidente director general del grupo galo, Carlos Ghosn, también contempla la fabricación de un nuevo eléctrico asequible,

el denominado K-ZE, que iniciará su comercialización en 2019 en China.

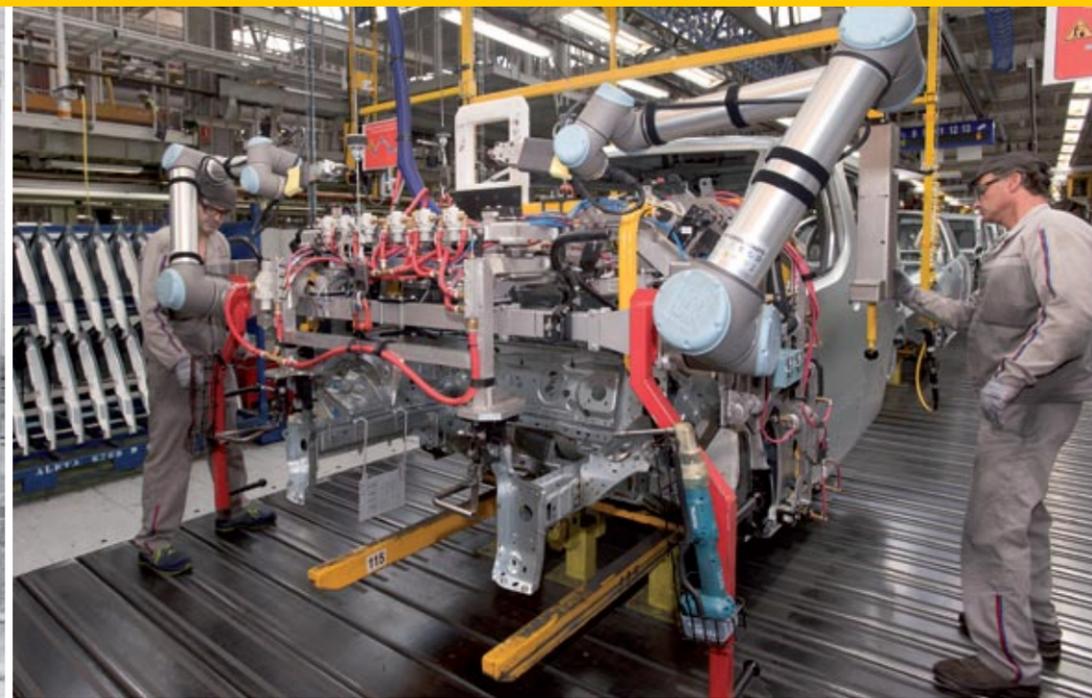
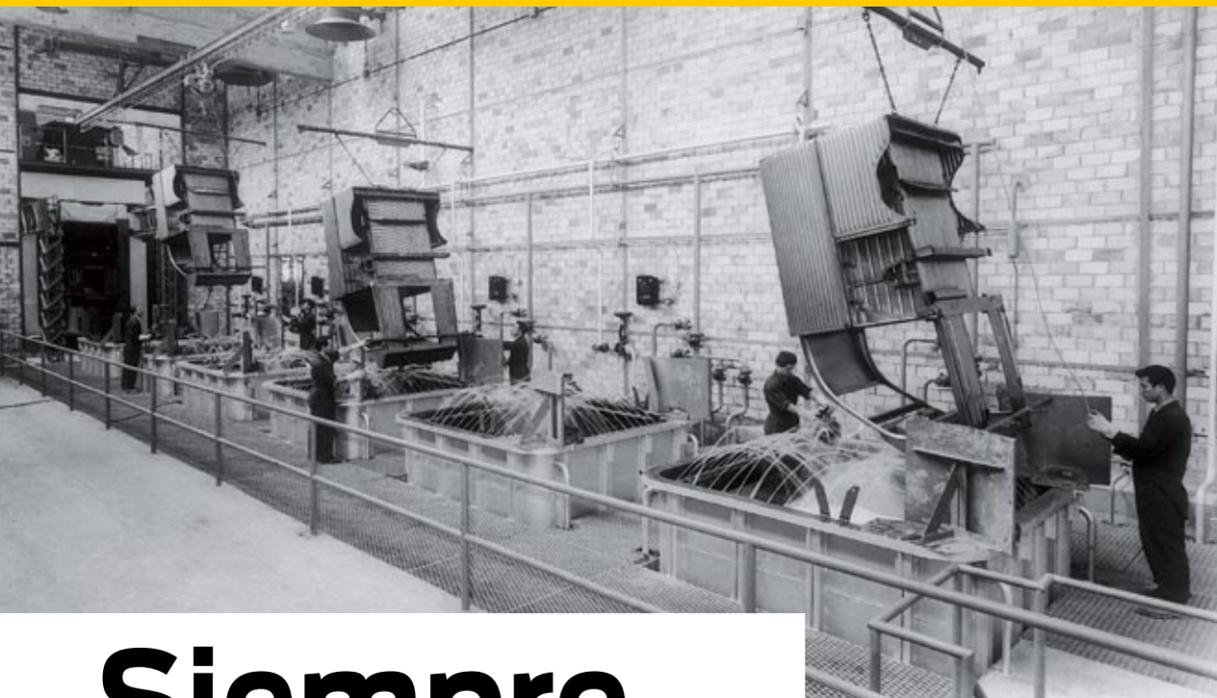
Gobierno
Respuestas para el sector

Que la agenda estratégica para la automoción incluya el contrato de relevo es un gran paso. Lo anunciaba la ministra Reyes Maroto, consciente de la importancia de esa figura para las plantas de producción de automóviles en España. Además, la responsable de Industria, Comercio y Turismo aboga por una mesa de movilidad que defina la sen-

da de reducción de emisiones en España y el modelo de fiscalidad, tras la entrada en vigor de la norma de homologación WLTP. Importantes temas para el sector de la automoción.

Cesés
Stadler sale de Audi

En prisión preventiva por la manipulación de las emisiones de los motores diésel, Rupert Stadler deja de ser presidente de Audi y miembro del comité ejecutivo de Volkswagen tras alcanzar un acuerdo con el consejo de vigilancia del Grupo.



Siempre hacia adelante

Seis décadas sin dejar de producir y evolucionar han convertido el Centro de PSA en Vigo en una de las mejores plantas del mundo. Más de trece millones de unidades, de 35 modelos diferentes, han salido de esas instalaciones, con algunas fabricaciones en exclusiva mundial.

Pocos podían imaginar que el Centro de Producción de Vigo se convertiría en una de las plantas más competitivas del Grupo PSA cuando en abril de 1958 se ponía la primera piedra de la fábrica que Citroën tendría en Balaídos. Banderazo de salida que coincidía con el inicio de la producción del Citroën Azu, el comercial derivado del 2CV que, en cadena de uno al día y a la espera de la planta de Balaídos,

se hacía para Marruecos en unas instalaciones provisionales cercanas al puerto. La decisión de la marca francesa de contar con una fábrica de automóviles en España y de elegir Vigo, frente a Cádiz y Barcelona, se basó en tres motivos: el disponer de una Zona Franca, 'detalle' clave para exportar los Azu al norte de África; la accesibilidad a un puerto de primer nivel bien comunicado con

Francia, y la mano de obra cualificada, que aseguraban una industria naval potente y las escuelas de Artes y Oficios e Ingeniería Industrial. Seis décadas después de aquella decisión, las instalaciones gallegas no son sólo referente en la política industrial del grupo galo, porque se han convertido en parte crucial del tejido económico gallego y muy importante dentro de la economía española.

Desde entonces y hasta el pasado mes de junio, de Vigo han salido 13.340.874 unidades de 35 modelos diferentes, de los que siete siguen aún en producción. Larga historia en la que la planta de Balaídos ha crecido, se ha transformado, ha mejorado técnicas de producción y eficiencia, y ha sabido adaptarse a complicadas situaciones para sobrevivir a los cambios a los que la ha enfrentado el destino para convertirse en una de las plantas de PSA más competitivas de Europa. Capacidad de adaptación demostrada con la llegada de la fabricación de turismos a principio de los años 60 —el mítico 2CV—, cuando también comenzó a producirse el Citroën H, un furgón de gran tamaño. Dos adjudicaciones que elevaron a 52 vehículos diarios ese «uno al día»



◀ La planta gallega es buen ejemplo de la evolución en la fabricación de automóviles, que ha pasado del fuerte peso del trabajo manual a la convivencia perfecta de robots y trabajadores.

de cinco años antes. Y cuando en 1965 el comprador español comenzó a inclinarse por modelos de gamas superiores, también fabricados en España, Vigo hizo frente a ese periodo de estancamiento diversificando la producción con nuevos modelos, como los Citroën Dyane 6 y Méhari. Resurgiendo en los años 70 con coches más adaptados a la demanda, como los Citroën GS, CX y el derivado del Dyane AYU, que ce-

saba de producirse en 1987 sumando casi 250.000 unidades. Lo sustituyó el Citroën C 15, un modelo decisivo en la historia de la planta que, tras la constitución de Grupo PSA en 1974 (Peugeot-Citroën), asumió la fabricación de 504 y 505. Se sumaban otros Citroën superventas, como Visa, BX, AX, ZX, Xsara y Berlingo —también el Peugeot Partner—, hasta que llegó en exclusiva mundial el Xsara Picasso, que permitió a la

planta producir 350.000 unidades anuales. Todo ello en un contexto de progreso permanente, mejora de la competitividad, adaptación a nuevas tecnologías y aumento de la eficiencia. Esfuerzos recompensados con la adjudicación de proyectos de envergadura como los modelos K9, los nuevos comerciales de Citroën, Opel y Peugeot que marcan un antes y un después en el segmento por diseño, modularidad, confort,

versatilidad y tecnología. Su llegada supone una revolución tecnológica en Vigo, cuyo reto actual es la implantación de la «Fábrica 4.0», que usará la inteligencia artificial y la conectividad para convertirse en una «Fábrica Excelente». Todo un reto técnico y económico, pues se trata de un concepto en el que el Grupo PSA incorpora las nuevas tecnologías y sus evoluciones a diez años vista para estar a la vanguardia del sector.

SESENTA AÑOS MARCANDO EL RITMO

- 10 abril 1958** Fabricación primera furgoneta Citroën AZU
- 1959** Inauguración de la fábrica de Balaídos
- 1960** Comienzo de la fabricación de turismos
- 1965** Inauguración de las naves C y D. La fábrica alcanza los 70.000 m²
- 1965** Citroën Citroën 2 CV
- 1975** Nuevas naves de Pintura y Montaje
- 1977** Fabricación del primer vehículo de la marca Peugeot
- 1979** Récord histórico de producción 160.000 vehículos
- 1984** Comienza la fabricación del Citroën C15 como centro piloto
- 1984** La invasión de los robots. 1ª línea de ensamblamiento totalmente robotizada y polivalente
- 1984** Citroën C 15
- 1984** Peugeot 504
- 1984** Inauguración del Centro de Distribución de Vehículos en O Porriño y planta de fabricación de motores de Orense
- 1991** Comienzo de la fabricación del Citroën ZX, que incrementó la producción anual de la fábrica en 100.000 unidades en dos años
- 1991** Peugeot Partner
- 1991** Citroën ZX
- 1996** Nace la primera generación de comerciales ligeros no derivados de berlina
- 1996** Citroën Xsara Picasso
- 1997** Creación del Cluster de Automoción de Galicia (Ceaga)
- 1997** Peugeot Berlingo
- 1997** Citroën Berlingo
- 1999** Lanzamiento del Citroën Xsara Picasso en exclusiva mundial
- 2007** Récord de producción 547.000 vehículos
- 2010** PSA Excellence System. Método de trabajo y gestión para mejorar competencias y procesos
- 2013** Pionero en la fabricación sobre la plataforma modular EMP2 con el Citroën C4 Picasso
- 2016** Transformación de la fábrica. 650 millones de inversión para dos nuevos lanzamientos
- 2016** Citroën Berlingo
- 2016** Peugeot Partner
- 2018** Lanzamiento de K9: Partner, Berlingo y Combo
- 2018** Citroën Berlingo
- 2018** Peugeot Partner
- Fábrica 4.0** Objetivo de excelencia impulsada por lo digital en toda la cadena de valor -Diseño virtual -Digitalización -Internet Industrial



La historia interminable

Los seguidores de Mercedes-Benz y los aficionados en general tienen una cita en Bilbao, en el Museo Aguinaga, para conocer en vivo algunos de los modelos más representativos, bellos y exóticos de la marca, correspondientes al periodo 1926-1980.

Casi 30 vehículos en orden de marcha y perfecto estado de conservación se exhiben en una antigua nave industrial, convertida en museo, gracias al tesón de la fami-

lia Aguinaga. Presentes en el mundo de la automoción desde 1943, los Aguinaga han invertido tres millones de euros en este proyecto: edificio, adquisición de modelos, res-

tauración, etc; con mucho esfuerzo, sin duda, y también mucho amor a la marca.

La exposición está abierta al público los sábados por la mañana, en horario de 10

a 13 horas. En ella pueden apreciarse una de las réplicas del triciclo de Carl Benz de 1886 y un imponente Mercedes-Benz 320 limusina de 1926. Pero el núcleo principal de la colección lo constituyen modelos de los años 30 y posteriores, además de cinco vehículos industriales muy característicos. También se exponen temporalmente modelos cedidos por particulares. Todos ellos merecen una detenida visita: forman parte de lo mejor de la Historia del Automóvil.

Benz Patent Motorwagen, año 1886. Con su motor monocilíndrico de 954 centímetros cúbicos, alcanzaba una velocidad máxima de 16 km/h. Se le considera como el primer automóvil con motor de combustión interna.



Mercedes-Benz W 03 Tipo 320 12/55 Pullman Limousine, año 1926. Concebido por Ferdinand Porsche, fue presentado en el Salón de Berlín de 1926. Motor de 6 cilindros y 55 CV de potencia.



Mercedes-Benz W 23 Tipo 130H, año 1931. Uno de los pocos modelos de la marca con motor y propulsión 'todo atrás'. Precursor del Volkswagen Escarabajo. Muy raro.



Mercedes-Benz W 21 Tipo 200 Cabriolet, año 1933. La aerodinámica era todavía algo secundario. Su motor de 6 cilindros y 1961 centímetros cúbicos daba 29 CV a 3.200 rpm. Alcanzaba 98 km/h.



Mercedes-Benz W 136 ID Tipo 170D, año 1949. En España se le apodó 'Lola Flores' por la sonoridad de su motor diésel, como unas castañuelas. 53.200 unidades producidas hasta 1953.



Mercedes-Benz W 186 Tipo 300 Sedan, año 1951. La limusina de la época era vehículo oficial, entre otros, del canciller alemán Konrad Adenauer, de quien 'heredó' su apellido. Alcanzaba 155 km/h.



Mercedes-Benz W 187 Tipo 220 Cabriolet A, año 1951. Estrenó, junto con el modelo 300, el primer motor nuevo posterior a la guerra, el M 180 de 6 cilindros.



Mercedes-Benz W 121 Tipo 190 SL Roadster, año 1955. Hermano pequeño del legendario 300 SL, pero con chasis y mecánica diferentes, derivados del Mercedes Tipo 180 'Pontón' de 1953.



Mercedes-Benz W 111 Tipo 220 S, año 1959. Conocido como 'Fintail' -'Colas' en España-, evolucionó los criterios de seguridad pasiva iniciados en la anterior generación 220 S.



Mercedes-Benz W 113 Tipo 280 SL, año 1968. Conocido como 'Pagoda' por la forma cóncava del techo. Su carrocería, diseñada por Paul Bracq, se inauguró en el Tipo 230 SL del año 1963.

MITSUBISHI ECOLAB



MOVILIDAD SOSTENIBLE

¿Tienes dudas sobre la conducción ecológica? Mitsubishi te las resuelve. La marca ha abierto un espacio (C/Alcalá 65, Madrid) que quiere convertirse en punto de referencia para abordar todas las cuestiones referentes a la movilidad sostenible.

Esta iniciativa pretende extenderse a otros puntos del territorio español, que la marca recorrerá aportando información útil sobre los modos de conducción eficiente, las restricciones al tráfico en ciudad, los ahorros que puede suponer comprar un coche eco, etc.

BIBENDUM
ICONO DEL MILENIO
 Bibendum, el muñeco que identifica a la marca Michelin en todo el mundo, celebra este 2018 su 120 cumpleaños. Y no lo podía hacer de mejor manera. Le acaban de otorgar el



distintivo de 'Icono del milenio' en la 'Advertising Week' de EE.UU., una jornada que reúne a los mejores del mundo en marketing y publicidad.

En la cita de Opel estuvieron el primer GT fabricado, de 1968, y el último, de 1973.

50 CUMPLEAÑOS



De izda. a dcha, Erhard Schnell, diseñador del GT, participó como copiloto junto a Walter Röhrh, que conducía su propio GT.



75 Opel GT celebraron el 50 aniversario del modelo en el circuito de Hockenheim.

EL OPEL GT VUELA DE NUEVO

El circuito de Hockenheim, donde el Opel GT se presentó a la prensa en 1968, fue el lugar elegido para el arranque de la celebración europea del 50 aniversario de este deportivo con forma de 'botella de Coca Cola', que se anunciaba con un sugerente eslogan: 'Solo volar es mejor'. Un acto en el que participaron 75 unidades del mítico modelo, entre ellas el GT más antiguo, el número 1 de 1968,

y el más joven, que data de 1973. La cita también reunió a dos leyendas del automóvil: Walter Röhrh, dos veces campeón del mundo de Rallies (en 1982, con un Opel Ascona 400), que acudió con su propio GT de color plata, y el diseñador de este mítico automóvil, Erhard Schnell, que participó como copiloto de Röhrh. Volker Strycek, primer campeón del DTM y actual responsable de OPC,

la división deportiva de la marca, también acudió a Hockenheim con su propio Opel GT Junior 1900 de color naranja y los preparadores Irmischer y Conrero, con sus GT personalizados. El Grand Tour europeo del 50 aniversario del GT concluyó en el centro de pruebas de Opel, en Rodgau-Dudenhofen, donde se desarrolló el modelo antes de su paso a la producción en serie.

CITROËN Y TOTAL: 50 AÑOS
 UNA ASOCIACIÓN FRUCTÍFERA

Citroën y Total celebran sus 50 años juntos con una oferta que permitirá acudir a los servicios oficiales de Citroën para realizar una revisión del vehículo al precio cerrado de 159 euros. Además, los participantes en esta promoción podrán ganar dos noches de alojamiento en un hotel Ruralka. La co-

laboración de Citroën y Total dentro y fuera de las pistas ha hecho posible conquistar ocho mundiales WRC, cuatro Rallies Dakar y tres Mundiales de Turismos WTCC.



PUBLICIDAD
 Haciendo un juego de palabras entre Robert de Niro y el eléctrico e-Niro, Kia ha 'contratado' al famoso actor para protagonizar la campaña publicitaria de su nuevo crossover eléctrico en Europa.

TOYOTA GAZOO
 VIVE LA EXPERIENCIA RACING

Toyota pone su gama más deportiva a disposición de sus fans y clientes en las GAZOO Racing (GR) Experiences, una iniciativa, cuya primera edición se celebró hace unos días en el Circuito del Jarama (Madrid), y que la marca llevará a otros trazados en el futuro.

Los entusiastas de la marca que participen podrán ponerse al volan-

te de modelos tan pres- tacionales como el Yaris GRMN, equipado con un motor 1.8 VVT-IE de 212 CV y del que se han fabricado 400 unidades para Europa. También, el GT86, el cupé de motor delantero de 200 CV y tracción trasera, el Yaris GR Sport, que acaba de presentarse en París, o el futuro GR Supra, cuyo concept debutó este año en Ginebra.



Toyota pone a disposición de sus fans su gama más deportiva en las 'GR Experiences'.

70 ANIVERSARIO DE LA MARCA
LAND ROVER REÚNE A MILES DE FANS

Más de 700 Land Rover y más de 5.000 entusiastas llegados de toda Europa se reúnen en Barcelona para celebrar el 70 aniversario de la marca británica. Todo un récord.

Desde hace tiempo, la finca de Les Comes, en Súrria (Barcelona) acoge la celebración de la Land Rover Party, el evento en el que se dan cita cada año los aficionados de la marca. Una reunión, que este año ha tenido un carácter especial con la celebración del 70 aniversario, que congregó a más de 700 coches y más de 5.000 fans.

Al evento acudieron históricos de la marca, como René Metge, ganador del Dakar en 1981; Josep M^a Servià, vencedor con un Range Rover, y Lluís Moret, piloto español en el Camel Trophy. Ellos, como el resto de participantes, pudieron probar la capacidad de los Land Rover en esta finca con casi 70 km. de pistas 4x4.



Para celebrar el 70 aniversario, cientos de Land Rover recorrieron un tramo de la finca Les Comes hasta la montaña más elevada. La experiencia fue grabada con drones.

“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

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

ATENTOS A...
HASTA EL 28/10
 Barcelona acoge una nueva edición de la experiencia inmersiva **Go Faster**, que permite a los participantes convertirse en pilotos especialistas de cine a los mandos de tres modelos de **Ford: Fiesta ST, Focus RS y Mustang.**



EL PRIMER PILOTO DE CITROËN EN LA GENERAL ES OSTBERG, PERO CLASIFICADO EN UNDÉCIMA POSICIÓN. Y EL EQUIPO MARCHA ÚLTIMO



En busca del tiempo perdido

Desde que el Mundial de Rallies estrenara reglamento, Citroën ha estado fuera de la lucha por las victorias y los títulos. Problemas con los pilotos, pero también de carácter técnico u organizativo, han llevado al laureado equipo francés a un profundo bache de resultados del que esperan salir el próximo año, apoyados en la mejora del C3 WRC y el regreso de Sebastian Ogier.



▲▲ Sobre estas líneas, Sebastian Ogier, fichado por Citroën para liderar el contraataque del equipo francés en el Mundial de Rallies. Más arriba, Pierre Budar, responsable de Citroën Racing.



Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“Los resultados no son los esperados, es algo evidente. No es fácil explicar lo que ha pasado. El Mundial es muy exigente y competitivo, si queremos llegar a un nivel óptimo tenemos que mejorar en todos los aspectos, pero no puedo adelantar con qué puntos lo concretaremos. Pierre Budar, responsable de Citroën Racing, resumía en un reciente encuentro con los medios

la situación que atraviesa el que ha sido uno de los equipos más exitosos de la historia del Mundial de Rallies.

Pero mientras así hablaba, el responsable de Citroën mantenía oculta la gran bala que luego se haría pública. El retorno de Sebastian Ogier es la gran esperanza francesa para volver a la senda del triunfo. El mejor símbolo de las ansias de resurrección de quien dominó con mano férrea la disciplina durante años. Y aunque no había

anunciado todavía la llegada del piloto francés, avisaba: “Aunque tengas el mejor piloto, si no tienes un gran coche nunca ganarás el título. Si falla algo no tienes posibilidades”. En este proceso está ahora el equipo francés para recuperar el rumbo.

A falta de tres pruebas para terminar el campeonato, Mats Ostberg es el primer piloto de Citroën en la general, pero clasificado en la undécima posición. A continuación, su compañero Craig Breen.

Kris Meeke, ya despedido, le sigue por detrás.

En la reciente cita de Turquía, por si fuera poco, se calcinaba el coche del piloto irlandés, en una metáfora de sus difíciles momentos. En la clasificación de Constructores, Toyota lidera con 284 puntos, por los 169 de la marca francesa, en última posición. Cuenta con solo tres podios en su haber, uno por piloto. El segundo puesto de Breen en Suecia y el de Ostberg en Finlandia, tras haber sido lla-

mado a sustituir a Meeke, han sido los mejores resultados.

Un año más, Citroën ha quedado totalmente descartada de la lucha por las victorias y el título, y es la segunda vez desde el arranque del nuevo reglamento en el Mundial. Hyundai, Toyota y Ford juegan en una liga diferente a la de la marca francesa y su C3 WRC estos dos años. “No podemos decir que ha sido cuestión sólo de mala suerte. Hemos tenido problemas con los pilotos, también técnicos,

otros nuestros propios de la marca... Al final demasiados pequeños problemas han tenido grandes consecuencias”, explicaba el propio Budar, quien asume desde comienzos de año la reestructuración del equipo galo.

Una mirada atrás confirma el contraste entre el pasado y el presente. Citroën ha participado en 489 rallies del Mundial, logrando 98 victorias y 244 podios. En total, cuenta con 17 títulos mundiales. Sin embargo, los últimos tiem-

pos ofrecen otras cifras desde que apareció con el C3. De 62 participaciones solo se han logrado dos victorias, a cargo de Kris Meeke. Citroën abandonó los rallies para centrarse durante tres temporadas en el Campeonato del Mundo de Turismos con gran éxito, cosechando todos los títulos de Pilotos y Constructores posibles. Su retorno a los rallies, sin embargo, no tuvo la continuidad de éxitos esperada. Para empezar, el fabricante francés ya no contaba con

los presupuestos ni la infraestructura del pasado. Dentro del grupo, también Peugeot asumía recursos internos con su ataque al Dakar.

Desde el punto de vista mecánico, el C3 WRC nació con graves carencias de comportamiento que tanto técnicos como pilotos no podían resolver la pasada temporada. La montura francesa se mostraba muy inconsistente de comportamiento, y sus pilotos no tenían confianza para atacar. Kris Meeke pagó el precio con



OGIER SALIÓ EN SU DÍA DE CITROËN, DERROTADO EN SU PUGNA INTERNA CON LOEB; PERO AHORA VUELVE TRAS GANAR CINCO TÍTULOS



◀◀ A la izquierda, de arriba abajo, Sebastian Ogier en varias de sus participaciones durante las temporadas que corrió con Citroën: Alemania (2008), Irlanda (2009), Japón (2010) y Jordania (2011). Arriba en el podio tras ganar el Rally de Alemania en 2011.

varios accidentes espectaculares. El equipo francés decidió concentrar sus esfuerzos para esta temporada ya desde mediados del pasado año.

Pero cambios internos durante el invierno tampoco ayudaron a la estabilidad de la estructura y el equipo. A la marcha de algunos técnicos se unió también la de Yves Matton, director de Citroën Racing desde la salida de Oliver Quesnel, en 2011. Budar ha ocupado su puesto, quien antes fue piloto, posterior-

mente ingeniero, y tras una larga trayectoria en la marca accedía a su posición en plena crisis del equipo. El equipo francés entraba así en una etapa de transición que no iba a facilitar su recuperación en la presente temporada. Budar necesitará tiempo, pero la llegada de Sebastian Ogier es el primer y exitoso escalón en este proceso de recuperación de Citroën

“No fue una decisión fácil, pero nos vimos obligados. Fueron demasiados accidentes y muy pocos los resultados”, justificaba el propio Budar para una de sus primeras grandes decisiones: la de prescindir de su piloto número uno, Kris Meeke.

El pasado año ya fue apeado durante tres rallies por sus frecuentes incidentes en pista, y sustituido por Andreas Mikkelsen. Pero la presión comenzó a pasar factura al piloto británico, que si ya el pasado año forzaba la máquina para remediar las carencias del C3, esta temporada remataba su destino con varios accidentes a sumar a los de años anteriores.

Si el C3 no era suficientemente competitivo, Meeke parecía contribuir con su cuota de responsabilidad. En Suecia acabó contra un muro de nieve; y luego Córcega, Argentina, Cerdeña... El espectacular y violento accidente de Portugal fue definitivo. Incluso intervinieron Carlos Tavares y Linda Jackson, la consejera delegada de la marca. “Este es un deporte peligroso, y tienes que ser capaz de afrontarlo”, decía Budar, para explicar que la situación estaba sobrepasando a Meeke. “Solo desde el pasado año y este tenemos varios ejemplos de grandes accidentes cuando no había presión, cuando no había razones para correr tantos riesgos como para salirse de la pista” remataba. El británico se enteró por el propio comunicado de prensa del equipo.

Pero la realidad es que Craig Breen, Andreas Mikkelsen y Mads Ostberg también



▲ De izquierda a derecha, Kris Meeke –que abandonó el equipo hace meses tras varios accidentes–, Mats Ostberg y Sebastian Loeb.



▲ En México –en la imagen– y Cerdeña, Loeb confirmó los problemas del C3 WRC, de comportamiento exigente y cambiante, sin margen de error.

han sufrido numerosos problemas para controlar un difícil C3. Como el propio Sebastian Loeb, en dos de las tres apariciones previstas para 2018 con el equipo de sus éxitos. Porque también se pidió ayuda al francés. El pasado año, Loeb probó la montura para contribuir a su diagnóstico y puesto a punto. Pero las dos actuaciones, México y Córcega –donde volcaba– han confirmado las dificultades del vehículo galo. Por ello se unía incluso a las pruebas del equipo en la puesta a punto del C3 en asfalto para el Rally de Alemania. Porque tanto los pilotos como los técnicos del equipo siguen buscando domesticar una montura de comportamiento exigente y cambiante, sin margen para el error, y que no otorga confianza a sus pilotos.

A pesar del panorama, Budar ha confirmado recientemente que Citroën permanecerá dos años más en el Mundial de Rallies. “Estamos intentando establecer nuevas y sólidas bases para progresar, ya con nuestros objetivos puestos en 2019, aunque esto llevará tiempo”. Pero, sobre todo, ha logrado un gran golpe de efecto al anunciar en las últimas fechas el fichaje de Sebastian Ogier. No solo de puertas para afuera, sino también por lo que supone para consumo interno del fabricante francés y su escuadra.

Quien en su día saliera del equipo galo derrotado en su pugna interna con Sebastian Loeb, vuelve ahora tras lograr cuatro títulos con Volkswagen y otro con Ford. Al margen de sacarse esa espina del pasado, también podría con-

vertirse en el segundo piloto de la historia en ser campeón con tres fabricantes diferentes, después de Juha Kankkunen. El presente confirma la dificultad de lograr semejante hito. Sin embargo, la decisión de Ogier es el mejor aval de las intenciones de reconquista del fabricante francés y de la confianza del piloto en el futuro de la marca.

Ogier anuncia que será el último contrato de su trayectoria en el Mundial de Rallies. Varios factores han influido en su decisión, según el piloto francés. “Me gusta la idea de volver a trabajar con el personal del equipo, las cosas fueron bastante bien hace unos años, y estoy entusiasmado con el desafío de ser campeón por tercera vez con un tercer fabricante”. Sin duda, en Ogier también habrá influido que Citroën

pone en sus manos un indiscutible liderazgo, a diferencia de los tiempos de Loeb. Y, por supuesto, un nivel de recursos que Ford no va a proporcionar a M-Sport, una de las razones por las que Ogier ha dejado la escuadra británica.

“Aunque no doy nada por sentado, estoy convencido de que el coche tiene un gran potencial, y tengo mucha confianza en la gente de Satory”, confirmaba el francés al anunciar su fichaje, confiando en poder reconducir el panorama de su futuro equipo tras haber tenido también la oportunidad de probar la rebelde montura francesa. Porque, aunque se trate de su último contrato y a pesar de sus cinco títulos, llevar de nuevo a Citroën a la victoria quizás sea el mayor desafío de toda la brillante carrera deportiva de Sebastian Ogier.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

SEPTIEMBRE SUFRE EL EFECTO DEL WLTP

Una caída del 17 por ciento en las matriculaciones (69.129 unidades) es la factura que pasa en septiembre la nueva normativa de medición de emisiones y consumos WLTP, que propició el excepcional incremento de ventas vivido en julio y agosto. El retroceso es la consecuencia del adelanto de operaciones propiciadas por los grandes descuentos aplicados para dar salida a los modelos homologados con el anterior sistema y del gran mercado de 'kilómetros 0' creado por el inusitado número de automatriculaciones efectuadas por los vendedores para descargar los stocks, automóviles que se deben vender ya como usados. De hecho, en septiembre se comercializaron 6.861 'KM 0', cifra que es 2,5 veces más alta que la del mismo mes del pasado año, apunta Germán López Madrid, el presidente de Aniacam (importadores).

En cuanto al mercado de nuevos, los datos proporcionados por fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Garvam) reflejan un fuerte retroceso en todos los canales: -17,7% particulares, -12,1% empresas y -43,0% alquiladores. En esa debacle de ventas mensual, pocas son las marcas que mejoran resultados sobre el anterior septiembre, destacando Seat (+15,1%), Peugeot (+5,4%), Toyota (+5,8%) y Kia (+7,8%), curiosamente las que ocupan las cuatro primeras plazas del 'top 10'. Los positivos los completan Volvo (+29,9%), Mini (+25,4%), Lexus (+2,3%), Jaguar (+37,8%) y DS (+2,2%). Entre los retrocesos destaca el -50,7% de Renault, que lo saca de las diez primeras plazas. Otros que superan la barrera de las mil unidades y tampoco llegan a la mitad de las ventas del septiembre anterior fueron Fiat (-61,2%), Audi (-59,4%) y Nissan (-50,7%).

Pese a ser un mal septiembre, el sector no se sorprende por un resultado esperado y «coyuntural», augurando que el año cerrará en torno a 1,3 millones de unidades, con un incremento en torno al 8,5% sobre 2017. De hecho, los nueve primeros meses presentan porcentaje positivo, con más de un millón de matriculaciones (1.042.672), que suponen un 11,7% más sobre ese periodo de 2017, con +8,4, +20,1 y +8,2 por ciento en compras de particulares, empresas y alquiladores, respectivamente.

Fuente: ANFAC

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Septiembre	Enero-Sept.
SEAT 6.227	SEAT 85.107
PEUGEOT 6.213	VW 81.759
TOYOTA 4.778	RENAULT 78.426
KIA 4.386	PEUGEOT 75.006
OPEL 4.114	OPEL 64.254
VW 3.968	TOYOTA 55.574
CITROËN 3.941	KIA 55.118
FORD 3.831	CITROËN 53.985
HYUNDAI 3.611	FIAT 51.887
BMW 3.581	NISSAN 50.175

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Septiembre	Enero-Sept.
3008 1.898	LEÓN 27.997
IBIZA 1.847	IBIZA 26.616
LEÓN 1.680	QASHQAI 24.847
SANDERO 1.592	MÉGANE 237.27
2008 1.406	SANDERO 23.477
C4 1.372	CLIO 22.247
C-HR 1.371	GOLF 21.985
C3 1.320	C4 21.610
ARONA 1.314	POLO 21.369
308 1.183	500 20.797

Situación bajo control, en apariencia, que puede ser alterada por la incertidumbre creada sobre el futuro del diésel, dudas que elevan al 54,2% los coches de gasolina vendidos en septiembre, frente al 36,7% de diésel y el 9,1% de híbridos eléctricos, todo un récord.

FIAT 500L S-design edición especial

La última incorporación a la saga S-Design es el 500L, que se une a 500X, Tipo de 5 puertas y 124 Spider en esta edición, que aúna deportividad urbana, estilo distintivo y completo equipamiento de serie. Basado en la versión Cross, la exclusividad del 500L S-Design la marca la carrocería bronce mate combinada con techo negro brillante –también está disponible en otros colores–, los detalles exteriores, las llantas de aleación

de 17 pulgadas en negro brillante y Myron, los faros antiniebla y las lunas traseras tintadas. Dentro destacan el salpicadero en negro mate con el logotipo '500' en color cobre, el tejido especial negro S-Design y el tapizado Scuba con doble costura. Por otro lado, las versiones con cambio automático DCT ya están disponibles en el 500X, gama a la que llegan el 1.3 Firefly T4 150 CV S&S DCT (24.250 euros el City

Cross y 26.250 euros el Cross) y el 1.6 Mjet 120 CV S&S DCT (25.350 euros el City Cross y 27.350 euros el Cross).



PRECIOS	
1.4 16v	19.900 €
1.3 16v Multijet II S&S	22.968 €
1.3 16v Multijet II S&S auto	24.000 €
1.6 16v Multijet II S&S	24.800 €

A partir de 17.549 € con todos los descuentos



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

MAZDA

El nuevo CX-3 ya está disponible

La renovación del segundo Mazda más comprado por los españoles apoya su llegada al mercado con descuentos que permiten, por ejemplo, acceder a este SUV japonés por 17.549 euros, en lugar de pagar los 20.645 euros que figuran como precio de partida en las tarifas oficiales de una gama con una inmensa variedad de versiones. La puesta al día conlleva cambios en prácticamente todos los apartados, comenzando por una gama de motores nuevos o renovados y una especial apuesta por las tecnologías de seguridad, como el i-Activsense actualizado con un asistente de frenada en ciudad (SCBS), que ahora detecta peatones por la noche, y el control de crucero adaptativo MRCC, que funciona a cualquier velocidad y no a partir de 30 km/h como lo hacía antes. Además,



MAZDA RENT&DRIVE

PRECIOS

SKYACTIV-G	2.0 (150 CV) AWD 6AT Zenith White	31.050 €	
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Origin	20.645 €	2.0 (150 CV) AWD 6AT Zenith White Cruise	32.100 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Origin Navi	21.045 €	SKYACTIV-D	
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Evolution	21.445 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Evolution	21.845 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Evolution Navi	21.845 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Evolution Navi	22.245 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Evolution Design	22.245 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Evolution Design	22.645 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Zenith	23.450 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Zenith	23.850 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Zenith White	24.950 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Zenith White	25.350 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Zenith Cruise	24.500 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Zenith Cruise	24.900 €
2.0 (121 CV) 2WD 6MT Zenith White Cruise	26.000 €	1.8 (115 CV) 2WD 6MT Zenith White Cruise	26.400 €
2.0 (121 CV) 2WD 6AT Evolution	23.245 €	1.8 (115 CV) 2WD 6AT Zenith	25.650 €
2.0 (121 CV) 2WD 6AT Evolution Navi	23.645 €	1.8 (115 CV) 2WD 6AT Zenith White	27.150 €
2.0 (121 CV) 2WD 6AT Zenith	25.250 €	1.8 (115 CV) 2WD 6AT Zenith White Cruise	28.200 €
2.0 (121 CV) 2WD 6AT Zenith White	26.750 €	1.8 (115 CV) AWD 6MT Zenith	26.650 €
2.0 (121 CV) 2WD 6AT Zenith White Cruise	27.800 €	1.8 (115 CV) AWD 6MT Zenith White	28.150 €
2.0 (150 CV) AWD 6MT Zenith	27.750 €	1.8 (115 CV) AWD 6MT Zenith White Cruise	29.200 €
2.0 (150 CV) AWD 6MT Zenith White	29.250 €	1.8 (115 CV) AWD 6AT Zenith	28.450 €
2.0 (150 CV) AWD 6MT Zenith White Cruise	30.300 €	1.8 (115 CV) AWD 6AT Zenith White	29.950 €
2.0 (150 CV) AWD 6AT Zenith	29.550 €	1.8 (115 CV) AWD 6AT Zenith White Cruise	31.000 €

todas las versiones incorporan Autohold, el sistema que evita durante unos segundos que el coche retroceda cuando el conductor levanta el pie del freno al salir desde parado.

COCHE A MEDIDA

Proporcionar a cada usuario el coche que necesita, evitando preocupaciones e imprevistos, es el objetivo de Rent&Drive, el renting lanzado por Mazda. Amplias coberturas, mensualidades muy asequibles –que el alto valor residual de los Mazda hacen posible–, servicios a petición del cliente, contratos de entre dos y cinco años y desde 10.000 a 40.000 kilómetros anuales, y sin necesidad de pagar entrada, configuran la «experiencia premium» de la marca japonesa.

CITROËN



RAC3 EDITION, LA FUERZA DE LOS RALLYS

360 unidades, exclusivas y desarrolladas para España componen la edición especial con la que Citroën festeja su trayectoria en el Mundial de Rallies, coincidiendo con la prueba española. Esta serie limitada, disponible desde 14.350 euros –con una ventaja cliente de casi 1.000 euros–, se ofrece con el PureTech de 110 caballos, personalización exclusiva y un alto nivel de equipamiento, con el regalo del Citroën Advance Comfort. Además, coincidiendo con el Rally de España se pone en marcha la «WRC Experience», acción online (www.citroenrac3wrc.com) que permite ganar la experiencia de vivir un rally desde dentro.

LOS PREFERIDOS POR LOS EUROPEOS Dos coches de Dacia en el 'top ten'

Todos los segmentos, incluso los que tradicionalmente suben con timidez, crecieron con fuerza en agosto, que con un +30% rompió el récord de incremento mensual marcado por noviembre en 2009. Un despegue inusual de ventas, distorsionadas por la llegada del WLTP, en el que los SUV fueron los más beneficiados, con un aumento del 57% y cuatro modelos colocados entre los diez más vendidos, con Nissan Qashqai y Renault Captur duplicando unidades. Mención especial merece el avance del Volkswagen T-Roc, quinto

del segmento y decimoquinto en el ranking del mes. Jato destaca también los resultados de los recién llegados Seat Arona (9.357 unidades), Citroën C3 Aircross (9.253), Jeep Compass (8.467), Skoda Karoq (5.607), VW Tiguan Allspace (5.479), Opel Grandland (5.353) y Hyundai Kona (5.341). Asimismo, destaca la subida (25%) de subcompactos y compactos (21%), el incremento de las ventas de deportivos (+39%) y el inusual 2% de los monovolúmenes, que rompe el constante descenso de los últimos años.

LOS MÁS VENDIDOS EN AGOSTO

	Unidades	% 18/17
GOLF	34.359	+11
CLIO	25.734	+54
QASHQAI	24.407	+97
POLO	21.325	+69
CAPTUR	20.479	+106
TIGUAN	19.356	+39
DUSTER	17.500	+84
SANDERO	17.415	+24
MEGANE	16.857	+92
OCTAVIA	15.900	0





¿Qué hacemos con los coches viejos?

Nadie puede negar que los sucesivos Planes Pre-ver, PIVE y equiparables, que incentivaron el achatarramiento de vehículos con más de diez años, contribuyeron a incrementar las ventas de coches nuevos, y a retirar de la circulación unidades vetustas.

Sin embargo, estos planes, que fueron prorrogándose año tras año, llevaron –a mi juicio– a un cierto grado de acomodamiento de las redes de distribución. Por mi trabajo como consultor, he presenciado decenas de entrevistas de venta en las que, cuando el cliente exponía la edad de su coche, el comercial de turno le ofertaba directamente el importe de la subvención que hubiera en ese momento, sin ni siquiera levantarse a interesarse por esa propiedad del cliente, que tanto esfuerzo le había costado adquirir, y en la que puso, en su día, tanta ilusión.

En la actualidad, la ausencia de planes de incentivación o de subvención, obliga a los profesionales a tasar, valorar, comprar, y revender vehículos con los que ya pocos saben qué hacer, puesto que la mayor parte de los concesionarios oficiales llevaban más de una década sin adquirir coches viejos, salvo para achatarrarlos.

Esto impone adquirir o refrescar conocimientos y habilidades de tasación –algo que no consiste sólo, como muchos creen, en valorar daños y dar un

precio, sino que es mucho más complejo–, y organizar canales de venta para esas unidades con años y kilómetros a sus espaldas, que los concesionarios no pueden, ni quieren, comercializar directamente a particular.

Se añade el problema de que, en ciudades como Madrid, o Barcelona, por las restricciones impuestas por sus alcaldías, va a ser difícil que nadie compre uno de esos vehículos, ni a precio de saldo, puesto que, por buen estado que tengan, y muchas ITV's que pasen, no se les permite realizar su función principal: circular.

Nos encontramos en el mercado con vehículos de diez, doce o catorce años, estupendos, con un equipamiento de confort y seguridad similares a los de los actuales, y hay que comprarlos, y revenderlos. Será políticamente incorrecto plantear esto, con la que está cayendo con el tema de las emisiones, pero pondré un ejemplo: ¿qué vendedor –o vendedora– se atreve a decirle, al orgulloso propietario –o propietaria– de un Mini de 2003, que le da cuatro perras por su coche, y lo manda al desguace? ¿O al de un Golf de 2006? ¿O al de un Qashqai de 2007? ¿O al de un Insignia de 2008? ¿O...? Son tantos los ejemplos de modelos veteranos con deseabilidad, que llenaría este espacio.

Las redes de distribución no pueden –ni deben– permitirse que sus comerciales trasladen a sus clientes potenciales eso tan manido de “mejor lo vende Ud. por su cuenta”, porque es una oportunidad de negocio perdida. O mejor, dos: se pierde valor en el proceso de venta del vehículo nuevo, poniendo en riesgo la operación, y se desprecia una oportunidad de negocio por la reventa de un usado.

Por ello, urge profesionalizar aún más los departamentos de V.O. de los concesionarios. Habrá que aprender a comprar según qué coches. Y más difícil aún: habrá que aprender a venderlos.

Juan Manuel Godoy Castellote

Consultor experto en Automoción
Manager de G.G.C.C. en la consultora dealerBest

DS

EL DS 3 CAFÉ RACER LLEGA A ESPAÑA

Creada entre la firma francesa y el centro de diseño parisino BMD Design, aparece esta edición especial del DS 3, ahora disponible en España por 23.380 euros. Bautizada como Café Racer y limitada a 150 unidades para toda Europa, rinde homenaje al movimiento transgresor y rebelde de los 60 con detalles que la hacen única, como los cinco tonos para la carrocería o el exclusivo dibujo en techo y salpicadero. La impulsa el 1.2 PureTech de 110 CV, con cambio EAT6, y dispone de una dotación de serie verdaderamente completa.



ROBOS

LEÓN E IBIZA, LOS PREFERIDOS POR LOS CACOS ESPAÑOLES

Los dos modelos de Seat, que encabezan el ranking de ventas en lo que llevamos de año, fueron los coches más robados en 2017, colocados en un podium que completa el Volkswagen Golf. Según los datos de Techco Security, España es uno de los países donde más vehículos se roban, y los de gama media siguen siendo los más sustraídos, por su gran demanda en el Este de Europa y Norte de África, donde suelen acabar. El 90 % de las sustracciones se producen en parkings públicos, y Madrid destaca como la provincia con más robos (34 %).



NISSAN

Llega el Navara N-Guard

Ya está a la venta esta nueva opción del pick-up japonés que, para el cliente particular, llega al mercado con un 11 % de descuento directo sobre el precio franco fábrica –37.783 euros con cambio manual y 34.270 con el automático– y 1.400 euros de rebaja como oferta de lanzamiento, más 825 euros

por financiar y otros 750 euros por recompra. En configuración doble cabina e impulsados por el dCi 2.3 de 190 caballos, el Navara N-Guard parte del acabado Tekna, pero presenta un diseño mejorado y está muy bien equipado de serie: Asistente de arranque en pendiente, Control de Descensos, Sistema

Precio básico:
40.145 € manual
41.945 € automático

Anticolisión Frontal y cámara de 360 grados... Además, asientos de piel, barras de techo, exclusivas llantas de aleación negras de 18 pulgadas y techo solar tintado aportan refinamiento y sofisticación. Y se puede optar por el diferencial delantero bloqueable y el pack Off-Roader AT 32, que comprende una suspensión personalizada –incrementa la altura de conducción en 20 mm–, protección de bajos, neumáticos de 32 pulgadas y esnórquel, para mejorar la profundidad de vadeo.

LEXUS

UX 250h: ya se admiten pedidos

Las entregas comenzarán en marzo de 2019 pero ya admiten pedidos del nuevo UX 250h –mecánica de 178 CV–, que llega con cinco niveles de equipamiento y trece colores de carrocería para elegir, además de la opción de tracción a las ruedas delanteras o la eléctrica a las cuatro ruedas E-Four. Destaca por su diseño audaz, avanzada tecnología, completo equipamiento de serie y motorización eficiente, ofreciendo un

habitáculo que mezcla la sensación de berlina premium con una posición de conducción más alta y la versatilidad de un crossover. Al nuevo UX, el primer modelo de la marca fabricado sobre la nueva plataforma de Arquitectura Global Compacta, lo impulsa el sistema

híbrido Lexus de cuarta generación, que incorpora un eficiente 2.0 de cuatro cilindros de gasolina diseñado expresamente para esa plataforma. También incorpora la segunda generación del sistema de seguridad Lexus Safety System+, y para asegurar la movilidad de los que reserven el coche se ofrece el servicio MoviliCT hasta la entrega del UX 250h.

PRECIOS	2WD	4WD
Eco	33.900 €	
Business	35.900 €	37.900 €
Executive	41.500 €	43.500 €
F Sport	44.800 €	46.800 €
Luxury	53.500 €	55.500 €



CITROËN

PUNTO DE VENTA PARA PROFESIONALES

Se llama «La Manufacture Citroën» y es un nuevo concepto de punto de venta de vehículos de empresa, comerciales y transformados de Citroën. Subrayar el compromiso y la cercanía de la marca con los clientes profesionales, ofreciendo los mismos estándares de acogida, confort y personalización que a los particulares. En tres años toda la red comercial contará con ese espacio específico.



PSA

OPERACION «VUELTA AL COLE»

Así se llama la promoción que, hasta el 31 de octubre, ofrece un 20 % de descuento en discos y pastillas de freno, bujías, motor de arranque y filtración a los clientes de Distrito, la red de distribución de piezas de recambio multimarca del Grupo PSA. Y para los que tienen un Peugeot, la marca y Lubricantes Total ofrecen el mantenimiento por 159 euros hasta finales de mes, con el sorteo de tres viajes para dos personas a la final del Mundial de Rallcross en Sudáfrica.



¿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 de ventas vehículos nuevos (A Coruña)
- Asesores de ventas VN (Santander)
- Asesor de ventas vehículos nuevos (León)
- Asesor de ventas VN (Oviedo)
- Asesor de ventas VN (Avilés)
- Auxiliar Administrativo gestoría automoción (Pinto)
- Coordinador turno de tarde FS (Madrid)
- Jefe de ventas Concesionario (Albacete)
- Jefe de Ventas (Granada)

- REF: AVVN-CRÑ-M16
- REF: AVVN-STD-M16
- REF: AVVN-LEO-M16
- REF: AVVN-OVD-M16
- REF: AVVN-AVI-M16
- REF: AUX-PIN-M16
- REF: CTFS-MAD-M16
- REF: JVC-ALB-M16
- REF: JDV-GRÁ-M16

Encuétralas actualizadas en dealerbest.com/buscar-empleo



EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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





200 unidades desde 92.200 € llave en mano

MASERATI Ribelle, la exclusividad del Ghibli

Solo habrá doscientos Ribelle, la exclusiva versión del Ghibli, distinguida y elegante por dentro y por fuera, que está a la venta desde 92.200 euros y cuenta con un equipamiento de excepción. Se ofrece con cualquiera de las tres mecánicas de la gama del sedán deportivo de la marca del tridente: 275 CV diésel y 350 y 430 CV en gasolina. La distinción de

esta edición limitada comienza con el sobrio Nero Ribelle de la carrocería, a juego con las llantas Proteo de 19 pulgadas, en negro brillante con detalles rojos, el mismo color de las pinzas de freno. Sofisticación que complementan en el interior los asientos de suave cuero en negro y rojo, bicolor que se traslada a salpicadero, paneles de puertas y apoyabrazos, y que

lleva las levas del cambio automático. Toque diferenciador que completa la placa de aluminio con el inconfundible tridente y el logotipo 'Ribelle'. Como opción, se ofrece el paquete 'Ribelle Plus', que mejora la insonorización con cristales laminados e incluye faros adaptativos Full LED, techo panorámico y sistema de sonido específico Harman Kardon.

TOYOTA El Hilux crece con el Legend

Esta nueva versión del pick-up japonés acentúa la agresividad del Hilux, en especial por su exclusiva parrilla frontal hexagonal, rediseñados paragolpes y nuevos antinieblas frontales. También el Legend se distingue por su habitáculo negro piano, con asientos de cuero perforado, y cuadro de diseño exclusivo y equipamiento mejorado. Equipamiento que se puede mejorar con el Toyota Custom, el amplio catálogo de accesorios

originales de la marca, que proporciona elementos como el sistema de navegación Toyota Touch 2 & Go o diferentes piezas de protección para la carrocería y caja de carga. El Hilux Legend se vende con el diésel 2.4 D-4D de 150 caballos, asociado al cambio automático Super ECT de seis marchas, que estrenó la octava generación del Hilux, modelo que introduce como novedad el Stop&Start para el VXL con Super ECT.

Disfrútalo por 36.470 €



PORSCHE Nuevo Macan, por 66.498 euros

La comercialización del renovado todocamino alemán se inicia con una opción mecánica: el 2.0 turbo de cuatro cilindros y 245 caballos, combinado con el cambio PDK de doble embrague y siete marchas. Cuesta 66.498 euros y cuenta con un equipamiento de serie ampliado con faros de LED, el nuevo PCM con navegación online y el Connect Plus, además de un sistema de alarma antirrobo con vigilancia del interior. Hay trece colores

de carrocería para elegir —cuatro nuevos, dos de ellos tonos especiales que añaden 2.602 euros a la factura—, 14 llantas diferentes de entre 18 y 21 pulgadas y también 14 tapizados distintos. En la ampliada lista de opcionales destacan: parabrisas calefactado (471 euros), ionizador de aire (314 euros),

complemento del filtro de partículas finas (de serie), techo panorámico (1.765 euros), ParkAssist con cámara de marcha atrás y Surround View (2.275 euros) o cristales tintados y aislantes de ruido (1.190 euros).



ALIARA ENERGÍA

TRES NUEVAS GASINERAS EN MADRID

Los vehículos de gas natural comprimido (GNC) cuentan con tres nuevos puntos de repostaje en Madrid. Forman parte de la apuesta por el Gas Natural Vehicular (GNV) de Aliara Energía, la compañía de servicios energéticos que tiene previsto duplicar sus estaciones actuales el próximo año, para facilitar esta alternativa ecológica, que reduce emisiones de CO₂, NO_x y partículas. Las nuevas gasineras están en los distritos madrileños de Fuencarral-El Pardo (C/ Portomarín), Usera (Avenida de Córdoba) y Latina (C/ Fuente de Lima).



DRIIVEME

9.000 COCHES POR UN EURO

Punto de encuentro entre las agencias de alquiler y los usuarios, la plataforma DriveMe ofrece este otoño la posibilidad de alquilar más de nueve mil coches por un euro, en trayectos por toda la geografía peninsular y algunas zonas de Europa. Para aprovechar la oportunidad hay que darse de alta en la plataforma a través de su web o app, y entre las opciones disponibles, elegir vehículo, fecha y hora de recogida. Y si ninguna oferta se acomoda a las necesidades o deseos del usuario, se puede crear una alerta personalizada, que avisa cuando el trayecto está disponible.



KASPERSKY Vulnerabilidad a los ciberataques

El análisis de la seguridad de trece aplicaciones de carsharing ha llevado a los expertos de Kaspersky Lab a descubrir que en todas

hay problemas de seguridad, como permitir a los cibercriminales tomar el control de los vehículos compartidos, encubiertos o bajo la

aparición de otro usuario. Supone que el ciberatacante se puede hacer con el control del automóvil y utilizar ese control con fines maliciosos, como robar el vehículo y sus detalles, datos personales de los usuarios o realizar actuaciones ilegales y peligrosas con el coche bajo la identidad de otro. Fabricantes y usuarios no están exentos de esos riesgos, que ya han llevado a criminales a robar cuentas de esas aplicaciones. Situación especialmente preocupante al resaltar recientes estudios de Kaspersky Lab que los europeos no perciben las aplicaciones de carsharing como una amenaza, y tan sólo el diez por ciento de los encuestados españoles las calificaron como poco fiables. Una buena forma de protección es contar con una solución de seguridad probada.

HANKOOK TYRE Para eléctricos de la próxima generación

Mejor comportamiento dinámico, reducción de ruido y conducción más confortable son las aportaciones del Kinergy AS EV, el neumático diseñado por Hankook para cumplir las especificaciones cada vez más exigentes de los vehículos eléctricos. De hecho, esta segunda generación, que se lanzará al mercado mundial en 2019 tras estar disponible desde este año en Corea, cuenta con las tecnologías más avanzadas de reducción de sonido y emplea el cinturón de refuerzo Aramid Hybrid, destinado a soportar la carga adicional de los eléctricos, en general más pesados que los vehículos de combustión interna. Otra mejora clave la aporta el compuesto Aqua Pine, un aceite vegetal



► El Kinergy AS EV para la próxima generación de vehículos eléctricos.

que mejora el rendimiento en mojado y asegura un frenado óptimo en todas las condiciones. Además, reduce el deslizamiento de la rueda y minimiza la abrasión de la banda de rodadura.

SIXT Coches que sueñas conducir

Con una flota premium que ofrece esos modelos de alta gama que todos soñamos conducir (Maserati Levante y Ghibli, Porsche Cayenne S, 718 Boxster GTS y 911 Carrera, BMW X5 M50d, Mercedes-AMG C 43...), la compañía alemana de 'rent a car' sigue marcando diferencias. Es la alquiladora con mayor número de modelos exclusivos, no deja de innovar con sus productos, apuesta por las nuevas tecnologías y ofrece un servicio de calidad, flexible y personalizado a todos sus clientes, con independencia del vehículo que alquilan. Cualidades que han

llevado al grupo, que sigue perteneciendo a la familia Sixt (58,3%) y comenzó su andadura en 1912, a estar presente en 110 países, tener 2.173 sucursales, mover una flota de más de 233.000 unidades, facturar 2.603 millones de euros en

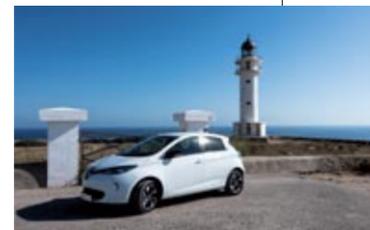
2017 y ocupar el segundo puesto del sector en Europa. Brillante también es la trayectoria de la filial española, que dirige Estanislao de la Mata y no ha parado de crecer, con una oferta que se adapta a todas las necesidades —hay camionetas y furgones— y ofrece el mejor equipamiento, confort y tecnología.



EUROPCAR

EN ZOE POR FORMENTERA

La compañía de alquiler ha optado por el Renault 100% eléctrico y cero emisiones para ampliar su flota en la isla balear de Formentera. La batería de última generación ZE 40 proporciona 300 kilómetros de autonomía a las 21 unidades adquiridas de este modelo de cinco plazas. Además, Europcar y Renault han puesto en marcha la campaña «Conecta con tu lado ECO», que apoya la limpieza de las costas españolas aportando una donación a una ONG por cada 100 kilómetros recorridos con un Zoe alquilado.



IBERDROLA

APUESTA POR EL COCHE ELÉCTRICO

Con el despliegue de la mayor red de puntos de carga para eléctricos, Iberdrola pretende poder recorrer España en uno de esos vehículos. El plan contempla 25.000 cargadores en cuatro años, comenzando por duplicar la red actual en poco más de un año con las más de 200 'electrolineras' de recarga rápida, súper rápida y ultra rápida previstas, que estarán cada 100 kilómetros, al menos, en las principales vías. De 2 a 7 coches podrán cargar a la vez en esas estaciones, preparadas para recarga rápida, súper rápida y ultra rápida, lo que permite recargar la mayor parte de la batería en 20-30 minutos, y en 5-10 minutos con recarga ultra rápida.





DACIA SANDERO, EL STEPWAY 'SE DISPARA'

Leonardo Pertierra

Tengo 66 años, estoy jubilado y necesito un coche económico y robusto. Después de mucho mirar me decanto por el Dacia Sandero, por precio, tamaño y porque me aseguran que Renault es la propietaria. No hago muchos kilómetros, pero sí que lo utilizo con mi mujer para ver a la familia. Había pensado en el motor más modesto de 75 CV porque tengo más que suficiente. Me ha gustado el acabado Stepway, pero cuesta mil euros más por llevar unos faros antiniebla y me parece mucha diferencia. ¿Qué les parece? Gracias.

RESPUESTA

Una vez que tiene claro el vehículo que quiere, las matizaciones de acabados son más fáciles de explicar. El Dacia Sandero ha optimizado recientemente su gama de motores, entre ellos el 1.0 tricilíndrico de gasolina con 75 caballos asociado a un cambio manual de cinco relaciones. Y no nos dice si ha acudido a un concesionario, pero de ser así tendrían que haberle informado del porqué de esa diferencia en el precio.

Es cierto que de salida el precio del Stepway Essential es 1.045 euros más caro que el Essential 'normal', pero el incremento de precio se debe a más cosas que a unos simples antiniebla. En su dotación de serie también contempla luces diurnas, barras en el techo y protecciones en el frontal y en la zaga. Digamos que sigue siendo un incremento de precio todavía considerable, pero hay un problema añadido.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

¿QUÉ ES LA DENOMINADA MICROHIBRIDACIÓN?

Alfonso Gómez

Es un tipo de hibridación suave que recurre a una batería de 48V que alimenta a un generador-inversor eléctrico que, a su vez, asiste al motor térmico en las aceleraciones. La capacidad de la batería es modesta con respecto a un modelo híbrido convencional, y muy inferior a la de un híbrido enchufable. Por efecto de la frenada regenerativa la operación se invierte y se

genera energía, que se almacena en la batería. El sistema está conectado al cigüeñal del motor de combustión, ayudándole a reducir su carga y, por tanto, aminorando el consumo y las emisiones. La efectividad varía según el modelo en cuestión, pero el ahorro ronda un siete por ciento de combustible.

VOLVO V60 CROSS COUNTRY

Antonio Ruiz

El nuevo V60 Cross Country es la

variante más 'rebelde' de la gama. Además de las protecciones que rodean la carrocería y los bajos del vehículo, su principal característica es que incrementa la altura al suelo 75 milímetros respecto al V60, además de contemplar un programa de conducción 'off road' y un control de descensos, vitales cuando se abandona el asfalto. La tracción total es de serie y comparte motores y tecnología con el resto de la gama. Si te gusta tendrás que esperar hasta febrero de 2019.



CARTA DE LA SEMANA

EQUIPOS DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES Y LAS 'CAJAS NEGRAS' EN UN VEHÍCULO

Antonio Medina

Me comentan que hay vehículos nuevos que llevan una especie de caja negra en su dotación, como los aviones, para saber qué ocurrió tras un accidente. He intentado informarme pero no veo nada, sólo que hay equipos especializados que investigan lo que ha pasado tras un percance. ¿No será lo mismo? Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues no se trata de lo mismo, aunque los temas que indicas están relacionados. Hay marcas, como Volvo, que tienen equipos especializados en la investigación de accidentes en los que están implicados sus vehículos. Lo primero que hacen es acudir al lugar del siniestro, la escena del accidente, para verificar la seguridad de la calzada, la señalización, aspectos climatológicos... Luego cruzan los datos con los del automóvil accidentado, con el fin de poder desarrollar soluciones futuras que mejoren la seguridad.

Una cosa son estos equipos de investigación sobre el terreno y otra son las denominadas 'cajas negras'. Nos son frecuentes todavía, pero con el paso del tiempo ten por seguro que estos ele-

El Stepway eleva casi cuatro centímetros su altura al suelo respecto al Essential porque es más apto para afrontar pistas, y eso provoca que su aerodinámica sea peor, lo justo como para incrementar el consumo de 5,3 a 5,4 litros. Nada para el bolsillo, pero con la mala suerte de que salta

mentos se irán instalando con total normalidad en los automóviles de nueva factura. No obstante, actualmente hay vehículos que incorporan un registro de datos de accidentes. Por ejemplo, en Range Rover se denomina EDR y registra los datos relacionados con la dinámica y los sistemas de seguridad 30 segundos antes de producirse un accidente. Cuando esto ocurre se puede hacer un diagnóstico de lo que ha pasado porque se puede comprobar el funcionamiento de diferentes sistemas, si se llevaban abrochados los cinturones, la presión ejercida sobre los pedales del freno o del acelerador, la velocidad a la que se circulaba... todo con el fin de ayudar a entender mejor las circunstancias del percance.

de tramo impositivo en la tasa de matriculación (un 4,75% más). Por eso la diferencia de precio es más acusada. No obstante, aplicando los descuentos vigentes a día de hoy, el incremento de precio se reduciría a 692 euros: 8.992 euros el Stepway Essential y 8.300 el Essential.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ME PUEDEN MULTAR POR ESTACIONAR PISANDO UN POCO UN PASO DE PEATONES?

Al igual que ocurre con las líneas amarillas, con invadir un poco la acera o con tapar sólo un poco un vado, efectivamente, estar estacionado invadiendo un poco el paso de peatones es una infracción.

Cuando la normativa reguladora prohíbe tanto la parada como el estacionamiento sobre un paso de peatones, no establece ningún porcentaje que pueda ser ocupado al efecto, ni mínimo, ni máximo, es decir, se limita a señalar que queda prohibido el estacionamiento sobre los pasos de peatones, por lo que, evidentemente, no se puede considerar la existencia de ninguna exención o, incluso, la aplicación proporcional de la sanción en función del espacio invadido.

En consecuencia, quienes estacionen invadiendo un paso de peatones, por pequeño que sea el espacio ocupado, se estarán exponiendo a una posible denuncia. En este sentido hay que recordar que la sanción por este tipo de infracciones podría ser de 200 euros, sin pérdida de puntos. Pero, además, el vehículo podría ser retirado por la autoridad encargada de la gestión del tráfico a través de la intervención de la grúa municipal y llevado al depósito; en cuyo caso los gastos que se originen –tasas de grúa y estancia en depósito– serían por cuenta del titular, del arrendatario o del conductor habitual, según el caso que debería abonarlos como requisito previo a la devolución del vehículo.

BUENA PREGUNTA

SI SE IMPIDE UNA VISIÓN PERFECTA ES ILEGAL

El otro día observé cómo el conductor de un vehículo llevaba puesto un cartón en medio del cristal delantero izquierdo, entiendo que para que no le diese el sol; pero tengo entendido que no es posible. ¿Me podrían aclarar si es legal o no?

RESPUESTA

La Ley establece con total rotundidad que la superficie acristalada del vehículo deberá permitir la visibilidad diáfana del conductor sobre toda la vía por la que circule, especialmente hacia delante, hacia la derecha y la izquierda, sin interferencias de láminas o adhesivos. Por tanto, sin ninguna duda, no se podrá llevar ningún tipo de obstáculo (cartones, toallas o camisas, o cortinillas) ni en la luna delantera, ni en los cristales de las ventanillas delanteras del conductor y del copiloto; es más, ni tan siquiera podrán ser tintados los citados cristales, salvo excepciones reguladas por la Ley.

Hay que recordar que, únicamente, se permitirá circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas posteriores y, para ello, es necesario que el vehículo lleve dos espejos retrovisores exteriores.

Además, se debe señalar que el llevar los cristales delanteros con obstáculos que impidan la visibilidad diáfana del conductor sería constitutivo de una infracción catalogada de grave, cuya multa podría ser de 200 euros.

Excepcionalmente, cuando sean vehículos destinados a ser conducidos por personas diagnosti-

cadas de Lupus, se podrá autorizar la colocación de filtros de rayos ultravioleta –nunca otro tipo de obstáculos– en los cristales de las ventanas delanteras y en el parabrisas delantero, pero para ello el titular del vehículo, una vez instalados, deberá solicitar la realización de los ensayos correspondientes a un laboratorio autorizado a tal efecto por el Ministerio de Industria, presentando la siguiente documentación: el Permiso de Circulación del vehículo, el certificado médico expedido por el médico especialista visado por los servicios sanitarios que la autoridad sanitaria determine en cada comunidad autónoma y, en caso de no ser la persona diagnosticada de Lupus, el titular del vehículo deberá acreditar el grado de parentesco entre el titular del vehículo y la persona diagnosticada de Lupus; debiendo llevar siempre en el vehículo la documentación acreditativa de tales circunstancias.



NO HAY TIEMPO DE CORTESÍA: TIENE QUE SER EN SU FECHA

¿Qué plazo tengo para ir a pasar la ITV cuando se me ha caducado?

RESPUESTA

La ITV no se puede dejar caducar, siempre hay que ir a pasarla previamente a la fecha de finalización de su validez; por tanto, no hay un plazo de cortesía para poder circular con el vehículo sin tener la ITV en vigor. Incluso, aunque solicitásemos cita previamente, si la fecha que nos concediesen fuese posterior a la fecha de caducidad, no podríamos circular con el vehículo. Hay que tener en cuenta que el vehículo siempre tiene que tener vigente la Inspección Técnica, lo que

significa que habrá que acudir a la citada inspección antes de que venza el plazo de la misma. Con las últimas y recientes modificaciones de la Ley, si se acude a pasar la ITV dentro de los 30 días naturales antes del vencimiento, se mantendrá el mismo día que en la anterior inspección, adicionándose el período de validez correspondiente, no perdiéndose así los días que anticipadamente se haya acudido a la inspección.

Debemos recordar que si se circula con la ITV caducada se estaría cometiendo una infracción grave, cuya sanción podría ser de 200 euros y podría conllevar, además, la inmovilización del vehículo y su traslado al depósito correspondiente.

HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

El Seat Córdoba se presenta en Fráncfort

Visto el éxito del Ibiza —que había llegado a su segunda generación— Seat ampliaba las posibilidades de este modelo con una versión más familiar, de tres volúmenes. El Córdoba se estrenaba en Alemania.

Una fusión anunciada, pero que no cuajó como se esperaba. Renault y Volvo anunciaban su intención de unirse, con lo que se convertirían en el cuar-

to fabricante europeo. Eso anunciábamos en Motor16; pero el tiempo hizo imposible aquel movimiento. De las intenciones a las realidades; y para

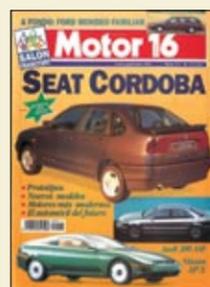


ello nada mejor que visitar el Salón de Fráncfort, la gran cita del otoño del 93. Allí se pudo ver el Chrysler Neon, berlina americana pensando en Europa y también el Audi ASF, un concept realizado en aluminio que avanzaba el Audi A8 y esa exclusiva tecnología de fabricación.

Pero la gran estrella del salón era el Seat Córdoba, la versión de tres volúmenes del Ibiza con el que la marca

española daba respuesta en el segmento más popular.

Las pruebas estaban protagonizadas por dos modelos de vocación familiar. El Ford Mondeo 2.0i Ghia Familiar —3 millones y 136 CV— destacaba por comportamiento, frenos y equipamiento. El otro era el Toyota Carina E, sedán japonés fabricado en Europa que por 2,4 millones y con 116 caballos brillaba por consumo y suavidad.



LA PORTADA
Nº 517
FECHA
14-9-1993
HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Fráncfort eran el principal argumento de nuestra portada; y el Seat Córdoba, el gran protagonista. Junto a él, Audi con su ASF construido en aluminio o Nissan con el concept AP-X. Y también, en la parte superior, aparecía la prueba a fondo del Ford Mondeo Familiar.



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

Probamos el Nissan Terrano II

Antes de la llegada de los todocamino, el carácter aventurero estaba en manos de los todoterreno. Y ahí, Nissan, que inventó el Qashqai y el segmento SUV, ofrecía este Terrano II que probábamos a fondo.

Airbag empezaba a ser una palabra bastante usada en el sector y esta semana analizábamos cómo funcionaba esta bolsa salvavidas, que ha mostrado su efi-

ciencia a lo largo de los últimos años.

Tras Fráncfort, era la hora de conocer más a fondo las novedades para la siguiente temporada. Entre ellas, el



Chrysler Neon, la nueva gama de Volvo con el 850 Turbo o el Peugeot 306 Diésel, que conducíamos entre Barcelona y Florencia para demostrar su bajo consumo.

De consumo no podía presumir el Chrysler Viper; pero del resto... Sus 10 cilindros en V, su afilado morro, su silueta exclusiva y sus 400 caballos eran palabras mayores.

Tampoco estaban mal los datos que ofre-

cía el Opel Astra GSi 1.8 16 V que probábamos a fondo. Con sus 125 caballos destacaba por el rendimiento de su motor y sus prestaciones.

La otra prueba tenía como protagonista al Nissan Terrano II, un todoterreno de verdad para el ocio familiar —antes de los tiempos de los SUV que se inventó el Qashqai—. Con 100 caballos el Terrano II brillaba por confort, amplitud y calidad.



LA PORTADA
Nº 518
FECHA
21-9-1993
HABLAMOS DE

La moda de los GTI contaba con un nuevo representante, el Opel Astra 1.8 GSi 16V que habíamos probado a fondo. El compacto alemán protagonizaba nuestra portada junto al Dodge Viper. Y además, información sobre la nueva gama Volvo y un análisis del airbag.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



- Mercado: Las empresas tiran de las matriculaciones
- Micropymes y autónomos aumentan su interés por el renting
- Arval entra de lleno en el renting flexible
- Gama Seat TGI: eficiencia económica en tu flota
- Fernando Cogollos, director general de Northgate Renting Flexible: «Hay una gran oportunidad de hacer cosas, el mercado está muy abierto»



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



HAZ AMIGOS.



CITROËN SPACETOURER

THE WELCOME CAR



8 plazas
 Head up Display en Color
 Acceso y arranque manos libres
 Cámara con visión 180° (Top Rear Vision)
 Puertas laterales deslizantes eléctricas apertura manos libres
 Navegación conectada Citroën Connect Nav con
 Citroën Connect Box (llamada de urgencia
 y asistencia localizada por GPS)

DESDE
23.590€ ⁽¹⁾

NUEVOS
 MOTORES
 EURO 6.2
 YA DISPONIBLES

INSPIRED
 BY YOU

CITROËN **prefiere TOTAL** (1) PVP recomendado en Península y Baleares de SpaceTourer Talla XS BlueHDi 100 6v Business + Banqueta monobloque basculante en 3ª fila 23.590€ (Impuestos, transportes y Operación Promocional incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 24 de octubre de 2018 matriculados hasta el 31/10/2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 24.590€. Modelo visualizado Citroën SpaceTourer Business talla M con llantas de aleación 17", lunas extratintadas y pintura metalizada desde 25.650€. *Consultar detalles en citroen.es. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

Gama SpaceTourer: Consumo medio (L/100Km): 4,8 a 6,2. Emisiones de CO₂ (g/Km): 126 a 170*
 *Datos provisionales pendientes de homologación

Opinión clientes



CITROËN ADVISOR
citroen.es