

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.742 del 18 al 31 de diciembre de 2018



PISTENBULLY 600 POLAR

Prueba al límite



LA 'PISANIEVES'
DE 450.000
EUROS

Probamos el
Citroën
**Berlingo
XTR**
BlueHdI 130 CV
Vale
para todo



Lo último

**SKODA
SCALA**

Al volante



Audi **e-tron**

Al volante



Kia **e-Niro**

Al volante



Renault **Kadjar**

Al volante



Skoda **Kodiaq RS**

Gama Seat TDI. Diésel con argumentos





VOLVO XC90 PREMIUM EDITION. LA TECNOLOGÍA Y EL DISEÑO ELIGEN VOLVO.

BUSINESS CONNECT
CÁMARA DE APARCAMIENTO TRASERA
CITY SAFETY
PILOT ASSIST
VOLVO ON CALL

Descúbrelo en **volvocars.es**



#VolvoXC90

Consumo de combustible mixto (l/100 km) de 6 a 8,3; Emisiones CO₂ (g/km) de 158 a 192.

Al detalle



VOLKSWAGEN APUESTA POR LA FORMACIÓN

Un ambicioso programa de formación el presentado por Volkswagen España Group Distribución, que se encarga de la distribución de las marcas Audi, Skoda y Volkswagen. Se llama Talentia y apuesta por una FP Dual gracias a la cual, además de formar jóvenes en diferentes áreas del sector de la automoción –incluyendo para ellos prácticas remuneradas–, pretende crear 1.500 puestos de trabajo en su red de concesionarios los próximos cinco años. La empresa tiene claro que para salir airoso de los retos a los que se enfrenta el sector, la preparación de sus trabajadores –presentes y futuros– es clave. Y por eso sigue invirtiendo.



40 AÑOS DE REDUCCIÓN DE ACCIDENTES

El aniversario de la Constitución nos ha permitido echar la vista atrás. Así, la DGT nos ha recordado que en estas cuatro décadas hemos conseguido reducir un 83 por ciento la cifra de fallecidos en carretera: de 6.967 a 1.830 víctimas mortales. Un gran paso... pero hay que seguir dando muchos más.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Gustavo Segovia

gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

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



Balance 2018

Acaba el año en el sector del automóvil con unas cifras que globalmente son positivas; pero con la sensación de que la persecución que vive el automóvil va haciendo mella poco a poco.

A primera vista, el sector del automóvil en España presenta un ejercicio que puede calificarse de bueno. Incluso pone sobre la mesa los casi 1,3 millones de coches matriculados o los cerca de tres millones de vehículos producidos que posibilitan mantener el segundo puesto a nivel europeo y el octavo en el ranking mundial. Unos datos que, siendo aceptables en cifras, no expresan el principio del fin de este sector, tal y como lo conocemos hasta ahora. Ojo, estamos hablando de un país que tiene 27 millones de conductores y 33 millones de vehículos, que generan, sin incluir multas, casi 27.000 millones de euros a las arcas del Estado. Eso sin olvidar que esta industria representa el 10 por ciento del PIB y emplea 200.000 personas de forma directa y más de tres millones de forma indirecta, con unas plantas que hoy tienen carga de trabajo para los próximos cinco años. Una realidad que, a nivel de la política estatal, autonómica y local, parece tener cada vez menos importancia. De hecho, la guerra sin cuartel contra el vehículo de motor de combustión se ha convertido, entre impuestos desproporcionados, zonas prohibidas, calles peatonales, circulación a 30 y sanciones con radares ocultos, en la pesadilla cotidiana de millones de conductores. Un panorama que, como corresponde, daña de forma directa las ventas. Así lo reflejan las matriculaciones del último mes, con una caída

del 12,6 por ciento. Por eso Faconauto (asociación de distribuidores) alerta sobre el aumento de incertidumbres y desconfianzas de unos clientes que ven cómo el clima negativo creado en torno al automóvil crece permanentemente. De ahí que también los fabricantes estén preocupados por el retroceso de las ventas por tercer mes consecutivo. Una realidad que ya nada tiene que ver con la implantación de la nueva normativa de homologación WLTP y sí se debe al estado de ánimo de unos consumidores que no saben si les merece la pena utilizar un coche cada vez más criminalizado como medio de transporte.

Ahora todo parece girar en torno a los casi inexistentes eléctricos como la panacea de todos los males. Un escenario idílico al que se apuntan numerosos actores de la política, desde su ignorancia y eco-

logismo de pacotilla. Por eso ninguno explica cuestiones como de dónde van a sacar tanta electricidad limpia, para cuándo el despliegue de infraestructura de carga o cómo se reciclarán millones de baterías al final de su vida útil; e incluso de qué países vamos a depender para producirlas. Claro que una parte muy importante del futuro del automóvil es eléctrico, pero renunciar a las tecnologías actuales y ponerles fecha de caducidad es sentenciar el empleo de muchas personas. Por no hablar de la vuelta del automóvil como símbolo de estatus de una clase privilegiada. Tiempo al tiempo.

La guerra contra el vehículo de motor de combustión se ha convertido, entre impuestos desproporcionados, zonas prohibidas, calles peatonales, circulación a 30 y sanciones con radares ocultos, en la pesadilla cotidiana de millones de conductores. Un panorama que, como corresponde, daña las ventas. Así lo reflejan las matriculaciones del último mes, con una caída del 12,6 por ciento.



EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO ¿QUIÉN PREFIERES SER?

VIVO MUERTO

Decídelo en vivomuerto.dgt.es

1 DE CADA 3 CONDENAS PENALES
ES POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

EL 29% DE LOS ACCIDENTES MORTALES
SE PRODUCEN POR EXCESO DE VELOCIDAD



MINISTERIO
DEL INTERIOR



SUMARIO

Nº 1.742 • 18 al 31 diciembre de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

AUDI SQ2

En enero llega a España el Q2 más deportivo, con motor 2.0 TFSI de 300 CV, chasis deportivo, tracción Quattro y cambio S tronic.

8.- EN PORTADA

SKODA SCALA

El Scala sustituye al Spaceback, al que supera en todo: es más grande y amplio, estrena plataforma y tiene motores de hasta 150 CV.

11.- CUATRO RUEDAS

AUDI e-tron

En Abu Dabi nos hemos puesto al volante del primer modelo cien por cien eléctrico de Audi, un crossover de tracción total con más de 400 kilómetros de autonomía que pasa de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos.

14.- KIA e-NIRO

Y en la Costa Azul francesa hemos conducido por vez primera el Niro eléctrico, disponible en versiones de 136 y 204 CV. Esta última anuncia una autonomía de 455 kilómetros.

16.- RENAULT KADJAR

El SUV de tamaño medio de Renault se renueva estéticamente e introduce nuevos motores.

18.- SKODA KODIAQ RS

Es el primer RS creado a partir de un SUV de la firma checa, y emplea el diésel 2.0 TDI biturbo de 240 CV, con bajo consumo pero altas prestaciones. Además, podemos elegir entre cinco y siete plazas.

20.- BMW X5

Nos ponemos al volante del nuevo X5, que acaba de ser lanzado en el mercado español.

21.- MERCEDES AMG A 35 4MATIC

Hasta que llegue el A 45, el Clase A más potente es este A 35 de 306 CV. Y lo acabamos de conducir.

22.- CITROËN BERLINGO XTR BLUEHDI 130

Nuestra prueba a fondo tiene como protagonista al nuevo Berlingo, destinado a colocarse entre los 'best sellers' nacionales. Y es que lo tiene todo: amplitud, confort, tecnologías de seguridad...

11



8



22



14



42



20

28.- BAJOLA LUPA MAZDA3

Presentado en Los Ángeles, el nuevo Mazda3 evoluciona la filosofía de diseño Kodo y estrena una nueva arquitectura que potencia el placer de conducción.

32.- NISSAN LEAF

El nuevo Leaf es un coche eléctrico. Y es algo más: una unidad eléctrica que gracias a su carga bidireccional puede alimentar de energía a lo que le rodea: el hogar, la oficina...

36.- GAMA SEAT TDI

Mínimo consumo en ciudad y carretera, altas prestaciones, sorprendente autonomía en los

viajes... Los motores diésel de Seat se adaptan a las necesidades de casi todos los usuarios. Repasamos la oferta en las gamas Ibiza, Arona, León, Ateca, Tarraco y Alhambra.

42.- +INTERESANTE MÁQUINA PISANIEVES PISTENBULLY 600 POLAR

Probamos en Sierra Nevada lo más tecnológico del momento en máquinas de preparación de pistas.

46.- A LA ÚLTIMA

48.- LA SEMANA

50.- ESPECIAL BAZAR DE REGALOS PARA NAVIDAD

Proponemos algunas ideas para sorprender durante estas Fiestas.

52.- DE CARRERAS ARRANCÓ LA NUEVA TEMPORADA DE FÓRMULA E

En el circuito saudí de Ad Diriyah ha dado comienzo la nueva temporada de la Fórmula E, un certamen de moda que recibe equipos nuevos como BMW y Nissan, y estrena coche y formato.

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

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 58

Busca tu marca

ASTON MARTIN	6
AUDI	6, 11
BMW	20
CITROËN	22
KIA	14
MAZDA	28
MCLAREN	7
MERCEDES	21
NISSAN	32
PISTENBULLY	42
RENAULT	16
SEAT	36
SKODA	8, 18

Síguenos
en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



TRACCIÓN TOTAL PARA EL PRIUS

El renovado Prius adopta un sistema de tracción total AWD-i basado en un motor eléctrico adicional, de 5,3 kW, que aporta la tracción del eje trasero cuando es necesaria. Se activa siempre al partir desde parado, entre 0 y 10 km/h, y a velocidades de entre 10 y 70 km/h sólo si el firme tiene baja adherencia.

NUEVO PORSCHE MACAN S

Porsche amplía la gama del nuevo Macan con la versión S, dotada de un V6 Turbo 3.0 equipado con filtro de partículas y que rinde 354 CV, 14 más que en el anterior. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, alcanza 254 km/h y homologa un consumo medio de 8,9 l/100 km. El precio en España es de 75.421 euros y las entregas comienzan en marzo.



BMW M340i xDRIVE: MOTOR DE 374 CV

La nueva Serie 3 crece, pues BMW ha desvelado el M340i xDrive, dotado de un chasis más deportivo, neumáticos 225/45 R18 delante y 255/40 R18 detrás, y un seis cilindros M TwinPower Turbo de gasolina con 374 CV. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos y homologa 7,5 l/100 km de gasto medio.



EL DUSTER TCE 130, EN ESPAÑA

Ya está a la venta el Duster dotado del nuevo motor turboalimentado de gasolina 1.3, inicialmente disponible con 130 CV –después habrá uno de 150– y asociado al cambio manual de seis marchas y la tracción delantera. Alcanza los 100 km/h en 11,1 segundos, gasta 5,0 l/100 km, hay tres acabados para elegir y sus precios arrancan en 14.050 euros.

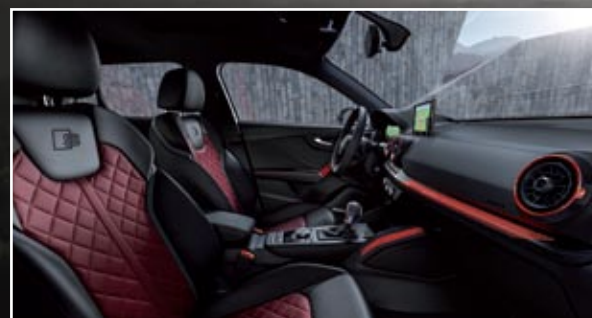
Acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos

El Audi SQ2 de 300 CV, a la venta desde enero

Presentado discretamente en el último Salón de París, en octubre, el SQ2 ya tiene fecha de lanzamiento en España: enero. Será entonces cuando conozcamos el precio del Q2 más deportivo, equipado con un motor 2.0 TFSI de gasolina con 300 CV y 40,8 mkg –par constante entre 2.000 y 5.200 rpm– que se une a la caja automática S tronic de doble embrague y siete marchas –en modo Efficiency se desacopla para circular ‘a vela’ y ahorrar– y a la trac-

ción total Quattro, cuyo embrague multidisco de accionamiento hidráulico distribuye el par de forma continua entre los ejes, llegando a enviar hasta el cien por cien a cualquiera de los dos ejes. El Audi SQ2, que alcanza los 250 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, tiene una suspensión específica que rebaja 20 milímetros la altura y equipa llantas de 19 pulgadas con neumáticos 235/40. Además, los discos de freno delan-

teros son de 340 milímetros, y de 310 los traseros; y opcionalmente pueden pedirse pinzas rojas en vez de negras. El exterior se personaliza con diversos detalles –un alerón trasero más grande, por ejemplo–, mientras que el interior, donde el maletero presume de 355 litros ampliables a 1.000 si abatimos el respaldo trasero –de dos o tres secciones–, tiene una imagen más deportiva: asientos, colores, volante, navegador y Virtual Cockpit de serie...



Los asientos están tapizados con una combinación de piel y tejido, y en opción se ofrecen los de piel y Alcantara, y los de Nappa fina –en negro y rojo– con diseño de rombos.



PARA PENSAR

449

kilómetros de autonomía homologa ahora el Hyundai Kona Eléctrico de 64 kWh.

Hyundai ha corregido el alcance medio del Kona Eléctrico, de acuerdo con el reglamento WLTP: la versión con batería de 64 kWh anuncia ahora 449 kilómetros –antes eran 482–, y 289 –antes 312– la de 39 kWh.

EL PUNTAZO

Nissan ha confirmado que el GT-R50 by Italdesign se fabricará. Dotado de un motor de 720 CV, será una serie limitada a 50 unidades y costará 990.000 euros, antes de impuestos.



La transformación será reversible

Aston Martin empezará a electrificar los clásicos

Usando soluciones creadas para sus próximos modelos eléctricos, como el Rapide E y la gama Lagonda, Aston Martin trabaja en un sistema que permita a los vehículos clásicos circular con electricidad, de modo que serían más respetuosos con el entorno y sus propietarios se protegerían de posibles legislaciones que, quizás en el futuro, restrinjan su uso por no cumplir las normativas de emisiones. Se trataría, en todo caso, de una transformación reversible que apenas alteraría el estado

original del vehículo, pues los coches clásicos llegan a ser auténticas piezas de museo. La solución de Aston Martin Works, probada en un DB6 MkII Volante de 1970, es lo que llaman ‘cassette eléctrico’, adaptado sobre los soportes de motor y caja de cambios, y aislado en un espacio independiente. Esta unidad de potencia alimenta también los sistemas eléctricos del coche, mientras que el control de la gestión de energía se realiza desde una pantalla bastante camuflada en el interior.



Nada cambiará por fuera en los clásicos electrificados de Aston Martin. Y la pantalla de control apenas se ve.



Pesa 1.332 kilos y rinde 720 CV

McLaren presenta el brutal 720S Spider

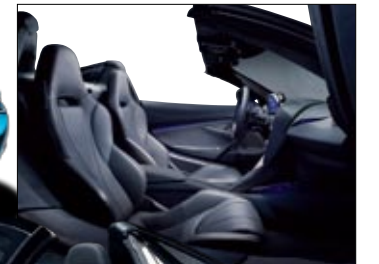
Gracias a su estructura Monocage II-S de fibra de carbono y al techo eléctrico fabricado en ese material, el McLaren 720S Spider anuncia un peso en seco de 1.332 kilos, sólo 49 kilos mayor que el del 720S Coupé. Y en su zaga esconde un 4.0 Twin-Turbo V8 de 720 CV –540 por cada tonelada de peso– y 78,6 mkg, que se traduce en prestaciones de infarto: 2,9 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 7,9 para pasar de 0 a 200 km/h. Y en cuanto a la velocidad punta, 341 km/h con el techo puesto –la operación requiere solo

11 segundos– y 325 km/h con él plegado. Techo, por cierto, que en opción puede equipar el sistema RHT,

que permite pasar de cristal transparente a oscurecido, o viceversa, con solo pulsar un botón. Otro elemento protagonista es el alerón trasero activo, idéntico al utilizado en el

720S Coupé pero con unas leyes de funcionamiento específicas, pues además de valorar la velocidad del coche o las fuerzas de apoyo, tiene en cuenta si el techo está colocado o

guardado para optimizar la aerodinámica. El 720S Spider consume de media 11,6 l/100 km y tiene un precio en Gran Bretaña de 237.000 libras, equivalentes a 263.500 euros.



El techo eléctrico de fibra de carbono se quita o se pone en 11 segundos, incluso en marcha, hasta 50 km/h. Y se ofrece un sistema que lo oscurece o lo aclara al instante.



Nacido desde una hoja en blanco

En mayo llegará el Scala, segundo modelo compacto en la reciente historia de Skoda y sucesor de un Spaceback al que supera en todo: nueva plataforma, un maletero récord, más soluciones funcionales que nunca, tecnología innovadora, motores de hasta 150 caballos... Una seria apuesta.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Se ha partido de una hoja en blanco porque el objetivo de Skoda era subir un escalón respecto al Spaceback, lo que incluso deja su huella en el nombre usado, procedente del latín y que significa 'escala' o 'peldaño'. El Scala es algo más grande que su antecesor, pues si este medía 4.304 milímetros de largo su sucesor se va a 4.362, mientras que la anchura es de 1.793 milímetros –87 más, nada menos– y la altura es de 1.471 –12 milímetros extra–. Hablamos de una carrocería de cinco puertas –única confirmada por ahora– de estilo claramente funcional y que en cierto modo recuerda al Audi A3 Sportback. Formas ideadas para garantizar la máxima amplitud que se combinan con una buena aerodinámica: Cx de 0,29.

En cuanto a la plataforma, en vez de la MQB que el grupo alemán emplea en el citado Audi A3, el Volkswagen Golf o el Seat León, y también en los Skoda Octavia y Superb, se ha optado por la MQB A0, usada en Seat Ibiza y Arona, y en los Volkswagen Polo y T-Cross. Extraña un poco, pero sus razones –de ahorro, por ejemplo– habrán tenido los responsables de Skoda, que han trabajado sobre esa base para alargar al máximo la distancia entre ejes –2.649 milímetros, cuando la de un León se queda en 2.636– y extender también el voladizo trasero. Eso último se traduce en un maletero récord en su clase, con 467 litros que pueden alcanzar los 1.410 si se abate por completo el respaldo de una segunda fila que también brilla por su amplitud –según la marca, ofrece la altura al techo más grande del segmento–; aunque con dos inconvenientes que percibimos en nuestra primera toma de contacto: túnel central voluminoso y salidas de aireación traseras prominentes. Ade-

más, la funcionalidad se beneficia del concepto Simply Clever, basado en infinidad de prácticas soluciones a las que el Scala suma algunas como el portón trasero eléctrico o el gancho de remolque retráctil eléctricamente, ambos opcionales.

Opcional es también el Side Assist, el elemento más innovador entre las ayudas de conducción del Scala: avisa al conductor, gracias a dos sensores de radar en la parte trasera, si se acercan vehículos por detrás con intención de adelantar o están situados en el ángulo muerto, y a distancias de hasta 70 metros, 50 más de lo que abarca el actual detector de ángulo muerto. En cuestión de seguridad hay que añadir el Crew Protect Assist, opcional también y que cierra rápida y automáticamente las ventanas y pretensa los cinturones delanteros en caso de colisión inminente, o el Freno Multicolisión, que tras un accidente impide que el vehículo continúe rodando sin control.

Siguiendo con la seguridad, y ya en el



▲ El Scala no usa la plataforma MQB de Octavia, León o Golf, sino la MQB A0 de Ibiza, Arona y Polo. La aerodinámica ha mejorado, pues el Cx es 0,29.



▲ En opción se ofrece la instrumentación configurable Virtual Cockpit, con pantalla de 10,25 pulgadas. Y la pantalla central táctil, que sobresale del salpicadero para facilitar su manejo, puede ser de 6,5 o de 9,2 pulgadas.

terreno de los equipos de serie, el Scala incorpora nueve airbags –entre ellos el de rodilla para el conductor–, tecnología LED en los faros delanteros y traseros –hay una versión full-LED en opción–, el Lane Assist –reconoce las marcas de carril y ayuda al conductor a mantenerse en el mismo– o el Front Assist, que incluye las funciones de freno de emergencia en ciudad y la protección predictiva de peatones.

Y no acaba ahí la relación de sistemas innovadores, pues la lista de opciones del Scala cuenta con el detector de fatiga del conductor, un control de crucero adaptativo ACC que opera hasta 210 km/h, la cámara de visión trasera o el Park Assist,

que ayuda a estacionar o salir de un aparcamiento en línea o en batería, y equipa el Manoeuvre Assist, que frena automáticamente el vehículo si sus sensores detectan un obstáculo delante o detrás durante la maniobra de estacionamiento.

En lo que se refiere a conectividad, el Scala adopta la última generación del sistema modular de infoentretenimiento tanto en su sistema Amundsen, el más avanzado, como en los dispositivos Boleo y Swing. Gracias a la eSIM de serie se facilita el acceso a las nuevas Apps de infoentretenimiento, lo que incluye la rediseñada aplicación Skoda Connect para teléfonos móviles y smartwatches, o el

▲ Todas las cotas exteriores aumentan en relación al Spaceback: 58 milímetros la longitud, 12 la altura y nada menos que 87 la anchura. También la distancia entre ejes crece: 47 milímetros.





ESTRENA AYUDAS DE CONDUCCIÓN COMO EL 'SIDEASSIST'



▲ Cuatro detalles del interior del Scala, que entre las opciones ofrece chasis ajustable, que permite elegir entre reglaje Normal o Sport. Y el Selector de Modo de Conducción tiene cuatro programas.

portal web Skoda Connect, que proporcionan acceso remoto y permiten bloquear o desbloquear el Scala de forma remota. También es posible comprobar a distancia que las ventanas están cerradas, saber cuánto combustible hay en el depósito o conocer el kilometraje o las velocidades a las que ha circulado reciente-

mente. Y si se activa la opción oportuna el Scala enviará notificaciones si es robado, sale de una zona predefinida o excede una velocidad concreta, por ejemplo. El acceso remoto también informa del sitio donde está aparcado, y permite activar el claxon y los intermitentes a distancia.

Otra opción relevante tiene que ver con

el chasis, pues podremos pedir el Control de Chasis Deportivo, 15 milímetros más bajo y que además del modo Normal dispone de un modo Sport que torna más firmes los amortiguadores. Y combinado con ese sistema, el Selector de Modo de Conducción ofrece al usuario la posibilidad de ajustar la dirección, la respuesta del motor o las leyes de cambio de la transmisión según cuatro programas diferentes: Normal, Sport, Eco e Individual.

Los motores, a la espera de que llegue después una versión híbrida enchufable avanzada por el prototipo Vision RS, serán inicialmente de tres naturalezas: en diésel, el 1.6 TDI de 115 CV, que podrá unirse a un cambio manual de seis marchas o al automático DSG de siete; en gasolina, el tricilíndrico 1.0 TSI en dos variantes –una de 95 CV, sólo manual de cinco marchas, y otra de 115 CV, con caja manual de seis marchas o la DSG7–, así como el 1.5 TSI de 150 CV –desactiva dos de sus cuatro cilindros para ahorrar carburante y permite elegir entre caja manual de seis relaciones y la DSG7–; y, por último, con gas natural, pues la gama incluye el 1.0 G-TEC de tres cilindros, con 90 CV y caja manual de seis velocidades.

DISEÑO EL PRIMERO DE UNA NUEVA ETAPA EN SKODA

Hace dos meses, cuando todavía no conocíamos los rasgos definitivos del Scala –ni siquiera que se llamaría así– y la mejor pista sobre su aspecto final era el 'concept' Vision RS desvelado por la firma checa en el Salón de París, el director de Diseño de Skoda, Oliver Stefani, charlaba con Motor 16 sobre el nuevo vehículo compacto y la importancia que sus rasgos tendrían para el futuro inmediato de la marca en cuanto a estilo. Y es que el Scala «es el primer modelo de producción que muestra la siguiente fase de desarrollo del lenguaje de diseño de Skoda, y que veremos en otros próximos modelos». Por ejemplo, Stefani se refería, sin citarlo, al nuevo Octavia, que recuperará unas ópticas frontales más convencionales, en vez de la solución bifaro introducida en 2017 con la remodelación de la tercera generación, nacida en 2013. Y la futura berlina adoptará otra solución estilística estrenada en el Scala: la palabra 'SKODA' copando el espacio existente entre las ópticas traseras, donde sustituye al emblema de la marca. También se apuesta por la fórmula bicolor –el paquete Emotion incluye un gran techo panorámico de cristal con cortina retráctil eléctrica para el sol, además de ópticas delanteras y traseras full-LED–, pues según Stefani este tipo de carrocería no debe limitarse a los segmentos A y B, ya que es una forma de personalizar el exterior abierta a tamaños superiores. En cuanto a las manillas enrasadas vistas en el Vision RS pero que no se han usado finalmente en el Scala, el responsable del diseño de la marca opina que «permiten diseños puros, limpios y aerodinámicos»; pero «aunque es una solución bonita y la tecnología está aquí, todavía es cara». Y es que Stefani y su equipo, como suele decirse, deben 'nadar y guardar la ropa': «no sólo es un vehículo práctico y asequible para todo el mundo, como se puede esperar de nuestros coches, sino que también es extremadamente potente a nivel visual, deportivo y muy emotivo».



Cien por cien Audi



Se acabó la espera, el primer Audi cien por cien eléctrico ya está aquí. El e-tron cumple con nota lo que se espera de un modelo innovador y de un Audi. Máxima eficiencia y tecnología de vanguardia en un vehículo que en marcha ofrece diversión y dinamismo, y no deja dudas: es eléctrico... pero es Audi.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La fecha estaba marcada desde hace tiempo: Audi anunciaba para 2018 su primer eléctrico, y el e-tron ha llegado con puntualidad y precisión. Es el primer eléctrico de una marca premium alemana y, por tanto, el primero en medirse con Tesla, que hasta ahora ha estado sola en este mundillo, lo que puede haber multiplicado su éxito. Al mismo tiempo que reta a la marca americana, Audi se adelanta a su gran rival Mercedes, que lanzará el EQC, y se suma a la lucha poco después de que lo hiciera Jaguar con su I-Pace. Y ya se sabe que los que dan primero...

Para abrir un camino en el que habrá 20 nuevos modelos en 2025 –el siguiente será el e-tron Sportback en 2019–, en Audi no se han dejado nada. Para empezar, han utilizado una carrocería de crossover,

la configuración de moda, que hará que muchos vuelvan la mirada hacia este modelo. Esta carrocería –unido a sus prestaciones y autonomía– pueden convertirlo en una opción perfecta como coche familiar por tamaño interior, capacidad de maletero, habitabilidad, etc, sin nada que envidiar a modelos como el Q5 o el Q7, entre los que se sitúa.

La apuesta por el dinamismo también es otro de los valores seguros de la marca

alemana. El e-tron es eléctrico, pero no es una nave espacial para que nos lleve a Marte; sino un coche pensado para conducir y disfrutar de cada kilómetro. Su construcción, con las baterías ubicadas en la parte inferior, le permite ofrecer aplomo y estabilidad al mismo tiempo que 'disimula' su peso. Pero hay más, porque sus dos motores asíncronos, al trabajar cada uno sobre un eje, garantizan que la tracción sea la correcta en cada momento.

En situaciones de uso normal, el e-tron se moverá como un tracción delantera; pero si le exigimos, el par se transmitirá a los dos ejes y tendremos un auténtico quattro. Cuenta con suspensión neumática adaptativa de serie y con siete modos de conducción, que permiten, entre otras cosas, variar la altura de la carrocería hasta 76 milímetros para adaptarla a cada recorrido.

Se completa la apuesta con un aluvión tecnológico en el que se ha vigilado el cuidado de la energía: cómo gastarla y cómo recuperarla. Destaca aquí el sistema de frenada inteligente, que regenera la batería con solo levantar el pie del acelerador al mismo tiempo que frena el coche sin necesidad de tocar el pedal de la izquierda. O una aerodinámica depuradísima, con elementos como la carcasa de aluminio, que cubre los bajos y protege las baterías al mismo tiempo

PRECIO		82.400 €
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+ Confort de marcha. Comportamiento. Sistema frenado predictivo. Calidad de acabado.	- Retrovisores virtuales necesitan adaptación. Peso elevado. Plaza central trasera.	

HASTA 417 KILÓMETROS ES LA AUTONOMÍA WLTP HOMOLOGADA POR AUDI. POR ACELERACIÓN Y PRESTACIONES TAMBIÉN SORPRENDE



◀▶ Se recarga en un enchufe normal y en tomas de 150 kW. En una toma trifásica de 400 voltios, con el enchufe de 11 kW tarda 8,5 horas.

SISTEMAS DE RECARGA

Máxima facilidad de 11 a 150 kW

En Audi son conscientes de que el éxito de los vehículos eléctricos depende mucho de que sea fácil recargarlo. Por eso la marca alemana ha previsto que el e-tron pueda recargarse usando desde una toma normal de corriente de 2,3 kW hasta una estación de carga de corriente continua de 150 kW, que en media hora consigue cargar en un alto porcentaje la batería. Como soluciones domésticas, la firma de los aros ha previsto la recarga con corriente alterna (AC) hasta 11 kW, y una segunda opción de 22 kW que estará disponible como opción en 2019. Con esto, en una toma trifásica de 400 voltios –la marca certificará electricistas que se encarguen de poder instalar la tecnología a cada cliente en función de sus necesidades o la instalación de su casa– el e-tron puede estar cargado en unas ocho horas y media con el enchufe de 11 kW. Pero, además, el servicio 'Audi e-tron Charging Service' proporciona un fácil acceso al 80 por ciento de las estaciones de carga de Europa, con solo utilizar la app myAudi; entre ellos, la red de Ionity, una empresa en la que participa el Grupo Volkswagen –junto a otros fabricantes–, que se ha propuesto como objetivo a 2020 crear 400 puntos de recarga rápida, con seis tomas cada uno, en la red europea en intervalos de 120 kilómetros. Y a finales de 2018 ya habrá casi 200 de estas estaciones.

que reduce el coeficiente aerodinámico hasta lograr un Cx de 0,27. Eso puede significar un aumento de la autonomía de hasta 35 kilómetros frente a un modelo similar con motor convencional.

Más 'delicatesen' tecnológicas son los Virtual Exterior Mirrors, que sustituyen a los clásicos retrovisores de espejo –aunque hay que acostumbrarse a ellos– en un avance hasta ahora solo visto en con-

cepts de salón. A eso añadimos elementos conocidos ya en los Audi de combustión, como los sistemas de infoentretenimiento –de serie lleva el MMI Navegación Plus con punto de acceso wifi incluido–, renovados y mejorados para la ocasión con funciones inéditas, como el navegador que dispone de un planificador de rutas e-tron que incluye puntos de recarga y selecciona los más recomen-



◀▶ Acabados, materiales y diseño están en la línea de los Audi convencionales. Los Virtual Mirrors proyectan en la pantalla la imagen de las cámaras; pero hay que adaptarse a ellos.

dables en función del estado de la batería del coche, de las circunstancias del tráfico...

Y rematamos con todos los sistemas de ayuda a la conducción, donde destaca el trabajo combinado del asistente de cruce adaptativo con el asistente de eficiencia, de forma que puede frenar o acelerar de forma predictiva tomando como base los datos que recibe de las cámaras y sensores.

Llega la hora de comprobar si todo este arsenal de innovación permite ofrecer una experiencia de conducción a la altura de un Audi. Para ello nos desplazamos a Abu Dhabi, donde se celebra la presentación internacional. Al entrar en el coche todo es Audi, la disposición de los mandos, las pantallas, el cuadro de instrumentos con su Virtual Cockpit; solo la palanca de cambios es un poco diferente en su forma y en su uso. Todo, por tanto, nos suena familiar... Hasta que llegamos

a los retrovisores, sustituidos en la parte exterior por una cámara y en la parte interior por dos pantallas a las que hay que acostumbrarse por la posición en la que están –la vista se nos va fuera–. Se regulan tocando la pantalla y cuesta

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	265 kW
Potencia máx. modo boost	300 kW / 408 CV
Par máximo	561 Nm
Par máximo modo boost	664 Nm/67,7 mkg
Tracción	Total quattro
Caja de cambios	Aut. 1 relación
Frenos del. / tra.	Discos vent./Disc.
Peso (kg)	2.565
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.901/1.935/1.616
Maletero (l)	660 / 1.725
Neumáticos	255/55 R19
Tipo de batería	Ion litio
Capacidad de la batería	95 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad máx. (km/h)	200
Consumo mixto (kWh/100 km)	22,5
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance en eléctrico (km)	Hasta 417
Tiempo de recarga	8,5 horas (11 kW)
Precios desde... (euros)	82.400



◀▶ 600 litros de maletero lo convierten en ideal para la familia. En la fila trasera, la consola central interfiere bastante en la plaza central.



un poco encontrar el ángulo de visión ideal.

Conseguido esto, arrancamos... en completo silencio. El coche comienza a moverse con exquisita suavidad, como si se deslizara. Todo es lineal y progresivo, algo habitual en los eléctricos y sumamente agradable. La dirección es suave, pero firme y precisa; con mucho tacto. Pero no olvidamos que bajo el capó nuestros motores eléctricos suman 408 caballos y 665

Nm: por eso si aceleramos con decisión, con la misma suavidad disfrutaremos de un empuje sorprendente que parece no tener fin.

Y si levantamos el pie del acelerador, inmediatamente notamos la capacidad de retención, que no es incómoda en absoluto y a la que nos acostumbramos en minutos. Y que en un uso normal en circulación urbana, rotondas, etc, prácticamente evita tener que frenar. Y cuando hay que

hacerlo, los frenos ofrecen un tacto perfecto, como cualquier freno convencional.

La capacidad de regeneración se controla con unas levas en el volante para aumentar la retención si 'bajamos' de marcha o aumentar el dinamismo si 'subimos'. El recorrido por las excelentes carreteras de Abu Dhabi –con largas rectas y excelente asfalto– nos lleva hasta la única zona montañosa del país, donde subimos hasta un mirador situado a 1.300 metros de altura. Y ahí, en esa subida con cerradas curvas, el e-tron se desata. Con su capacidad de aceleración y recuperación, sube como una exhalación. Gira muy plano en las curvas, con ese aplomo del que hablábamos, lo que aumenta la confianza al volante. Se puede ir muy rápido con él, y siempre contando con esos 665 Nm de par instantáneo que caracteriza a los eléctricos con solo pisar el acelerador con decisión.

La subida ha sido pura diversión, para disfrutar de los 408 caballos del coche; y en

la bajada ponemos a prueba la capacidad de recuperación del e-tron y conseguimos llegar abajo con la misma autonomía que marcaba el coche al inicio de la subida; un dato sorprendente.

El recorrido, hasta cumplir los 400 kilómetros que hacemos con el e-tron, continúa con una zona de pistas en la que con el modo Allroad se comporta como un todocamino perfecto, como si fuera un A6 Allroad porque la capacidad de tracción es excelente. Una zona de dunas y un recorrido 'off road' también nos demuestran que no tiene nada que envidiar por capacidad fuera de carretera al Q5 o al Q8, por ejemplo.

Y con esto llegamos de nuevo a la ciudad de Abu Dhabi, donde ponemos punto y final a un recorrido que ha colmado nuestras expectativas; lo mismo que colmará a los que puedan permitirse los más de 80.000 euros que costará el primer eléctrico del mundo que también es cien por cien Audi.



LA VERSIÓN CON BATERÍA GRANDE ANUNCIA UNA AUTONOMÍA EN CIUDAD DE 615 KILÓMETROS. Y ALCANZA 100 KM/H EN 7,8 SEGUNDOS



Con mucha energía

La gama Niro se completa con el e-Niro, de mecánica cien por cien eléctrica y disponible en dos versiones, una con 136 CV y otra de 204 CV que homologa 455 kilómetros de alcance. Altas prestaciones y generosa autonomía en un crossover amplio, práctico y de agradable conducción.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Aunque su lanzamiento en España se ha retrasado a mayo para dar prioridad a países 'proeléctricos' –Noruega u Holanda, por ejemplo–, ya hemos probado el e-Niro, tercer componente de la saga tras el híbrido y el híbrido enchufable, y disponible en dos versiones: una con batería de 39,2 kWh y motor de 136 CV que anuncia 289 kilómetros de alcance –antes de la homologación WLTP final se habló de 312– y ya promete agilidad –de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos–; y otra, que fue la probada por carreteras francesas, con batería de 64 kWh, motor de 204 CV y alcance de 455 kilómetros –485 era la cifra manejada hasta ahora– cuyas prestaciones sorprenden, como esos 7,8 segundos en el '0-100'.

Las dos versiones ubican

sus baterías Li-ion –de SK Innovation, cuando en los Niro híbridos proceden de LG– bajo el suelo, lo que eleva el piso interior unos centímetros; aunque apenas se nota al acomodarnos en los asientos –detrás llevamos las rodillas algo más altas– y resta poca altura libre al techo. Exactamente 36 milímetros. Entre su notable amplitud y un maletero que presume de 451 litros

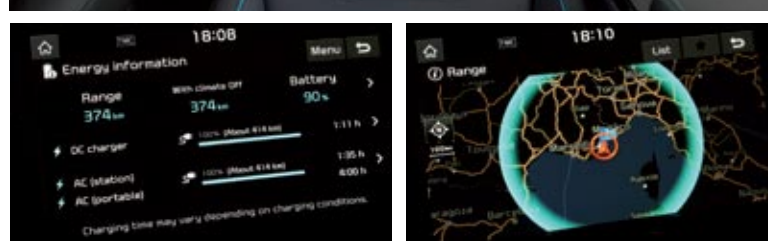
–ampliabas a 1.405–, el e-Niro puede ser definido como 'eléctrico familiar'.

Y las diferencias respecto a sus hermanos van más allá, pues cambian hasta las estampaciones de la carrocería en aras de una mejor relación peso/rigidez, y hay modificaciones en suspensión –nuevos elementos de aluminio– o dirección que optimizan el confort de marcha –reducción de

sonoridad y mejor aislamiento de vibraciones– y mejoran el tacto de conducción desde el punto de vista dinámico.

El e-Niro se distingue de los otros Niro por su parrilla frontal específica, que va cerrada –contribuye a bajar el Cx de 0,297 a 0,286– e incorpora la tapa del puerto de carga. También se rediseñan las tomas de aire, las luces diurnas LED o los paragolpes, y las llantas son distintas y de 17 pulgadas, unidas a neumáticos Michelin Primacy 3 de medida 215/55 que agarran muy bien.

En proporción, el interior presenta más variaciones, pues la palanca de cambio es sustituida por una rueda selectora para la transmisión y eso libera espacio para nuevos espacios donde colocar objetos. Junto a la citada rueda va el botón del freno de parking, que hace desaparecer uno de



▲▲ En el puesto de conducción hay muchas novedades –rueda selectora en la consola, freno de estacionamiento de botón, levas en el volante para ajustar la retención...–, y la pantalla central táctil ofrece informaciones específicas.



▲▲ Como la batería va entre los ejes, el habitáculo tiene el suelo más elevado y también los asientos se acercan un poco al techo. Pese a ello, la amplitud es notable.



▲▲ Con sus 451 litros ampliables, el maletero es mayor que en los Niro híbridos. Debajo no hay rueda de repuesto, sino varios huecos para colocar cosas. La toma de recarga va delante.

los elementos más cuestionados en los Niro, como es el pedal de freno de parking. Y la pantalla central táctil de 7 pulgadas nos informa sobre los puntos de carga cercanos, el nivel de la batería o la autonomía posible, incluso mostrándolo sobre un mapa.

En cuanto a la recarga en marcha, los frenos regenerativos se encargan de extender la autonomía al máximo; y podemos escoger el nivel de regeneración en las deceleraciones mediante las levas del volante, subiendo el poder de retención con las de un lado y reduciéndolo con las del otro: en el nivel 0 no hay retención al dejar de acelerar, lo que permite rodar 'a vela', pero si seleccionamos el nivel 1 ya se nota algo de retención al decelerar, en el 2 la retención es clara y en el 3 evitaremos tener que frenar en la mayoría

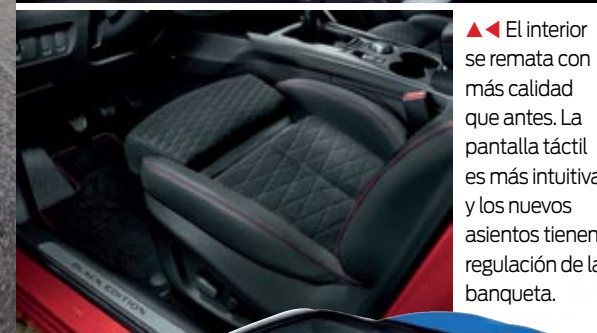
de las situaciones, pues basta con decelerar para apreciar una fuerte retención. Y sea cual sea el nivel elegido, si tiramos de forma constante de la leva izquierda el coche decelera con claridad. Además, un botón situado junto al selector de transmisión permite elegir entre tres modos de conducción –Normal, Sport y Eco–, más otro llamado Eco+ que sólo podemos activar pulsando durante unos segundos ese mismo botón y que torna mucho más eficiente el coche, moderando algo su potencia, limitando la velocidad máxima a 90 km/h –la velocidad punta normal es de 167 km/h– y prescindiendo de la climatización. De ahí que Kia haya preferido que la selección de ese modo exija un proceso diferente, pues así se evita que lo seleccionemos accidentalmente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO

	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del/tra.	Discos 305/Discos 300	Discos 305/Discos 300
Peso en vacío (kg)	n.d.	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.375/1.805/1.560	4.375/1.805/1.560
Maletero (l)	451/1.405	451/1.405
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64,0 kWh
Peso de la batería (kg)	315	453
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	7,8
Velocidad máxima (km/h)	n.d.	167
Consumo mixto (Wh/km)	n.d.	159
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	289	455
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	615
Cargador a bordo	7,2 kW	7,2 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	42 minutos (a 100 kW)	42 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.

PRECIO		N.D.
EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Garantía. Amplitud. Sensación de potencia y agrado general. Autonomía. Programas de uso.	 Suelo más elevado que en otros Niro. Recarga lenta en enchufe normal. Sin rueda repuesto.	



RETOS 4X4 LA TRACCIÓN TOTAL, QUE SÓLO SE ASOCIA A LA VERSIÓN DIÉSEL DE 150 CABALLOS, CUENTA CON UN BLOQUEO DEL DIFERENCIAL QUE LE PERMITE AFRONTAR RETOS 'OFF ROAD' SERIOS



Intensa renovación

El Renault Kadjar afronta una nueva etapa con cambios en su imagen exterior, un interior que mejora aspectos como la calidad y el confort, y una nueva gama de motores que ofrecen mayor rendimiento y eficiencia. También contempla nuevos asistentes de conducción, un conjunto de mejoras para mantenerse en plena forma en un segmento supercompetitivo.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

El Renault Kadjar es un palentino universal de éxito, como demuestran las 450.000 unidades vendidas en 50 países desde que en 2015 viera la luz. Ahora, con el paso de los años y una competencia cada vez mayor, este aparente SUV se actualiza con un renovado diseño, una gama de motores más eficientes y algo más de tecnología.

Exteriormente refresca el frontal, y adopta una calandra más ancha, nuevos paragolpes, faros antiniebla y pilotos traseros, y unas protecciones en la zaga heredadas del Koleos. También estrena tres nuevos colores de carrocería.

Más inversión se ha realizado en el interior. Destaca la nueva pantalla táctil de 7 pulgadas en el centro del sal-

picadero, más intuitiva y ergonómica, los rediseñados mandos de la climatización, unos asientos más confortables, unos paneles de las puertas remodelados, salidas de aire en las plazas traseras o unos tiradores más prácticos en el maletero para abatir el respaldo trasero (40/60).

Bajo el capó todo es nuevo o ha sido optimizado. En

gasolina la gama estrena un bloque 1.3 que eroga 140 o 160 CV, en ambos casos asociado a un cambio manual de seis relaciones o al EDC de doble de embrague de siete. Este nuevo motor, desarrollado en colaboración con Daimler, incorpora un filtro de partículas GPF para resultar más limpio a nivel de emisiones.

Los que prefieran turbo-

diésel disponen del renovado Blue dCi de 115, que incrementa el placer de conducción al aumentar en 5 CV la potencia y en 1,0 mkg el valor de par máximo. Ofrece una función 'overboost' que incrementa el rendimiento en fases de mayor exigencia, y también está disponible con caja manual o EDC7. En lo más alto se sitúa el nuevo 1.7 Blue dCi de 150 CV, a la venta desde enero con caja manual y tracción total, aunque más adelante llegará también en versión de tracción delantera. Pero no está prevista la hibridación en el Kadjar, tecnología que sí incorporarán los nuevos Clio y Captur, que llegan en 2019.

No hay cambios en el sistema 4x4, que permite circular con tres modos diferentes: 2WD, Auto –puede transferir hasta un 50 por ciento de mo-

▶▶ No hay cambios en lo que se refiere al chasis,

pero los cuatro motores que ofrece ahora son nuevos u optimizados. Son más potentes que antes y, a la vez, muy eficientes.

tricidad detrás– y Lock –bloquea el diferencial central hasta los 40 km/h para retos 'off road' más intensos, como pudimos comprobar con éxito en un exigente circuito con

barro, vadeos y cruce de puentes. No equipa un control de descensos, pero su eficacia campera apunta alto.

El resto de la gama 4x2 contempla el Extended Grip, un

control de tracción inteligente asociado siempre a neumáticos mixtos M+S, que permite afrontar retos menos exigentes con baja adherencia.

En su dotación de asistentes de conducción mantiene la luces de carretera inteligentes, control del ángulo muerto, alerta precolisión, sistema de aparcamiento automatizado, frenada de emergencia autónoma, alerta de cambio de carril... Ahora incorpora un control de velocidad inteligente que reconoce los límites de las señales, por medio de una cámara frontal y el sistema de navegación, y el vehículo se adapta a la velocidad marcada de inmediato. Y a finales de 2019 estrenará un control de velocidad adaptativo que será de serie.

La gama actual contempla los acabados Life, Intens, Zen

y el nuevo Black Edition, que se sitúa en lo más alto por dotación y se remata con detalles en negro para enfatizar un aire más deportivo.

Tuvimos ocasión de probar las dos variantes de gasolina. La más modesta, de 140 CV y con caja manual, ofrece una respuesta muy lineal desde bajo régimen y se muestra muy agradable para el uso diario. El TCE de 160 CV portaba, en cambio, la caja EDC7, y resulta más contundente en todos los aspectos, como es lógico. Presenta una función secuencial –no hay modo deportivo ni levas en el volante– que aguanta el salto entre marchas hasta acariciar las 6.500 rpm. No hay variaciones en el chasis, con un comportamiento en el que se ha buscado el equilibrio entre confort –superior a la media– y dinámica.

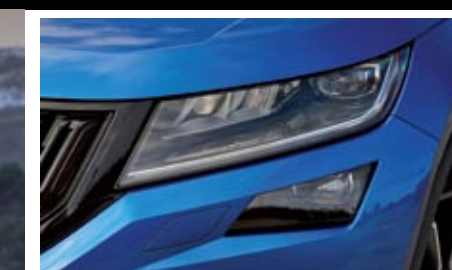
FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 140	TCE 160	BLUE dCi 115	BLUE dCi 150
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.332	1.461	1.749
Potencia máxima/rpm	140 CV / 4.500	160 CV / 5.000	115 CV / 3.750	150 CV / 4.000
Par máximo/rpm	24,9 mkg / 1.600	26,5 mkg / 1.750	26,5 mkg / 2.000	34,7 mkg / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Total
Caja de cambios	Man. 6v. / Aut. 7v.	Man. 6v. / Aut. 7v.	Man. 6v. / Aut. 7v.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/60 R17	215/60 R17	215/60 R17
Peso (kg)	1.442 (Aut: 1.471)	1.442 (Aut: 1.471)	1.531 (Aut: 1.547)	1.692
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607
Volumen maletero (l)	472 / 1.478	472 / 1.478	472 / 1.478	472 / 1.478
Capacidad depósito (l)	55	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	10,4	9,9 (Aut: 9,3)	11,7 (Aut: 11,9)	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	203	210	189	n.d.
Consumo mixto (l/100 km)	5,9	5,9 (Aut: 5,7)	4,3 (Aut: n.d.)	n.d.
Emisiones CO ₂ (g/km)	134	134 (Aut: 131)	113 (Aut: n.d.)	n.d.
Precios desde... (euros)	21.568	26.398	24.556	N.D.

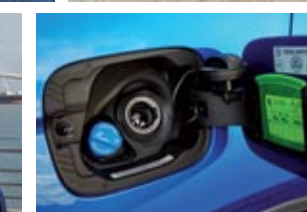
PRECIO desde 21.568 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 113 A 134 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Motores más eficientes y prestacionales. Relación precio-equipos. Confort de marcha.	 Blue dCi 150 CV sin opción a cambio EDC. Pantalla táctil algo baja. Tacto de la dirección.



9 MINUTOS, 29 SEGUNDOS Y 84 CENTÉSIMAS EMPLEÓ LA PILOTO SABINE SCHMITZ EN DAR UNA VUELTA A NÜRBURGRING CON EL KODIAQ RS



◀ Las llantas Xtreme de 20 pulgadas y los faros Full LED son de serie, así como el modo 'off-road', aunque el RS se siente mejor sobre asfalto.



◀ Esta deportiva versión no pierde un ápice de su funcionalidad y mantiene las soluciones 'Simply Clever'. Por 1.090 euros cuenta con siete plazas. Hay siete colores, y el de la imagen se llama Race Blue.

Práctico y deportivo

Aquí tienes el primer SUV de Skoda firmado por el departamento RS, un exclusivo vehículo que esconde el motor diésel más potente jamás usado en los 113 años de la firma checa. Sin duda una opción para aquellos que busquen diversión en familia, sin olvidar la aventura fuera del asfalto.

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El segmento SUV crece de forma imparable, y las marcas nos sorprenden con fórmulas que buscan atraer nuevos clientes. Puede que los más jóvenes nunca pusieran sus ojos en un vehículo todocamino de gran talla, pero el remedio corre por cuenta de departamentos como Audi Sport, M Performance, SVO, AMG... Difícil no resultar atraídos por esos SUV –con tarifas de seis dígitos– de imponente imagen y poderosos motores que se batan en duelo en el 'Infierno Verde', adecuado sobre el nombre del viejo trazado de Nürburgring.

A ese elenco de modelos tiene el privilegio de sumarse el primer SUV de Skoda

agraciado con las siglas RS, este Kodiaq que se hizo hueco al coronarse 'Rey' en Nürburgring como SUV de siete asientos más veloz. Para ello hay que desembolsar 1.090 euros más, que es lo que valen esos dos asientos extra, aconsejables para niños y que hacen que su maletero pase de

725 a 715 litros con cinco plazas en uso.

Llevar el apellido RS no significa renunciar a espacio o funcionalidad, apartados primordiales en Skoda, pues este Kodiaq cumple con nota, como sus hermanos más 'civilizados'.

No obstante, al optar por los

modos Eco, Normal o Comfort este deportivo SUV también sabe guardar las formas, pues sus 240 CV de potencia son dóciles, aunque el conductor siempre sabrá que dispone de un importante remanente de energía bajo su pie derecho.

Esos modos son ideales para el día a día, o para largos viajes, y en cualquiera de ellos actúa ahora el modo 'inercia' para ahorrar unas décimas de carburante. Es cierto que las suspensiones tienden a firmes en todo momento y que sus gomas 235/45 R20 tampoco ayudan a disimular las faltas del pavimento, pero para nada resulta incómodo.

Lo que incomoda ligeramente es el Dynamic Sound Boost, que potencia el sonido del motor por los altavoces y

PRECIO		50.700 €
	EMISIONES DE CO ₂ : 167 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Prestaciones. Comportamiento. Amplitud. Equipamiento. 5 y 7 plazas. Precio con descuento.	 Dynamic Sound Boost incómodo. Capacidad off-road. Asistentes de conducción opcionales.



El interior recibe diferentes detalles para acentuar su carácter. De serie equipa el Virtual Cockpit, con gráficos especiales.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI 240
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Potencia máx. (CV)/rpm	240/4.000
Par máximo (mkg)/rpm	51,0/1.750-2.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	235/45 R20
Peso (kg)	1.880
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.669/1.882/1.686
Volumen maletero (l)	230 / 715 / 1.650
Capacidad depósito (l)	60
De 0 a 100 km/h (s)	6,9
Velocidad máx. (km/h)	221
Consumo mixto (l/100 km)	6,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	167
Precios desde... (euros)	50.700

que sólo se desactiva en Eco e Individual, pues incluso está presente en modo Nieve.

En cualquier caso, quien apueste por un Kodiaq RS lo hará buscando dinamismo y prestaciones. Y en esto no decepciona. Para ello equipa cambio DSG de 7 velocidades, suspensiones adaptativas DCC, tracción a las cuatro ruedas, un equipo de frenos sobredimensionado –discos ventilados de 340 milímetros delante y 310 detrás–, dirección dinámica con 2,2 vueltas entre topes... Y no te olvides de su 2.0 TDI Biturbo con 240 CV y 51,0 mkg de par motor.

Corre más que de sobra, pues sólo tienes que hundir el pie derecho para que el DSG reaccione –también puedes jugar con las levas de serie– y gane velocidad como si nada. Adelantar es un juego de niños, tanto como incorporarse a los carriles de aceleración. Y eso que pesa 1.880 kilos.

Al respecto, nada que objetar. Tampoco en cuanto a su comportamiento, pues es noble y la tracción ayuda en todo momento. Esto será de agradecer para quienes vivan en zonas de climatología adversa. Los balanceos de su carrocería no son para nada

acusados, y si apuestas por el programa Sport aún menos, aunque las suspensiones no te van a dar tregua. Menos mal que sus asientos tipo 'baquet' son cómodos y de serie, junto a un tapizado en cuero que simula carbono y Alcantara.

De serie también son los diferentes detalles interiores –pedales metálicos, volante con fondo plano, inserciones en simil carbono...–, como los exteriores –llantas Xtreme de 20 pulgadas, pinzas rojas, doble escape, detalles en negro brillante...– Y no hay que olvidar elementos como los faros Full LED, el Virtual Cockpit configurable con gráficos específicos, climatizador bizona, navegador Amundsen... No le falta de nada.

Y es que hay que justificar otra realidad: que es el Skoda más caro de la historia, pues cuesta 50.700 euros, unos 10.000 más que un Kodiaq SportLine 2.0 TDI 190 DSG 4x4. Ahora bien, con descuentos se queda en 47.100 euros, mientras que si finanzas te lo rebajan hasta los 43.900, cifra mucho más razonable.



PRECIO desde 72.800 €	
	EMISIONES OFICIALES: DESDE 158 g/km
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Rendimiento mecánico. Calidad de acabado y materiales. Confort general de marcha. Cambio automático
DEBE MEJORAR	
	Dificultad para acceder al maletero por su doble apertura. Precio elevado. Acceso a tercera fila. Peso.

Buque insignia

BMW renueva su X5, el modelo que inauguró la familia X, la de mayor éxito en la marca. Ofrece tres motores y refuerza su carácter TT.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La renovación del X5 es un reto para la marca alemana, pues fue el precursor de la familia X que ahora supone nada menos que un tercio de las ventas de BMW. Por eso, esta cuarta generación se convierte en el abanderado de toda la tecnología de que dispone la marca, sobre todo en elementos dinámicos; porque quieren que el X5 sea referente en este aspecto en su segmento, con el acento puesto sobre todo en un carácter más todoterreno, que lo desmarque de la competencia. Estrena elementos

como la suspensión neumática de doble eje, la dirección activa integral y el paquete Off-Road, o la última generación del BMW xDrive, que permite repartir el par motor entre los dos ejes de modo más eficiente.

Y puestos a hacer la con-

ducción no solo más divertida, sino también más fácil, dispone de los últimos sistemas en lo relativo a la conducción semiautónoma, como el Driving Assistant Professional y el sistema de aparcamiento plus con asistente de marcha atrás.



▲ Con cinco plazas, el maletero es enorme; pero es difícil acceder a él.



▲ Cuadro de instrumentos digital y gran pantalla táctil. Junto al cambio, se seleccionan los modos de conducción, la altura de carrocería...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	XDRIVE 40i	XDRIVE 30D	XDRIVE M50D
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.998	2.975	2.975
Potencia máxima (CV/rpm)	340/5.500-6.500	265/4.000	400/4.200
Par máximo (mkg/rpm)	45,9/1.500-5.200	63,2/2.000-2.500	77,5/2.000-3.000
Tracción	Total	Total	Total
Caja de cambios	Aut. 8 velocidades	Aut. 8 velocidades	Aut. 8 velocidades
Frenos del/tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	255/55 R18	255/55 R18	275/40R21-315/35R21
Peso (kg)	2.135	2.185	2.350
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.922/2.004/1.745	4.922/2.004/1.745	4.922/2.004/1.745
Capacidad del depósito (l)	83	83	83
Volumen del maletero (l)	845 / 1.860	845 / 1.860	845 / 1.860
De 0 a 100 km/h (s)	5,5	6,5	5,2
Velocidad máxima km/h	243	230	260
Consumo mixto (l/100)	8,5	6,0	6,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	193	158	179
Precios desde... (euros)	72.800	76.000	111.900



PRECIO 57.675 €	
	EMISIONES OFICIALES: DE 167 A 169 g/km
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Rendimiento del motor. Prestaciones. Dinámica ágil y estable. Dirección y frenos. Uso diario confortable.
DEBE MEJORAR	
	Sin opción a un cambio manual. Plaza central trasera incómoda. Precio frente a sus principales rivales.

Contigo comienza todo

Ahora es más fácil acceder a la gama AMG gracias a esta variante de entrada; pero no te confíes, porque sus 306 caballos dan mucho juego.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Esta nueva variante Mercedes AMG A 35 4Matic se sitúa entre el A 250 y el futuro AMG A 45, que llegará a mediados de 2019. Presenta un nuevo propulsor de dos litros turbo que eroga 306 CV y se gestiona mediante una transmisión automática de doble embrague con siete relaciones y un software propio de 'alto rendimiento'. Incluye, además, una función Race Start –es un 'launch control'– para poder firmar un paso de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos.

Aliado fundamental también es el sistema de tracción total 4Matic. En condiciones normales es el tren delantero

el que asume el protagonismo, pero en caso de necesidad puede pasar hasta el 50 por ciento del par a las ruedas traseras. También se han revisado bajo la tutela de AMG la dirección y los frenos.

El conductor, gracias al asistente Dynamic Select, puede elegir entre cinco programas que varían la personalidad del

motor, del cambio, de la suspensión y del sonido del propulsor. Si activamos el modo Sport+, que es el más deportivo, el motor sube hasta 6.500 rpm sin inmutarse, adelantar es un juego de niños y los constantes petardeos y efecto punta-tacón invitan a no bajar el ritmo. No hay balanceos, la dirección es superdirecta y



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 T
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991
Potencia máx. (CV/rpm)	306 / 5.800
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 3.000
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática 7 v.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos	225/45 R18
Peso (kg)	1.555
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.436/1.797/1.405
Volumen maletero (l)	370 / 1.210
Capacidad depósito (l)	51
De 0 a 100 km/h (s)	4,7
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	167
Precios desde... (euros)	57.675

la capacidad de tracción sorprende incluso cuando existe una escasa adherencia.

Todo esto acompañado de una estética más agresiva y un equipamiento goloso, aunque con alguna laguna en su dotación de serie.



▲► El interior es similar al del resto de la gama de la Clase A, aunque la instrumentación y algunas funciones son específicas. El AMG A 35 4Matic presenta unas butacas más deportivas y el volante contempla mandos propios para gestionar el Dynamic Select y el tarado de la suspensión.

Un fenómeno

El Berlingo es el Citroën más vendido en 17 países y el segundo modelo más vendido de la marca tras el C3. Desde su lanzamiento en 1996 se han vendido más de 3,3 millones de unidades; y ahora en esta su tercera generación llega preparado para mantener esa posición de privilegio. La lista de argumentos es tan demoledora que lo convierte en un auténtico fenómeno.

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

Citroën se sacó de la manga los denominados 'Ludospaces' hace ya 22 años, cuando presentó su primer Berlingo, un tipo de vehículo que servía a la vez como herramienta de trabajo y como coche familiar durante los fines de semana o las vacaciones. El 'invento' funcionó, y el Berlingo cubrió un nicho de mercado muy necesitado de ese tipo de vehículos. Con los años el

Ludospace de Citroën ha ido evolucionando para adaptarse a las nuevas tendencias, y ahora ha llegado un Berlingo que, gracias a sus características específicas y a su estilo, ya

compartimenta y separa a la perfección lo que es el trabajo y lo que es el ocio. De manera que, por ejemplo, el Berlingo de nuestra prueba podría

pasar perfectamente por un moderno monovolumen con estilo y personalidad, dejando suficiente tierra de por medio respecto a una versión comercial con aspecto y ventajas de furgoneta. El nuevo Berlingo sorprende por su aspecto, original y divertido. Pero la sorpresa se convierte en incredulidad cuando se repasa la dotación de la versión BlueHDi 130 Shine con el Pack XTR, ya que su equipamiento se corresponde más con el de un modelo premium que con el de un vehículo cuyo nombre el comprador





LA CLAVE
amas@motor16.com

Modelos que hasta no hace mucho veíamos como furgonetas para un tipo muy concreto de compradores, se han reinventado convirtiéndose en vehículos multiuso mucho más abiertos a todo tipo de públicos. Y el nuevo Berlingo es una clara muestra de este fenómeno. Un coche absolutamente recomendable.

PRECIO

21.344 €

EMISIONES DE CO₂:

114 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

Radio de giro espectacular.
Practicidad. Motor BlueHDi 130
magnífico. Piso plano. Visibili-
dad total. Cómodo y agradable.
Freno de mano eléctrico.

DEBE MEJORAR

Rueda de repuesto situada en
el exterior bajo el maletero, muy
expuesta y de extracción engo-
rrosa. Portón muy grande para
abrirlo aparcado en línea.

NUESTRAS ESTRELLAS

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





▲ Hay que agradecer que la rueda de repuesto sea de tamaño normal; sin embargo, el que esté almacenada en el exterior es un engorro, y nos la pueden robar. Los toques naranjas son XTR.



◀ ORIGINAL
LA SILUETA DEL BERLINGO MANTIENE SU ESTÉTICA MONOVOLUMEN, AUNQUE CON UN FRONTAL MUY ORIGINAL Y LLAMATIVO
INTERIOR CASI PREMIUM AUNQUE FALTARÍAN MÁS MATERIALES DE TACTO BLANDO, LO CIERTO ES QUE EL SALPICADERO ES IMPONENTE



▲ La practicidad es una nota dominante dentro del Berlingo. Sobre todo si lleva el techo Modutop, que cuesta 700 euros.



▲ Esta versión de talla M de la Berlingo tiene un maletero de 775 litros si cuenta con dos filas de asientos y cinco plazas. Además pueden transportarse objetos de 2,70 metros de largo si se abate también el respaldo del copiloto. La tercera fila cuesta 445 euros, mas IVA.



▲ La palanca de cambios está muy a mano en el salpicadero, y su manejo es muy preciso.

tendrá que dejar de relacionar directamente desde ya con una furgoneta de reparto. Porque este Berlingo lleva detector de fatiga, detector de neumáticos poco inflados, reconocimiento de señales, aviso de cambio involuntario de carril activo, encendido automático de faros y de limpiaparabrisas, climatizador bizona o freno de estacionamiento eléctrico, entre otros muchos elementos. Además, como opción el coche puede llevar recarga inalámbrica del smartphone, ayuda al estacionamiento trasero con cámara de visión 180°, Head-up display, acceso y arranque manos libres, Park Assist, luces de carretera automáticas, llamada de urgencia y asistencia localizada por GPS, techo panorámico con cortina eléctrica, sistema Grip Control,

navegador 3D... Equipar hasta los dientes un modelo requiere de fuertes inversiones por parte del fabricante, pero es relativamente fácil. Lo difícil es combinar todo eso con un interior práctico y amplio, con un motor coherente, con la maniobrabilidad que exige una gran ciudad o con la estabilidad que se le pide a un vehículo que suele ir bastante cargado. Y en Citroën han conseguido combinar todo ello en un modelo que debería estar en la lista de 'posibles' de un cliente que lo quiera tener casi todo en un formato mitad monovolumen, mitad todocamino.

En el interior, el nuevo Berlingo mantiene su ergonomía y sigue derrochando ingenio con soluciones más que prácticas. Como esa doble guantera, una palanca de cambios



▲ La estabilidad del nuevo Berlingo está a unos niveles muy elevados, si tenemos en cuenta el tipo de vehículo que es.

muy a mano sobre la consola central, un volante multifunción útil y deportivo, o una pantalla táctil de 8 pulgadas que, con buen criterio, deja al margen los mandos de climatización, que se pueden regular 'a mano' de forma

tradicional. Los tres asientos individuales traseros tienen un tamaño algo justo si van a viajar tres adultos, pero se abaten con facilidad dejando una superficie plana especialmente útil. El techo Modutop opcional sigue siendo un ali-



▲ Aunque nuestra unidad de prueba no llevaba Grip Control, que es una opción, el Berlingo permite circular por caminos sencillos de tierra.

ciente muy interesante si viajan niños por el juego que dan sus numerosos huecos. Y la luna trasera practicable permite acceder a una bandeja que se puede situar a dos alturas, para no tener que abrir siempre un portón que nece-

sita casi un metro libre por detrás si se aparca en línea.

El motor BlueHdi de 130 caballos es una delicia por silencio de marcha, empuje a bajas revoluciones y agrado general, aunque en uso real el consumo va demasiado li-

gado al tipo de utilización y resulta fácil pasar de cifras optimistas a otras menos comedidas. También nos ha gustado el cambio manual por la posición de la palanca, el escalonamiento y su precisión; sin embargo, por 1.200 euros más el Berlingo con este motor puede solicitarse con el magnífico cambio automático EAT8, mucho más recomendable para una utilización que combine el uso en el entorno urbano con viajes de largo recorrido. En el escenario de la gran ciudad, el Berlingo es el rey por tres razones importantes. Una de ellas es su visibilidad perimetral gracias a una superficie acristalada muy generosa. Otra es su increíble radio de giro, que permite aparcar en menos tiempo y con menos maniobras, o cambiar de sen-

tido en muy poco espacio. Y la tercera, la facilidad que nos brinda el magnífico propulsor y el buen escalonamiento del cambio para circular en marchas largas a baja velocidad, reduciendo consumos.

Y en cuanto a estabilidad se refiere, el Berlingo goza de un equilibrio sobresaliente a pesar de su altura y de su peso. El coche es cómodo, pero las suspensiones aguantan el tipo en las carreteras más enrevesadas con nobleza y sin reacciones inesperadas. Además, por menos de 500 euros el sistema Grip Control convierte al Berlingo en un todocamino que se defenderá bien en situaciones complicadas de adherencia. Y por otros 500 euros, la tercera fila ampliará a siete el aforo de uno de los multiusos más recomendables del segmento.

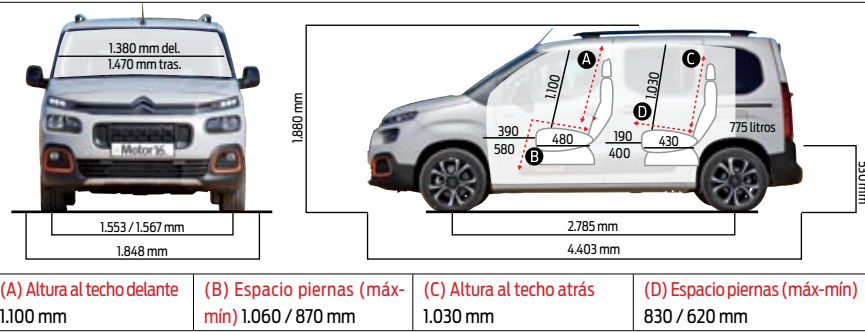
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 BLUEHDI 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable. Intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	n.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Esquema de ruedas tiradas, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R17
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.505
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,6
Número de plazas	5 (7 en opción)



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Luz diurna LED	▲		
Toma de 220 V			►
Aparcamiento asistido			►
Techo Modutop			►
Acceso y arranque sin llave			►
Climatizador automático	▲		
Tercera fila de asientos			►
SEGURIDAD			
Luces largas automáticas			►
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Alerta de riesgo de colisión	▲		
Asistente de salida en batería		▼	
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del. / tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal	▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼	
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz		▼	
Grip Control y ruedas de invierno			►
Regulador velocidad adaptativo			►
Airbag conductor/acompañante	▲		

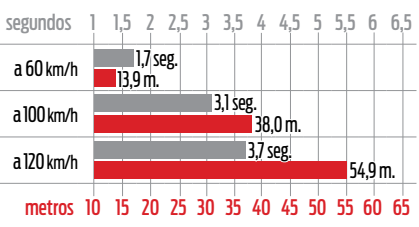
PRINCIPALES OPCIONES SIN IVA

Gancho de remolque desmontable: 454. Toma de 220 V: 62. Head-up Display: 330. Navegador 3D: 661. Tercera fila de asientos: 454. Techo Modutop: 700. Grip Control: 429. Ayuda al estacionamiento trasero con cámara de visión 360°: 165. Park Assist: 537. Acceso y arranque manos libres: 330.

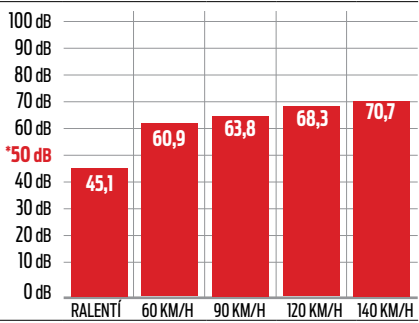
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	186 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,8 (10,3)
Recorriendo (metros)	203
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,2
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,5
Conducción dinámica	7,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,2
A 140 km/h de cruce	7,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	895
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,8
Ciclo extraurbano	4,0
Ciclo mixto	4,3

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	CITROËN BERLINGO BLUEHDI 130 SHINE XTR	FORD TOURNEO CONNECT 1.5 TDCI 120 TITANIUM	OPEL COMBO LIFE INNOVATION 1.5 TD 130	PEUGEOT RIFTER ALLURE BLUEHDI 130
Precio	21.344 euros	22.588 euros	21.527 euros	21.565 euros
Cilindrada	1.499 cc	1.499 cc	1.499 cc	1.499 cc
Potencia	130 CV / 3.750 rpm	120 CV / 3.600 rpm	130 CV / 3.750 rpm	130 CV / 3.750 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.750 rpm	27,5 mkg / 1.750-2.500 rpm	25,5 mkg / 1.750 rpm	30,6 mkg / 1.750 rpm
Cambio	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades	Manual, de 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,8 / 4,0 / 4,3 l/100 km	4,6 / 4,3 / 4,4 l/100 km	4,8 / 4,0 / 4,3 l/100 km	4,8 / 4,0 / 4,3 l/100 km
Emisiones	114 g/km CO ₂	118 g/km CO ₂	113 g/km CO ₂	114 g/km CO ₂
Autonomía	1.162 kilómetros	1.365 kilómetros	1.162 kilómetros	1.162 kilómetros
Vel. máxima	186 km/h	171 km/h	185 km/h	183 km/h
0 a 100 km/h	10,3 segundos	12,6 segundos	10,6 segundos	10,4 segundos
Maletero	775 litros	1.029 litros	597 litros	775 litros
Dimensiones	4.403 / 1.848 / 1.800 mm	4.418 / 1.835 / 1.844 mm	4.403 / 1.848 / 1.841 mm	4.403 / 1.848 / 1.796 mm
Batalla	2.785 mm	2.662 mm	2.785 mm	2.785 mm
Diámetro giro	10,8 metros	11,3 metros	10,8 metros	10,9 metros
Depósito comb.	50 litros	60 litros	50 litros	50 litros
Peso	1.505 kilos	1.683 kilos	1.431 kilos	1.505 kilos
A favor	El motor diésel no sólo cumple con la normativa actual si no que es agradable, silencioso y brillante. El piso plano y los asientos traseros individuales dan mucho juego. El radio de giro es espectacular por reducido. A nivel de seguridad, es el más completo.	Es el que ofrece el depósito de combustible más generoso, lo que le convierte en el modelo con mayor autonomía gracias también a un gasto comedido. Tiene el maletero más grande de todos, con una diferencia muy notable. Calidad, seguridad y estabilidad, sus bazas.	Es el más ligero del cuarteto y eso se nota en el comportamiento. Además, está un punto mejor acabado que el resto, al menos en cuanto a calidad de los materiales. Como ocurre con sus hermanos de proyecto, su versatilidad es total. Y el motor, una maravilla.	El tercer integrante de la familia tiene su propia personalidad, incluyendo el i-Cockpit, común a todos los últimos Peugeot. Comparte virtudes con sus 'primos', como son la versatilidad, el agrado del motor diésel de 130 CV y los elevados niveles de seguridad.
En contra	La rueda de repuesto va en el exterior, con mal acceso y muy expuesta. Aunque tiene luneta de apertura individual, el portón es grande para abrirlo si hemos aparcado en línea. Su gasto real es más alto que el anunciado.	Es el más pesado del grupo porque, entre otras cosas, es un poco más grande. Aunque la diferencia no está justificada. La pantalla central es de 6 pulgadas, frente a las de 8 de sus rivales. Con 10 caballos menos, es el que ofrece peores prestaciones.	Su maletero es más pequeño que el de sus 'primos' y que el del Tourneo. El consumo también en este modelo es bastante más elevado que el homologado. La zona 'vacíabolsillos' entre los asientos no sirve de mucho.	Como el Rifter también comparte con sus 'primos hermanos' las pegas, el consumo es más elevado que los datos homologados, el portón trasero es muy aparatoso y la rueda de repuesto está muy expuesta.

EL DETALLE

SEGURIDAD El mejor de su segmento

Entre los 'multiespacio', el nuevo Berlingo es el que ofrece un mayor número de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción. Se trata de 19 dispositivos que, de serie o en opción, dejan en evidencia a más de un modelo premium. Porque el Berlingo lleva o puede llevar desde Head-up display hasta regulador de velocidad adaptativo con función stop, pasando por control de estabilidad de remolque o Park Assist, entre otros. Además, conviene resaltar que las opciones referentes a la seguridad tienen un precio tan razonable que uno de los Pack cuesta sólo 82 euros.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,44 euros/km. Coste km total: 0,57 euros/km.	RED DE POSVENTA 1.055 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO Seguro a terceros: 336,55 euros/año. Seguro a todo riesgo: 522,11 euros/año con franquicia de 300 euros.	GARANTÍA Dos años sin límite de kilometraje
Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.	www.citroen.es
DATOS DEL COMPRADOR CITROËN Citroën España. C/ Eduardo Barreiros 110, 28041. Madrid. Teléfono: 913213921	 PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 23.037 EUROS



El Mazda3 supone un salto de calidad que equipara a la firma japonesa con las marcas de primera categoría. Presentado en Los Ángeles, inaugura la nueva generación de vehículos de Mazda al estrenar una moderna arquitectura centrada en el ser humano y evolucionar el diseño KODO.

Revolucionario

El nuevo Mazda3 inaugura la siguiente generación de modelos de Mazda, y lo hace, por ejemplo, evolucionando el reconocible diseño KODO para llevarlo a nuevos niveles de pureza y a una calidad de acabado artesanal, explorando la esencia de la estética japonesa. Aunque el diseño general presenta una forma sencilla, que parece estar hecha de una sola pieza, las sutiles ondulaciones de la superficie de la carrocería varían con las lu-

ces y los reflejos, aportando al vehículo sensación de vida y potenciando la expresión de vitalidad en relación a modelos KODO precedentes. Además, las versiones 5 puertas y Sedán del Mazda3 poseen personalidades muy diferenciadas, pues si el primero resulta ante todo dinámico, en el Sedán prima la elegancia.

Mazda estrenó en 2010 su nueva filosofía de diseño KODO, o 'alma del movimiento', que busca dotar de

vida la forma misma de los vehículos; captar la energía que se encuentra en el movimiento de las criaturas vivas, e infundir esa energía y el ritmo que la acompaña en la forma de los vehículos para crear automóviles con una vitalidad que les dé vida real. Pero para la siguiente generación de vehículos Mazda el objetivo era crear una imagen aún más elegante que todo lo visto con anterioridad, aunque sin perder la sensación de vitalidad. Y la

plasmación de ello llegó con ocasión del Salón de Tokio de 2017, donde se presentaron el concept Mazda Vision Coupé y el compacto Mazda Kai Concept, representando este último «el ideal de un vehículo propulsado por un motor de combustión interna».

La estética japonesa suele expresar un tipo de elegancia que no se encuentra en ninguna otra parte; podría describirse como un estilo que se desprende de un exquisito

sentido del equilibrio. Gran parte de la cultura tradicional nipona se basa en el concepto minimalista de 'menos es más', por el que se hace hincapié en eliminar o minimizar elementos para dar lugar a una abundancia de espacio vacío.

Infundir vida a la carrocería es el concepto central de la filosofía de diseño KODO, aunque esa expresión de vitalidad puede transmitirse de diferentes maneras, y una es el uso de exquisitos patrones de luz cambiantes, técnica propia del arte japonés. Los toques de luz sobre los laterales de la carrocería son intensos y bien perfilados para resaltar la potencia física del modelo, mientras que unos patrones de luz más suaves y elegantes centellean en los espacios vacíos del vehículo. La combinación de esos dos efectos de luz son los que llenan de vida a la nueva generación Mazda.

Dentro, con el fin de reforzar la conexión entre el coche y el cliente, todos los elementos del puesto de conducción están organizados con una simetría horizontal perfecta, centrada en el conductor. Y en base al 'menos es más', todo lo que no es el puesto de conducción se ha resuelto con la máxima sencillez posible, para resaltar la presencia del cockpit, creando un entorno

El objetivo era dotar a cada modelo de una personalidad específica: un 5 puertas con un diseño más emotivo frente a un sedán cuyas proporciones transmiten elegancia y exclusividad.

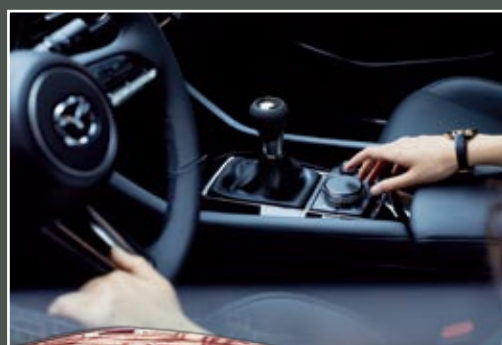


Los nuevos faros aplican la máxima de que 'menos es más'. De ahí que se elimine lo innecesario para dejar, tan solo, la esencia de un faro.



confortable, excelente en términos de ergonomía, donde el conductor y el vehículo entablan un diálogo natural centrado en la tarea de conducir.

Mazda ha aplicado tecnologías de vanguardia y un notable cuidado por los detalles en ergonomía y visibilidad, la interfaz hombre-máquina



◀ El concepto 'Jinba Ittai' reduce al mínimo la separación entre el espacio del vehículo y el conductor, de forma que este puede manejar el coche de modo intuitivo, como si fuera una extensión de su cuerpo.

(HMI) y la calidad del equipo de sonido, con el objetivo de ofrecer a todos sus ocupantes el placer de una experiencia de conducción natural, cómoda y relajante.

En ese sentido, el protagonismo esencial es de la llamada SKYACTIV-VEHICLE ARCHITECTURE, una nueva generación de tecnologías estructurales que debuta con el Mazda3. Por ejemplo, la estructura básica de los asientos está concebida para mantener la curva natural en S de la columna vertebral. La banqueta y la parte baja del respaldo sujetan los muslos y las regiones inferior y superior de la pelvis. Por su parte, la zona superior del respaldo sirve de apoyo a



la caja torácica. Esta estructura hace posible que el conductor establezca su cabeza de forma natural con pequeños movimientos de la pelvis y la



▶ Entre las innovaciones de la arquitectura SKYACTIV-VEHICLE figuran una estructura de chasis donde los distintos elementos interactúan y unos niveles de NVH –ruido, vibración y aspereza– optimizados.



número de orificios de ésta. Además, se ha controlado la transmisión de vibraciones

columna vertebral, sin ningún esfuerzo consciente.

Además, la carrocería es una evolución del concepto de bastidor recto y la estructura de anillos continuos de Mazda. Se han introducido nuevas conexiones de adelante atrás que complementan las conexiones verticales y laterales que ya existían en la carrocería anterior, para formar estructuras anulares multidireccionales. Ha aumentado la rigidez y, a la vez, se ha reducido el retardo en la transmisión de energía, maximizando con ello la función de los amortiguadores y los neumáticos. La carga de energía procedente de la superficie de la carretera se concentra así en puntos específicos seleccionados. Además, se ha adoptado una configuración de amortiguación que ayuda a absorberla, de modo que las vibraciones causantes del ruido se han podido rebajar sin aumentar el peso del vehículo.

La suspensión emplea barras MacPherson delanteras y una novedosa configuración trasera de barras de torsión, todo ello basado en el concep-

to de atenuar la transmisión de fuerza a la masa suspendida. La estructura interna de los casquillos tiene una nueva forma esférica, que se combina con la nueva geometría de la suspensión para una transmisión sin retardo y una acción más lineal.

Decisivas son también las mejoras en rumorosidad, y la investigación de Mazda aplicada al ser humano se ha centrado en tres características del sonido que afectan negativamente a los ocupantes del habitáculo: el volumen del sonido, los cambios de tono y 'pitch' a lo largo del tiempo y la dirección de origen del sonido. La supresión de generación de ruido y la reducción de su volumen, controlando a la vez las fluctuaciones en el sonido y en su

dirección, tienen el doble objetivo de lograr que el entorno del habitáculo sea 'silencioso', pero también que el silencio sea de 'alta calidad' y satisfactorio para cada ocupante.

El aislamiento se ha optimizado, por vez primera en un Mazda, con una estructura de doble panel consistente en un espacio entre la carrocería y la moqueta, e incluso se ha reducido el



▶ Acelerar, frenar y girar, tres movimientos básicos del coche que en el Mazda son naturales para el conductor.



misibles se transmiten sin retardos, contribuyendo a un entorno tranquilizador y más confortable.

El resultado, un modelo revolucionario que inaugura la nueva generación de vehículos Mazda y que equipara a la firma japonesa con las marcas de primera categoría.

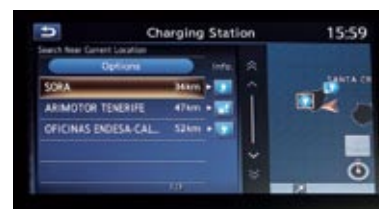
Motor 16 para Mazda



SU ARQUITECTURA HA ESTUDIADO EL EQUILIBRIO DEL SER HUMANO PARA QUE LOS MOVIMIENTOS DE LA CARROCERÍA SEAN MÁS NATURALES



LA RECARGA BIDIRECCIONAL DEL LEAF DUPLICA SU FUNCIONALIDAD: ES UN VEHÍCULO... PERO TAMBIÉN UNA FUENTE DE ENERGÍA MÓVIL



▶▶▶ Gracias a la aplicación NissanConnect EV el conductor puede localizar el punto de recarga que más le interesa mientras circula. Y en un punto rápido, alcanzar el 80 % de la carga en 40 minutos es factible.



En este sentido, un ecosistema interconectado de conductores, vehículos y hábitats es clave para lograr un mundo

más limpio y seguro. Y Nissan decidió en su día asumir un rol determinante en la definición de las calles del futuro, en as-

pectos como los coches autónomos, los sistemas de gestión de tráfico o las infraestructuras de recarga, donde la marca

japonesa es líder a nivel europeo, pues cuenta ya con más de 2.300 estaciones de carga rápida en nuestro continente y espera alcanzar las 5.500 en 2020, de modo que se garantice el acceso a la conducción sostenible.

Asimismo, Nissan está pilotando los ensayos de eficiencia del sistema V2G –Vehicle-to-Grid o ‘vehículo a red’– en diferentes ciudades europeas. Así, y al igual que sucede con el acceso a las energías renovables, los conductores podrán conectar sus vehículos eléctricos a la red durante las horas de tarifa valle, y después utilizar la electricidad almacenada en la batería del automóvil mientras conducen... e incluso cuando no lo hacen. Porque la tecnología V2G –ver cuadro en página siguiente– permite emplear esa energía almacenada en la batería para alimentar de electricidad a la oficina o la vivienda gracias a su sistema de carga bidireccional, único en el mercado.

Es decir, que un vehículo eléctrico como la segunda

La conexión perfecta

Además de asegurar nuestra movilidad diaria sin emisiones, el nuevo Nissan Leaf puede transmitir electricidad para alimentar el mundo que le rodea gracias a su avanzada tecnología de recarga bidireccional Vehicle-to-Grid, que multiplica las posibilidades reales de las energías renovables.

La era de la electrificación ya está aquí, y Nissan ha contribuido como ningún otro fabricante a popularizar esta respetuosa tecnología con su Leaf, el vehículo eléctrico más vendido en el planeta. Pero si la primera generación ya indicó el camino a seguir, la segunda, recientemente lanzada, sitúa de nuevo a la firma japonesa un paso por delante, gracias a soluciones innovadoras como el llamado ‘ecosistema eléctrico’, basado en la interconexión del vehículo y

su entorno más próximo, ya sea la vivienda, nuestro centro de trabajo...

La Movilidad Inteligente

▼ La batería de 40 kWh del nuevo Leaf va alojada bajo el suelo del coche, en una zona que no resta amplitud ni al habitáculo ni al maletero.

Nissan, sobre la que se articula la gama actual y futura de productos de la marca, se basa en tres aspectos: Conduc-

ción Inteligente –gracias a la conducción autónoma, el coche nos evitará el estrés y nos reservará sólo las experiencias satisfactorias–, Potencia Inteligente –el transporte sostenible no tiene por qué comprometer las prestaciones ni la emoción de conducir– e Integración Inteligente. Un punto este último llamado a cambiar nuestro mundo... y cambiarlo a mejor: reducción de costes energéticos, mayor disponibilidad de electricidad procedente de fuentes renovables, entorno mejor preservado...



MAYOR AUTONOMÍA Y CARGA MÁS RÁPIDA

Un eléctrico con más libertad de movimientos

Los beneficios de la conducción eléctrica son mayores de los que muchos esperan, porque al decir adiós al motor de combustión te olvidas de visitar las gasolineras y reduces el gasto en mantenimiento, pues el motor eléctrico tiene menos componentes –no hay radiador y tampoco transmisión– y no requiere cambios de aceite, bujías o correas, por ejemplo. Pero es que, además, el nuevo Leaf ha incrementado hasta 415 kilómetros en ciudad y 285 kilómetros de media –según la nueva norma WLTP, más exigente que la NEDC anterior– la autonomía con una sola carga, lo que permite a los conductores disfrutar de desplazamientos más largos, e interconectados gracias

a la creciente red de recarga rápida CHAdeMO. En este sentido, podemos conectar el Leaf a un Wallbox de 6,6 kW instalado en nuestro hogar o en la oficina, donde la carga se completará en 7 horas y media –16 en un enchufe doméstico normal–; y si optamos por un punto de recarga rápida pública de 50 kW, la batería alcanza el 80 % de su carga en un tiempo que oscilará entre 40 y 60 minutos, dependiendo de las condiciones ambientales, la temperatura de la batería o el tipo de puerto.



LA ENERGÍA PROCEDENTE DE FUENTES RENOVABLES, COMO SOLAR Y EÓLICA, SE PUEDE ALMACENAR EN EL LEAF Y USARLA EN EL HOGAR

ECOSISTEMA ELÉCTRICO NISSAN VA UN PASO POR DELANTE

El nuevo Nissan Leaf es mucho más que un simple vehículo cien por cien eléctrico, pues también puede operar como una unidad eléctrica completa gracias a su tecnología de carga bidireccional, única en el mercado y que le permite transmitir electricidad para alimentar de energía a su entorno, pues basta con conectarlo a nuestro hogar o al lugar de trabajo. E incluso puede enviar la carga sobrante a la red eléctrica para alimentarla y estabilizarla gracias al innovador sistema Vehicle-to-Grid (V2G) de Nissan.

Esto abre la puerta a una nueva etapa en la que se acelerará la electrificación, como demuestran una serie de proyectos donde Nissan participa activamente. En Dinamarca, por ejemplo, la marca japonesa colabora con la empresa energética E.ON para explorar pruebas piloto y ofertas comerciales relacionadas con servicios V2G, generación de energía renovable y soluciones de almacenamiento, así como la integración en la red eléctrica de los propietarios de vehículos eléctricos Nissan. Este programa, que Nissan y E.ON se han comprometido a implantar en otros países europeos, tiene como objetivo central conseguir una sociedad más integrada, con oficinas, escuelas, hogares, carreteras y vehículos totalmente interconectados. Y todo ello,

funcionando gracias a energía sostenible. Además, el sistema podría llegar a traducirse en cero costes de combustible para el cliente; o lo que es lo mismo: electricidad gratis para su vehículo eléctrico.

La marca también participa en el proyecto Nissan Energy Solar, anunciado hace unos meses en el Reino Unido. Tradicionalmente, la energía solar se ha usado para alimentar electrodomésticos durante el día, pero no cuenta con capacidad para almacenar energía; sin embargo, los hogares incluidos en el proyecto Nissan Energy Solar pueden recoger y almacenar el exceso de energía de sus paneles solares y usarla durante la noche para recargar su Nissan eléctrico. El resultado es una energía totalmente renovable y a bajo coste para los clientes.

Y en Francia, Nissan y su socio energético OKWind han lanzado una nueva solución de almacenamiento energético para empresas, especialmente adaptada a zonas rurales. Actualmente, el sistema solar de OKWind reduce un 40 % el coste de la electricidad; pero al combinarse con un sistema de almacenamiento energético para las empresas, permitirá a los granjeros usar energía ecológica y ser autosuficientes para cubrir hasta el 75 % de sus necesidades.



▲◀ El nuevo Nissan Leaf acaba de ser elegido Mejor Coche del Año en Canarias 2019. En esa comunidad, su Gobierno eliminaba recientemente el IGIC –un impuesto equivalente al IVA aplicado en el resto del país– para la compra de vehículos eléctricos.

necesidad de conexión alguna con la red eléctrica del municipio.

Y en Europa los proyectos se multiplican: Dinamarca, Reino Unido, Francia... La colaboración con las principales empresas de energía ya está dando sus frutos en forma de usuarios –tanto particulares como empresas– que reducen su factura eléctrica, y de un mayor aprovechamiento de fuentes renovables como la eólica o la solar. El vehículo eléctrico, según la mayoría de analistas, es una de las principales tecnologías para luchar contra el cambio climático, reducir las emisiones contaminantes del transporte a la atmósfera y aminorar los costes de uso y mantenimiento de los vehículos.

Y el siguiente paso, que ya da el nuevo Leaf, es conectar la batería a la infraestructura social, de modo que el coche eléctrico no sólo sirva para el transporte sin emisiones, sino que opere también como dispositivo energético móvil que nos permita participar activamente, y con inteligencia, en el mercado de la electricidad.

Motor 16 para Nissan 



◀▲ Las tecnologías V2H / V2G (Vehicle-to-Home y Vehicle-to-Grid) permiten usar la energía almacenada en la batería de 40 kWh del Leaf como fuente de energía en el hogar, al que puede llegar a suministrar electricidad durante cuatro días.



generación del Leaf ahora comercializada no sólo redundará en una mejor salud para los habitantes de una urbe o en la reducción del ruido ambiental, sino que también permi-

te transformar la gestión y el consumo de energía eléctrica en hogares y centros de trabajo, por citar dos supuestos.

En la ciudad japonesa de Namie, por ejemplo, arrasa-

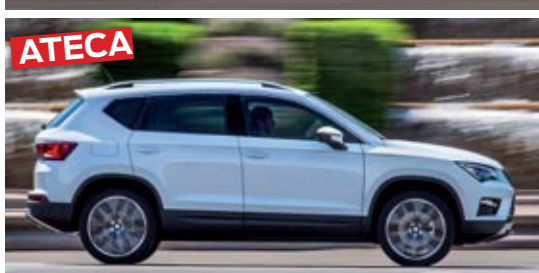
da por el terremoto y posterior tsunami del 11 de marzo de 2011, las baterías usadas del Nissan Leaf, combinadas con un sistema de paneles solares, ya iluminan las calles sin



▲ Unida a un motor de 110 kW (150 CV) y 320 Nm de par máximo, la batería del Leaf procura una autonomía WLTP de 285 kilómetros.



SIETE ESTE ES EL NÚMERO DE MODELOS QUE OFRECE SEAT EN SU GAMA MÁS EFICIENTE, CON MOTORES TDI ENTRE 80 Y 190 CV



Los siete magníficos

A pesar de lo que se diga, los modelos de mecánica diésel siguen siendo tremendamente interesantes y recomendables para una buena parte de los usuarios, sobre todo cuando hablamos de largos kilometrajes anuales, buscamos la máxima eficiencia en los usos más variados y no queremos maltratar el bolsillo en el momento de la compra pero tampoco al repostar. Seat siempre ha tenido una gran oferta TDI en este sentido, en modelos de 'siempre' como el Ibiza, el León –en sus múltiples configuraciones– o el Alhambra, o de nueva 'hornada', como la atractiva gama SUV que comenzó con el Ateca, continuó con el Arona y ahora se acaba de completar por arriba con el Tarraco, disponible con cinco o siete plazas. El abanico de potencias oscila entre los 80 y los 190 caballos, siempre partiendo de dos bloques de alto rendimiento: uno de 1,6 litros y otro 2 litros. A los TDI de Seat les queda cuerda para rato...



Seat Ibiza. El bloque 1.6 TDI da vida a tres eficientes variantes de este superventas

El modelo español de más éxito en el mercado nacional en los últimos años es el que ofrece más versiones TDI en la marca, con potencias de 80, 95 y 115 caballos.

El Ibiza es el modelo más vendido de Seat, por su largo historial, equilibrio general y tecnología. También por la contundencia de los propulsores diésel TDI, que han sabido adaptarse a las circunstancias y necesidades de cada momento a lo largo de todos estos años.

Actualmente es el modelo que más versiones turbodiésel ofrece en la marca. Todas parten del mismo bloque de

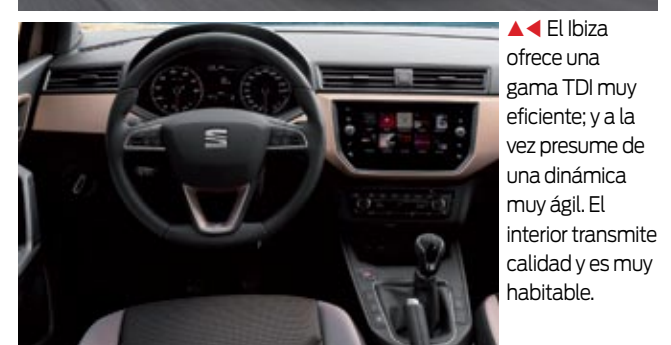
1,6 litros y derivan en 80, 95 y 115 caballos, los dos primeros con cambio manual de cinco relaciones, y de seis en el más potente. La versión intermedia también contempla una transmisión DSG de doble embrague con siete velocidades. Se trata de motores muy eficientes que firman unos consumos muy atractivos y ofrecen, a la vez, un gran rendimiento.

El Ibiza actual sólo se co-

es el agradable tacto general que brinda y su extraordinario comportamiento dinámico, siendo en ambos aspectos uno de los referentes de este segmento cada vez menos utilitario, ya que su longitud se estira hasta los 4,06 metros.

En este sentido, la gama TDI no renuncia a soluciones tecnológicas como la avanzada plataforma MQB A0 o el acabado FR, con una suspensión deportiva más firme que rebaja la altura del conjunto 15 milímetros. Y para los más exigentes pone en juego una amortiguación selectiva que se gestiona con los programas de conducción del asistente Drive Select.

El Ibiza es el modelo de acceso a la gama TDI en Seat, pero no por ello renuncia a un avanzado equipamiento, como faros Full LED, el cuadro de mandos Virtual



El Ibiza ofrece una gama TDI muy eficiente; y a la vez presume de una dinámica muy ágil. El interior transmite calidad y es muy habitable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 80	1.6 TDI 95	1.6 TDI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	80 CV/2.700-4.800	95 CV/2.750-4.600	115 CV/3.250-4.000
Par máximo/rpm	23,5 mkg/1.400-2.400	25,5 mkg/1.500-2.600	25,5 mkg/1.500-3.200
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual 5v. o Aut. 7v.	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	185/65 R15
Peso (kg)	1.247	1.253 (Aut: 1.272)	1.258
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.059/1.780/1.444	4.059/1.780/1.444	4.059/1.780/1.444
Volumen maletero (l)	355	355	355
Capacidad depósito (l)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	13,3	11,3 (Aut: 11,7)	10,0
Velocidad máx. (km/h)	172	182 (Aut: 181)	195
Consumo mixto (l/100 km)	3,8	3,8 (Aut: 4,0)	4,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	100	100 (Aut: 105)	111
Precios desde... (euros)	16.530	16.990	19.920

mercializa con carrocería de cinco puertas, y el interior transmite sensación de calidad, además de presumir de una habitabilidad y un maletero que se sitúan entre los mejores de su categoría.

Otra de las claves del Ibiza

Cockpit configurable, una amplia dotación en asistentes de conducción y, como no puede ser de otra manera en un vehículo con un claro enfoque juvenil, una amplia oferta multimedia y de conectividad.



EL ARONA COMPARTE CON EL IBIZA GRAN PARTE DE SU GENÉTICA. TANTO CON 95 COMO CON 115 CABALLOS, SU GASTO MEDIO ES 4,3 LITROS



►► Uno de los atractivos del Arona es su oferta en cuanto a personalización se refiere, como la carrocería bicolor. Es un modelo ágil y dinámico, y el interior y el maletero son realmente amplios.

Seat Arona. Un explorador en la ciudad y un gran aventurero fuera de ella

A pesar de que su enfoque es urbano, las dos opciones turbodiésel 1.6 TDI de 95 y 115 CV le permiten afrontar largos desplazamientos con solvencia y economía.

El poder de la imagen es lo que más atrae de este modelo. El Arona es básicamente un Seat Ibiza sobrelevado y con más ‘músculo’. Es aún más aparente, algo más amplio, con mejor visibilidad y un acceso al interior más confortable. Y eso es lo que demandan muchos de los conductores actualmente.

Más allá de una oferta de personalización muy atractiva, incluida una carrocería bicolor, y una generosa altura al suelo que nos permite afrontar pistas de tierra fáciles, toda la gama contempla tracción delantera exclusiva-

mente, sin ayudas ‘off road’ específicas en este sentido. Su objetivo es otro.

Como el Ibiza, su gama turbodiésel se basa en el bloque 1.6 TDI, pero renuncia a la versión de 80 CV y apuesta por las de 95 y 115, algo lógico debido a su mayor peso y talla. La de acceso se puede combinar también con un cambio DSG7, mientras que la más potente presenta un rendimiento notable y firma también un consumo medio de sólo 4,3 litros.

Este SUV urbano ofrece una dinámica muy estable y ágil, más si apostamos por el



acabado FR, que presenta una suspensión más firme. Y también se puede optar por una adaptativa. Para redondear el conjunto, su dotación tecnológica es muy avanzada.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI 95	1.6 TDI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	95 CV/2.750-4.600	115 CV/3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.500-2.600	25,5 mkg/1.500-3.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5v. o Aut. 7v.	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.297 (Aut: 1.320)	1.303
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552
Volumen maletero (l)	400 / 1.280	400 / 1.280
Capacidad depósito (l)	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,9 (Aut: 11,7)	10,5
Velocidad máx. (km/h)	172 (Aut: 174)	185
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (Aut: 4,4)	4,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	113 (Aut: 115)	114
Precios desde... (euros)	19.900	21.800

SEAT LEÓN X-PERIENCE. ESPÍRITU AVENTURERO

Hay quien busca la dinámica de un turismo, la enorme capacidad de maletero de un familiar y poder afrontar retos ‘off road’ relativamente complicados con garantías. Y todo eso es lo que ofrece el León ST X-Perience, modelo que incrementa la altura libre al suelo 15 milímetros y se rodea de protecciones en los bajos y alrededor de la carrocería para evitar imprevistos fuera del asfalto. Otro aliado fundamental es el sistema

de tracción total 4Drive, elemento que se monta de serie. Actualmente apuesta por el conocido propulsor

2.0 TDI de 150 CV, asociado siempre al eficaz cambio DSG de doble embrague, con siete relaciones.



► Este modelo eleva 15 milímetros la altura libre al suelo respecto al León ST, y se rodea de protecciones para poder salir del asfalto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Potencia máxima/rpm	150 CV/3.500
Par máximo/rpm	34,7 mkg/1.750
Tracción	Total
Caja de cambios	Autom. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/55 R17
Peso (kg)	1.492
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.543/1.816/1.481
Volumen maletero (l)	587
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Velocidad máx. (km/h)	208
Consumo mixto (l/100 km)	4,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	129
Precios desde... (euros)	31.910



Seat León. El líder en ventas del mercado español se ofrece con dos carrocerías

En su gama ofrece una dinámica variante de cinco puertas y un versátil familiar ST, ambos disponibles con propulsores turbodiésel de 115 y 150 caballos de potencia.

Actualmente es el modelo más vendido en el mercado español, y no lo es por casualidad. Sus argumentos son tan sólidos como atractivos a nivel dinámico, tecnológico, de eficiencia, de calidad y hasta de gama. El León se puede elegir con una carrocería de cinco puertas o en una práctica variante ST que estira el voladizo trasero para ofrecer un maletero con nada menos que 587 litros.

Dos son las opciones turbodiésel que se montan en el León. Por un lado, un eficiente 1.6 TDI de 115 caballos que se puede asociar a un cambio manual o al DSG; por otro, la contundencia del 2.0 TDI 150 CV, un motor con el que podemos firmar una compleja ecuación, como un consumo medio homologado de 4,4 litros y, a la vez, 211 km/h, rendimiento que pondría contra

FICHA TÉCNICA

MOTOR	5P 1.6 TDI	5P 2.0 TDI	ST 1.6 TDI	ST 2.0 TDI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.968	1.598	1.968
Potencia máxima (CV)/rpm	115/3.250-4.000	150/3.500-4.000	115/3.250-4.000	150/3.500-4.000
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.500-3.250	34,7/1.750-3.000	25,5/1.500-3.250	34,7/1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v. o Aut. 7v.	Automática, 7 vel.	Man. 6v. o Aut. 7v.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	225/45 R17	205/55 R16	225/45 R17
Peso (kg)	1.311 (Aut: 1.339)	1.372	1.352 (Aut: 1.380)	1.425
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.282/1.816/1.459	4.281/1.816/1.444	4.549/1.816/1.454	4.548/1.816/1.439
Volumen maletero (l)	380 / 1.210	380 / 1.210	587 / 1.470	587 / 1.470
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,8 (Aut: 10,2)	8,4	10,6	8,7
Velocidad máx. (km/h)	197	211	194 (Aut: 196)	212
Consumo mixto (l/100 km)	4,2 (Aut: 4,0)	4,4	4,2 (Aut: 4,0)	4,5
Emissiones CO ₂ (g/km)	109 (Aut: 106)	115	109 (Aut: 106)	117
Precios desde... (euros)	22.380	28.740	23.400	29.760



►► La variante ST estira el voladizo trasero para ofrecer 587 litros de maletero, pero sin renunciar a las cualidades dinámicas del 5 puertas.

las cuerdas a variantes de similar potencia en gasolina. Esa última versión se ofrece con caja DSG7 y acabado FR, que además de una estética más deportiva monta una suspensión más firme.

El León es una de las op-

adaptativo, alerta de cambio involuntario de carril, luces de carretera inteligentes, cámara trasera, faros Full LED, cuadro Digital Cockpit configurable, cargador inalámbrico del móvil y una extensa oferta multimedia.

◀ El acabado FR se asocia exclusivamente a la variante 2.0 TDI de 150 CV y la caja DSG7.

ciones más dinámicas del segmento, transmite un gran tacto general al volante y contempla el asistente Drive Profile, con cuatro programas de conducción.

Otro de sus puntos fuertes es que se rodea de una avalancha de sofisticados elementos en su dotación, como una frenada de emergencia en ciudad que reconoce peatones, un control de velocidad de crucero

ATECA EL PRIMER SUV QUE LLEGÓ A LA GAMA DE SEAT ES UN A DE LAS APUESTAS MÁS DINÁMICAS EN ESTE COMPETIDO SEGMENTO



► El Ateca es un modelo sumamente equilibrado en todos los frentes. Contempla dos variantes TDI con 115 y 150 caballos, en ambos casos disponibles con caja manual o DSG.

Seat Ateca.

Este modelo abrió el camino de la gama SUV en la marca española

Mide 4,36 metros, ofrece cinco confortables plazas, se rodea de una alta tecnología y apuesta por dos eficientes variantes TDI, con 115 y 150 caballos de potencia.

El Ateca pasará a la historia por muchas razones; pero una de ellas, sin duda, haber sido el primer SUV que entró en producción en Seat. Como ocurre con el Arona respecto al Ibiza, el Ateca es básicamente un León con más ‘altura’ para ofrecer más espacio y un maletero con 510 litros, al que podemos acceder por medio de un portón con función manos libres.

La oferta TDI también es conocida, con los eficientes 1.6 TDI de 115 CV y el 2.0 TDI de 150, ambos asociados tanto a una caja manual de seis relaciones o la automática DSG de

siete. Y sea cual sea la alternativa elegida, la tracción es exclusivamente delantera.

El Ateca es un vehículo muy agradable, confortable y de reacciones ágiles. Dinámicamente es una de las mejores opciones de su categoría y, salvo el acabado de entrada Reference, contempla el asistente de modos de conducción Seat Drive Profile, aunque no pueden combinarse con una suspensión adaptativa, reservada sólo para las variantes con tracción total 4Drive.

Sí saca pecho a la hora de valorar su equipamiento, con elementos como un asistente



de aparcamiento automatizado, faros Full LED, cargador inalámbrico, cuadro Digital Cockpit configurable, sistema de navegación con pantalla táctil de 8 pulgadas...

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.968
Potencia máxima/rpm	115 CV/3.250-4.000	150 CV/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.500-3.250	34,7 mkg/1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6v. o Aut. 7v.	Manual 6v. o Aut. 7v.
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	215/60 R16	215/60 R16
Peso (kg)	1.428 (Aut: 1.446)	1.453 (Aut: 1.483)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363 / 1.841 / 1.601	4.363 / 1.841 / 1.601
Volumen maletero (l)	510	510
Capacidad depósito (l)	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	8,8
Velocidad máx. (km/h)	184	200
Consumo mixto (l/100 km)	4,2 (Aut: 4,9)	4,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	120 (Aut: 128)	124 (Aut: 123)
Precios desde... (euros)	25.410	29.770

SEAT ALHAMBRA. LA FAMILIA ES LO PRIMERO

Este formato de gran monovolumen familiar ha cedido terreno últimamente ante el empuje de los SUV, pero sigue siendo una opción muy atractiva para aquellos que buscan habitabilidad y confort para la familia. Actualmente la gama TDI contempla una variante de dos litros y 150 CV asociada tanto a un cambio manual como al automático DSG, ambos de seis velocidades y siempre con tracción delantera para impulsarse.

El interior contempla cinco plazas de serie y siete en opción, todas ellas individuales, aspecto que permite hasta 32

► Cómodo y dinámico, gracias a una suspensión variable adaptativa, su dotación en aspectos como la seguridad es muy avanzada.



configuraciones diferentes. Las puertas traseras correderas ofrecen un acceso más fácil y confortable al interior.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	150/3.500
Par máximo (mkg/rpm)	34,7/1.750-3.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 o Aut. 6
Frenos del./tras.	Discos v./Discos
Neumáticos	205/65 R16
Peso (kg)	1.703 (Aut: 1.724)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.854/1.904/1.720
Volumen maletero (l)	955 / 2.430
Capacidad depósito (l)	73
De 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máx. (km/h)	200 (Aut: 198)
Consumo mixto (l/100 km)	5,2 (Aut: 5,2)
Emisiones CO ₂ (g/km)	135 (Aut: 137)
Precios desde... (euros)	37.630



Seat Tarraco.

El ‘gran hermano’ de la gama SUV por tamaño, funcionalidad y tecnología

El nuevo buque insignia de la marca española ofrece una gran habitabilidad, con hasta siete plazas, y cuenta con dos opciones turbodiésel, de 150 y 190 caballos.

El Tarraco cierra el círculo de la atractiva gama SUV de Seat sacando músculo por la parte más alta de la familia. No sólo es el más grande, sino que también es el modelo que presume de una mayor tecnología actualmente.

Asentado sobre la nueva plataforma MQB-A LWB de batalla alargada, ofrece un interior con configuraciones de cinco o siete plazas a elegir, con una segunda fila

que presume de regulación longitudinal. En función del aforo, el maletero varía entre 230, 700 y 1.775 litros; y entre 760 y 1.920 litros si se trata del cinco plazas.

En el habitáculo podremos disfrutar del cuadro de mandos Digital Cockpit, avanzados asistentes en infoentretenimiento y conectividad, así como una novedad en forma de un control gestual para manejar ciertas



► El Tarraco mide 4,74 metros de longitud y se convierte en el ‘gran hermano’ de la gama SUV, por tamaño y por su tecnología.

funciones con un sencillo movimiento de la mano.

La familia diésel contempla dos variantes 2.0 TDI, con 150 y 190 caballos. La de acceso se asocia tanto a un cambio manual de seis relaciones con tracción delantera como a una transmi-

confort, el Tarraco también recurre a un control del chasis adaptativo en su carta de opciones. De serie sí disfrutaremos de unos sofisticados faros Full LED. Disponible en cuatro acabados, el precio de la gama diésel arranca en 33.950 euros.

► La segunda fila goza de regulación longitudinal, y las siete plazas son uno de sus atractivos.

sión automática DSG7, con tracción total 4Drive. Y la de 190 CV sólo contempla esta última configuración.

El asistente de conducción Seat Drive Profile permite elegir entre los programas Normal, Eco, Sport e Individual. Las variantes 4Drive añaden, además, los modos Nieve y Off Road, idóneos de cara al invierno o para circular fuera de carretera. Para incrementar la agilidad y el

La prima del yeti

La primera prueba de nuestra exitosa sección de 'Pruebas al límite' fue ya hace unos cuantos años a bordo de una PistenBully 600 Polar de Kässbohrer, que probamos en la Estación Invernal de Baqueira Beret. Y ahora volvemos a ponernos a los mandos de una 600 Polar mucho más moderna, eficiente y ecológica. Es la nueva reina de la nieve.

► Probar la PistenBully 600 Polar en Sierra Nevada ha sido toda una experiencia, a pesar del tiempo variable.



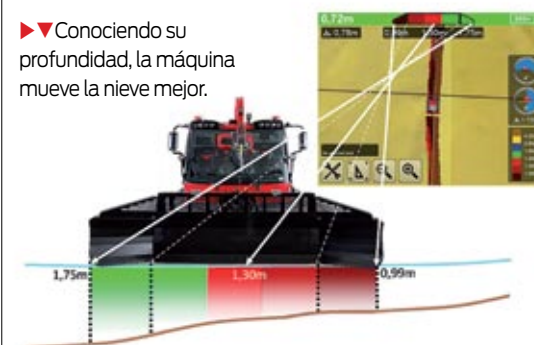
SNOWSAT EL GPS ELEVADO A LO MÁXIMO



▲ Con el SnowSat, el maquinista puede llegar a conocer la profundidad de la nieve que pisa.

SnowSat es un dispositivo de gestión profesional para la flota de maquinaria que trabaja las pistas. Este sistema mide la profundidad de la nieve por satélite con una precisión de unos pocos centímetros, y el maquinista dispone de esa información en tiempo real. Una vez que se deduce la altura de la máquina, este valor se compara con la altura de un modelo digital del terreno integrado en el sistema. La diferencia entre estos dos valores es la profundidad de la nieve en la ubicación de la máquina. Este sistema permite generar un 15 por ciento menos de nieve con los cañones, ya que se produce solo en función de las necesidades; ahorrar un 8 por ciento en consumo, o una visualización en tiempo real de pistas pisadas con un 5 por ciento menos de tiempo necesario para su ejecución.

►▼ Conociendo su profundidad, la máquina mueve la nieve mejor.



► El habitáculo de la 600 Polar es una auténtica nave espacial, repleta de mandos, pantallas y controles.



Andrés Más || amas@motor16.com

Aunque nos lo propusiésemos, sería casi imposible comparar la nueva PistenBully 600 Polar con un coche. Porque no hay muchos vehículos que pesen 13 toneladas, que gasten 20 litros de gasóleo a la hora, que alcancen una velocidad máxima de 20 km/h con 520 caballos, que lleven 16 faros de LED o cuyo sistema GPS informe de los centímetros de asfalto –en este caso de nieve– que hay bajo las ruedas. Sin embargo, sí podríamos situar a la Polar en el segmen-

to premium de las máquinas de pisar nieve, no sólo por su tecnología y fiabilidad sino, sobre todo, por el servicio que proporciona el fabricante, la poderosa firma alemana Kässbohrer, y sus filiales, nada menos que el productor número uno a nivel mundial de todo lo referente al mantenimiento de las pistas de esquí.

Motor 16 fue la primera revista del motor en el mundo que probó la primera generación de la PistenBully 600 Polar hace casi diez años. Una experiencia inolvidable en Baqueira Beret que ahora repe-

timos con la última evolución de este familiar cercano al mismísimo yeti. Un artillero mecánico de avanzada tecnología que se pasea por lo más alto de las montañas como nosotros por el pasillo de nuestra propia casa, y todo ello aunque hayan caído seis metros de nieve. Justo la máxima cota que encontramos en Sierra Nevada el 11 de abril de este año que ahora termina, un espesor impropio de esa época cuando ya estaban a punto de echar el cierre. Y hasta allí nos fuimos para ponernos de nuevo a los mandos del mejor es-

cultor de pistas para disfrute de nosotros los esquiadores.

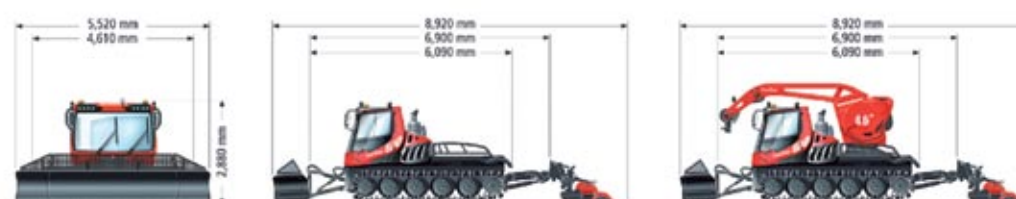
Concebida en estrecha colaboración con los clientes de medio mundo y repleta de patentes desarrolladas por el equipo de ingenieros, la nueva PistenBully 600 Polar es más robusta, ligera y silenciosa. Además, se ha sustituido el motor Mercedes por un Cummins –ver cuadro–, que es más respetuoso con el medio ambiente que ningún otro a estos niveles y consigue que la 600 Polar sea la primera pisanieves del mundo en cumplir con la normativa Euro V.

Pero no es ni la única ni la más importante de las novedades. La cabina de la PistenBully 600 Polar es más grande y también más ergonómica para que al maquinista le sea más sencillo trabajar la nieve. Nieve bien pisada, la

verdadera clave que permite que una estación pase de ser catalogada de normal a buena, o de buena a excelente. Y en este área una pieza clave es el nuevo joystick de mando. Con cuatro ejes, la palanca situada como continuación

del reposabrazos derecho permite cuatro movimientos simultáneos de la cuchilla y el control proporcional de las herramientas usadas, con una unidad de control ergonómica y cómoda. Respecto a la primera generación aprecia-

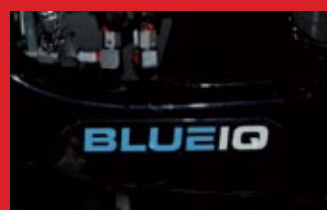
mos mayor precisión en todos los movimientos, más electrónica y de mayor calidad, y una hidráulica notablemente mejorada. Rodrigo, un técnico-mecánico que sabe más sobre la 600 Polar que de cómo funciona su propio cuerpo, es mi instructor antes de ponerme a los mandos, y me resume rápidamente los logros conseguidos en el sistema: «el equipo hidráulico que monta la PistenBully 600 Polar se sale de lo normal. Otras máquinas trabajan a 200 o 300 bares de presión y esta lo hace a 500, una ayuda que nunca





CUMPLE LA NORMATIVA EURO V Con filtro de partículas y AdBlue

El nuevo motor Cummins X12 de seis cilindros y 520 caballos está diseñado para ofrecer un rendimiento y potencia óptimos, al tiempo que ofrece una economía de combustible líder en su clase mediante el uso de controles avanzados del aire y del sistema de combustión. Este eficiente motor utiliza el compacto Single Module Aftertreatment, un sistema de tratamiento posterior de gases de escape de ultra alta eficiencia que ofrece intervalos de mantenimiento más largos, logrando un menor coste de uso. El motor de la PistenBully 600 Polar es totalmente nuevo y se aprovecha de ser el más ligero de la categoría, lo que le permite anunciar la mejor relación entre peso y potencia, y una eficiencia extremadamente elevada.



◀ El nuevo motor de la 'pisanieves' Polar emite un 66 por ciento menos de partículas, un 80 por ciento menos de óxido nítrico, tiene un tanque de combustible un 9 por ciento más capaz y rinde un 8 por ciento más de par.



regulaba el tonelaje y la velocidad a la que quería trabajar. Ahora el winch es automático y se adapta a la velocidad que lleve la máquina y al trabajo que esté desarrollando, eligiendo de forma autónoma si trabaja a 1, 2, 3 o hasta 4,6 toneladas, de forma que el maquinista se puede concentrar en el resto de tareas y olvidarse de unos reglajes clave. Cuanta más nieve arrastra la máquina ladera arriba más trabajo tiene la centralita que calcula la tensión de un cable repleto de sensores.

Manejo la 600 Polar durante los primeros metros intentando ser suave con el cuerno que hace las veces de volante y con el joystick, porque ambos son tremendamente sensibles. Pero los primeros compases conmigo a los mandos provocan algunas risas entre mis

compañeros de viaje, ya que parece que conduzco bebido por las eses que marca la oruga. No es fácil cogerle el truco en poco tiempo, pero enseguida, y moviendo sólo algunos milímetros la dirección, consigo ir recto e incluso bajar la pala y mover una cantidad de nieve brutal con esfuerzo cero... y sin bromas en la cabina. Una oruga y unas tejas –los crampones que se clavan en la nieve y permiten traccionar–, que por cierto pasan de 5 a 7 para que el agarre sea mayor cuando la máquina escala, aunque manteniendo la misma anchura de la máquina.

El asiento del conductor, el reposabrazos y la palanca de mando se han diseñado para que el maquinista trabaje sin fatiga, incluso cuando el PistenBully evoluciona en un terreno difícil. La pantalla táctil



de 10 pulgadas es fácil de usar y ofrece información clara y concisa, ya que todos los elementos activos son visibles en forma de gráficos en color, lo que sumado al ergonómico e interactivo joystick sitúa al conductor de la Polar como en



el juego de la PlayStation más realista de la historia.

La visibilidad desde el interior ha mejorado mucho gracias a la mayor superficie acristalada. Pero, además, y dado que casi siempre se trabaja de noche, los faros de xenón de la primera máquina probada han sido sustituidos por 16 faros de los que la mayoría son de LED, y doy fe de que esa batería lumínica transforma la noche en día y el trabajo se realiza con mayor precisión.

No pasa nada si hay ventis-

▶ Cuando se le retira la cadena de tracción quedan al descubierto las ruedas de guiado y la de engranaje final, que transmite la fuerza.



◀ El asiento tiene amortiguación neumática y está calefactado y ventilado. En la pantalla del iTerminal pueden visionarse los cuatro movimientos simultáneos del joystick.

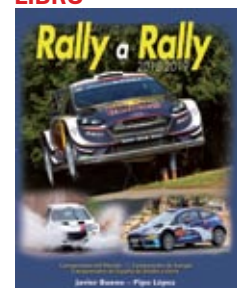
ca, si nieva con fuerza o si la niebla y su humedad rodean a la 600 Polar, pues el nuevo aislamiento térmico funciona y la insonorización ha mejorado notablemente. En la consola central, la ventilación optimizada logra un clima interior más agradable, y por primera vez se ofrece un climatizador automático.

La nueva PistenBully cuesta 450.000 euros con el winch, una minucia si tenemos en cuenta la importancia que le da el esquiador a unas pistas con la nieve bien trabajada.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	CUMMINS 6 CILINDROS
Cilindrada	11.800 cc
Potencia máxima	520 CV
Par máximo	242 mkg / 1.200 rpm
Capacidad de reserva	300 litros
Capacidad AdBlue	38 litros
Consumo	A partir de 19,5 l/hora
Velocidad máxima	20 km/h
Vel. con cabestrante	17 km/h
Peso en vacío con winch	8.930 kg
Peso en modo servicio con todos los componentes	13.190 kg
Largo/Ancho/Alto	8.920/5.860/3.360
Distancia libre al suelo	350 mm
Especificaciones del cabestrante	
Fuerza de tracción continua y automática	4,6 Toneladas
Diámetro del cable	11 milímetros
Longitud del cable	1.050 metros
Carga de ruptura teórica del cable	13,1 Toneladas
Peso del cable, cabestrante y súper estructura	2.110 kg.
EQUIPAMIENTO	
Luces: 16 faros LED y Xenón, Asiento con suspensión neumática. Ventanillas delanteras y traseras antiempañamiento. Espejos exteriores calefactables y regulables eléctricamente. OPCIONES: Precalentamiento del aceite de los hidráulicos. Calefacción auxiliar. Climatizador automático. Cámara trasera.	

LIBRO



TODO SOBRE LOS RALLYES

Javier Bueno y Pipo López firman una nueva entrega de 'Rally a Rally', el libro que resume en 160 páginas toda la temporada de rallyes. Con datos de cada prueba, 500 fotografías y las anécdotas desconocidas del Mundial, el Europeo y los Campeonatos de España de asfalto y tierra. Ya está a la venta (30 euros) y se puede pedir en el teléfono 629 118 283 o en rallyrally@motorsport-press.com.

+ en www.unacartamascorta.es

AUDI

NAVIDAD SIN EXCESOS

'Una carta más corta' es el proyecto que ha puesto en marcha Audi para planificar los regalos de Navidad. Es una herramienta digital que ofrece a las familias la posibilidad de crear una carta

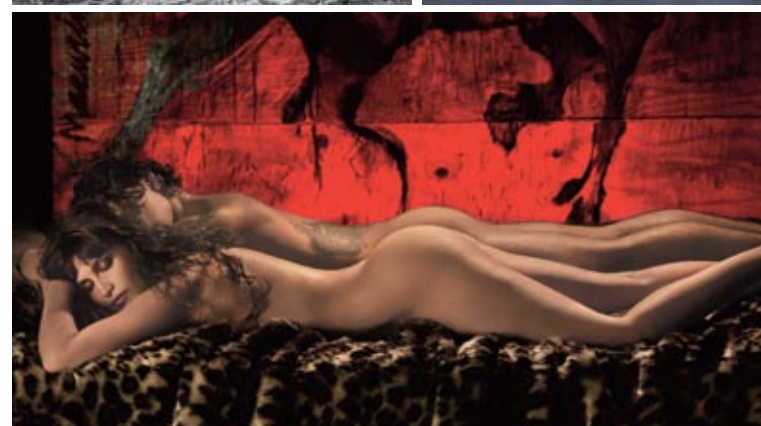


dirigida a Papá Noel o a los Reyes Magos en la que se elijan solo cuatro regalos útiles y creativos. La campaña cuenta también con un cortometraje en el que la marca reflexiona sobre las tendencias de consumo.

+ en <http://pirellicalendar.pirelli.com/en/home>

EL ALMANAQUE DEL AÑO

La modelo Gigi Hadid, la actriz Julia Garner y la bailarina Misty Copeland han posado para el Calendario Pirelli 2019.



La modelo y actriz Laetitia Casta es una de las protagonistas del calendario.

CALENDARIO PIRELLI 2019: 4 MUJERES PERSIGUEN SU SUEÑO

David Bowie, Steve Jobs, Alfred Hitchcock y hasta la reina de Inglaterra han posado para la cámara de Albert Watson. Pero este escocés es sobre todo una referencia en la fotografía de moda y publicidad. Y este año ha sido el encargado de poner imágenes al almanaque más famoso: el Calendario Pirelli, para el que han posado las mo-

delos Gigi Hadid y Laetitia Casta —también actriz—, la bailarina Misty Copeland y la actriz Julia Garner. El almanaque llega a su 46 edición y presenta fotografías en blanco y negro y color que Watson tomó en abril entre Miami y Nueva York. Se titula 'Dreaming' y en él cada una de las protagonistas interpreta a un personaje

que persigue su sueño. Gigi Hadid es una mujer separada que vive sola y que tiene al diseñador de moda Alexander Wang como único amigo. Julia Garner es una fotógrafa amante de la naturaleza. Misty Copeland quiere afianzarse en el mundo de la danza mientras que Laetitia Casta es una pintora que vive con su pareja.

+ en www.seat.es

SEAT

PREMIO SALUDABLE

El compromiso de Seat por fomentar la salud y la actividad física entre sus empleados ha sido reconocido con el premio 'European Sport and Healthy Company 2019' de la European Healthy Companies Association. El galardón fue entregado en una ceremonia celebrada en el Parlamento Europeo.



+ en <http://safety-mobility-for-all.com>

SEGURIDAD VIAL

Un instituto madrileño ha ganado el concurso internacional de seguridad vial 'Your Ideas, Your Initiatives' —promovido por el Grupo Renault— con un juego de cartas que enseña valores responsables.

+ en www.suzuki.es

SUZUKI: 3ª EDICIÓN DE 'LITROS X KILOS' RETO DE CONSUMO SOLIDARIO

El nuevo Suzuki Vitara ha sido protagonista de la tercera edición de la prueba 'Litros X Kilos', que se celebra cada año y en la que la marca ha donado 2.000 kilos de alimentos a la Fundación Banco de Alimentos de Madrid. Suzuki retó a 40 periodistas especializados en motor —que participaron por parejas— a reducir

en condiciones reales de tráfico el consumo homologado del Suzuki Vitara 1.4 VVT 4x4 de 140 CV: 6,1 l/100 km. Y los ganadores dejaron el gasto medio en 4,1 l/100 km, una cifra récord. La diferencia entre el consumo homologado y el obtenido por los ganadores se multiplicó por 100 y se convirtió en kilos de alimentos.

Los ganadores de la prueba 'Litros X Kilos' consiguieron un consumo medio de 4,1 l/100 km, rebajando en dos litros el gasto homologado, —6,1 l/100 km— del nuevo Vitara 1.4 VVT 4x4.



+ en www.lexusauto.es

LANZAMIENTO DEL LEXUS ES 300h

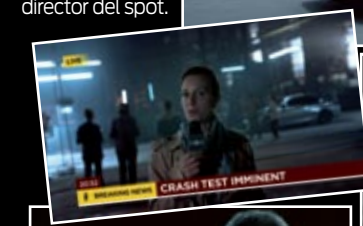
UN SPOT CREADO CON INTELIGENCIA ARTIFICIAL

El Lexus ES 300h es un modelo innovador en muchos aspectos. También en la forma de presentarse: la marca lo ha dado a conocer con un spot creado mediante inteligencia artificial.

Un guión escrito íntegramente mediante inteligencia artificial y un director —Kevin MacDonald— ganador de un Óscar han sido los ingredientes utilizados por Lexus para la campaña de lanzamiento del ES 300h. La marca ha presentado su nueva berlina premium con un spot titulado 'Driven by Intuition', (Guiado por la intuición),

desarrollado por la agencia creativa The&Partnership London, junto con los técnicos de Visual Voice, que utilizaron el método Watson, de IBM, para crear la historia. El sistema de inteligencia artificial fue entrenado durante 15 años con anuncios de coches y productos de lujo para lograr el resultado deseado.

Kevin MacDonald, ganador de un Óscar, es el director del spot.



El cortometraje de Lexus cuenta la historia de un artesano que trabaja en el nuevo ES 300h.



en breve

► **5.500 € POR COMPRAR UN ELÉCTRICO.** - La Comunidad de Madrid destina dos millones de euros a la compra de vehículos alternativos. Las ayudas oscilan entre 500 y 5.500 euros, en función de tecnología y precio del coche elegido.

► **GHOSN SIGUE COMO PRESIDENTE DE RENAULT.** - Renault no encuentra irregularidades en la auditoría preliminar realizada y mantiene como presidente a Ghosn, que ha sido acusado formalmente en Japón por no declarar una millonaria remuneración pactada con Nissan.

► **MÁS DE DIEZ MILLONES EN MARTORELL.** - En el año de su 25 aniversario, la fábrica de Seat ha superado los 10 millones de unidades. Es la mayor fábrica de automóviles del país y de sus líneas han salido 39 modelos diferentes.

► **TOYOTA ABANDONA EL DIÉSEL.** - El próximo año la marca japonesa dejará de ofrecer en España versiones diésel de sus turismos de nueva producción, aumentando la oferta de híbridos.

la cifra

1.121.162

vehículos de pasajeros se matricularon en noviembre en la UE, cifra que supone un -0,8 % sobre 2017 y la tercera caída mensual consecutiva. El descenso se produjo en la mayoría de los países de la UE, incluidos los cinco mercados más grandes. El acumulado (14.160.278 unidades) se mantiene en positivo (+0,8 %) por el impulso de Europa Central (+9,6%).



▲ Mercedes Clase A: mejor 'Small family' (96 % adultos, 91 % niños, 92 % usuarios vulnerables y 75 % asistentes de seguridad).



▲ Lexus ES: mejor 'Large Family' e 'Hybrid & Electric' (91 %, 87 %, 90 % y 77% en cada uno de los apartados, respectivamente).



▲ Hyundai Nexo: mejor 'Large Off-Roaders' y primer cinco estrellas de pila de combustible de hidrógeno (94 %, 87 %, 67 % y 80 %).

EURONCAP CIERRA 2018 CON 23 MODELOS ANALIZADOS

Los mejores del año y siete nuevos cinco estrellas

La publicación de los 'Best in Class 2018' y los resultados de los últimos modelos testados este año casi han coincidido en el tiempo, como también casi han coincidido los cinco estrellas que acreditan que hay fabricantes a los que les preocupa la seguridad de sus vehículos más allá del mercado europeo.

En cuanto a los mejores de su clase, en un año que estrenó requisitos más rigurosos, Mercedes Clase A, como 'Small Family', Lexus ES como 'Large Family' e 'Hybrid & Electric', e Hyundai Nexo, como 'Large Off-Roaders' -el primer cinco estrellas de pila de combustible de hidrógeno- destacan en su categoría en un año en el que se han probado 23 coches. Ese mi-

nimo de modelos probados en cada categoría requerido para designar un ganador ha dejado sin título al Volvo XC 40, que ha dominado las puntuaciones del año con su 97% en protección de ocupantes. Otro Volvo tiene el tope, el XC60, que en 2017 marcó un 98%, porcentaje también alcanzado un año antes por el Alfa Romeo Giulia.

Panda y Wrangler, bajo el mínimo aceptable

Dos caras muy diferentes presentan las últimas pruebas de 2018, porque frente a los siete nuevos miembros del club de los más seguros, con cinco estrellas bien merecidas, hay dos resultados inaceptables: Fiat Panda y Jeep Wrangler. El primero, un

modelo al que su veterania no exime del rotundo cero por carencias tan significativas como que sólo cuenta con un recordatorio de cinturón de seguridad. No menos preocupantes son los resultados del Jeep Wrangler, llegado este año y con una estrella.

En el extremo opuesto destacan Peugeot 508 y Volvo V60/S60, con un excelente 96 % de los puntos en ocupantes adultos. Junto a ellos, Audi Q3 y Jaguar I-Pace han mostrado un alto nivel, especialmente el eléctrico británico, que demuestra que el respeto al medio ambiente no está reñido con altos niveles de seguridad. Los otros dos modelos testados, también merecedores de la máxima nota, presentaron algunas

deficiencias, como los airbag laterales de cortina del Hyundai Santa Fe, que podrían romperse durante el despliegue en las versiones equipadas con techo panorámico. Fallo subsanado por la marca en la cadena de montaje y unidades vendidas. También problemas de airbag enturbian el resultado del BMW X5, protagonista de una incidencia similar a la que sufrió la Serie 5 en 2017.

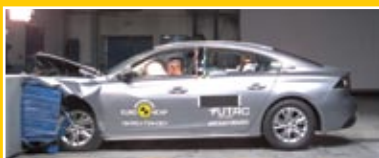
Avance mundial

La excepción en Europa son los escasos modelos incapaces de mostrar un nivel mínimo admisible de seguridad, mientras que en el resto del mundo los coches que alcanzan altas notas, antes la excepción, son cada día más. Lo de-

muestran las cinco estrellas en adultos y niños de los Seat Arona e Ibiza, que se venden en América Latina y el Caribe (LatinNCAP). De hecho, de los modelos probados en 2018 cuatro merecieron la máxima nota en esos apartados, frente a los tres que quedaron con cero o una estrella en protección de adultos. En el otro extremo del mundo, el interés cada vez más presente en los fabricantes de ofrecer niveles de seguridad y equipamiento semejantes a los de mercados de economías más maduras lo demuestra el Tata Neox, el primer modelo fabricado en India y vendido en India con cinco estrellas GlobalNCAP en protección de adultos, que completa con tres en protección de niños.



★★★★★				
Audi Q3	95%	85%	76%	85%
BMW X5	89%	86%	75%	75%
Hyundai Santa Fe	92%	75%	75%	88%
Peugeot 508	96%	86%	71%	79%
Jaguar I-Pace	91%	81%	73%	81%
Volvo V60/S60	96%	84%	74%	76%
★				
Jeep Wrangler	50%	69%	49%	32%
"0" ★				
Fiat Panda	45%	16%	47%	7%



▲ El Peugeot 508 se encuentra entre los diez coches más seguros de 2018.



▲ Como todos los Volvo probados que venden, V60 y S60 son cinco estrellas.

el puntazo

Lo dicen las encuestas: la mayoría de los madrileños no aprueba las restricciones al tráfico de Madrid Central, y para siete de cada diez el coche es imprescindible en su día a día.

La puesta en marcha de Madrid Central sin aparcamientos disuasorios y un buen transporte público lleva a más de la mitad de los madrileños a tachar de «negativas» las limitaciones y temer la saturación del transporte público, con no pocos decididos a dejar de ir al Centro. Son datos de la encuesta realizada por Moovit y Pons Seguridad Vial, a la que se une la del Race y Goodyear, que destaca que siete de cada diez madrileños, especialmente los de la periferia, considera el coche imprescindible para su día a día.

Reforma
Bajarán los límites de velocidad

Lo dijo el ministro Grande-Marlasca: la reforma del Reglamento General de Circulación establecerá los 30 km/h como límite en todas las ciudades. Es una de las medidas para atajar el incremento de la siniestralidad vial, medidas entre la que se incluyen los planes para reducir la accidentalidad de ciclistas y motoristas, listos en el primer semestre de 2019. El titular de Interior también propugna «corregir» (a la baja) el límite genérico de 100 km/h en las carreteras convencionales de un carril por sentido, y apunta la enseñanza presencial obligatoria para obtener el carné, bonificar con dos puntos los cursos de conducción segura y buscar el consenso entre fabricantes y Administración para estandarizar los sistemas de seguridad más efectivos.

reto de acabar con ese millón largo de personas que al año fallecen en el mundo por culpa del tráfico; cifra que se prevé llegue a los 42 millones en 2050, según el coordinador europeo de Seguridad Vial Matthew Baldwin. Subrayaba el compromiso de Europa con la introducción del «Sistema Seguro» (conductor seguro, velocidad segura,

sobre seguridad vial, que Europa abordará en los próximos meses, al pedir que los nuevos vehículos sean más seguros y cuenten con sistema de frenado de emergencia automático y asistencia de velocidad inteligente, y auditorías e inspecciones periódicas para que la infraestructura vial sea más segura.

Seat
Eléctrico para Volkswagen

Seat desarrollará la plataforma del pequeño eléctrico que tendrán todas las marcas del Grupo VW. El anuncio surgió en la reunión de la directiva con el comité de empresa mundial y supone la consolidación del Centro Técnico de Seat. La decisión refuerza la apuesta de VW por la marca española, que forma parte de JAC Volkswagen, compañía nacida para desarrollar eléctricos en el país asiático, donde Seat venderá sus coches en 2021.



▲ El ministro de Interior, la vicepresidenta 3ª de la mesa del Congreso y el presidente de Fundación Mapfre abrieron la jornada.

vehículo seguro, vía segura y gestión post-accidente adecuada). Compromiso que, como apuntaba Antonio Avenoso, director ejecutivo del European Transport Safety Council, refleja la nueva legislación

Objetivo Cero
España se suma al reto

La búsqueda de soluciones para alcanzar el «Objetivo Cero» centró la conferencia internacional organizada por la Fundación Mapfre en el Congreso de los Diputados. Con el convencimiento de que el único objetivo éticamente aceptable es alcanzar cero víctimas mortales o graves, y que la Seguridad Vial es Política de Estado y nos compete a todos, los más de 30 expertos reunidos se enfrentaron al

Mejor Coche del Año en España
Hyundai Kona, el primer eléctrico que logra el galardón

Con 312 puntos, el Kona se ha convertido en el «Mejor Cohe del Año ABC 2019», galardón que conceden 36 periodistas especializados de diferentes medios de comunicación del país repartiendo sus votos entre los ocho finalistas. Al SUV coreano, el primer modelo con una versión eléctrica en su gama que gana el título, le acompañan en el podium Peugeot 508 (264 puntos) y Seat Arona (182 puntos).



Opinión

Teófilo de Luis Rodríguez. Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

¿Hacia una nueva forma de movilidad?

Ciertos anuncios del Gobierno así como disposiciones de algunas Corporaciones Locales han ocasionado una tormenta perfecta en el ámbito de la movilidad en nuestro país. Los consumidores, compradores de vehículos, inseguros para tomar la decisión de adquisición, los fabricantes que no han sido consultados, saben que las alternativas a la motorización por combustión interna, diésel y gasolina, no están maduras para satisfacer las necesidades del mercado y muestran gran preocupación por cuanto la desconfianza en el marco para el desarrollo de la actividad puede comprometer el futuro del sector del motor en España.

Hasta el momento parece que el Gobierno no contempla el concepto "bajas emisiones" que para los que consideramos prioritario preservar nuestro entorno de elementos contaminantes que pueden comprometer la salud de los ciudadanos y deteriorar el medio ambiente, es fundamental. El Gobierno en ejercicio responsable de sus funciones debería impulsar iniciativas que permitieran atajar las emisiones de aquellos vehículos más antiguos. Nuestro parque móvil, de edad media doce años, es de los más viejos de Europa, y a más edad menos seguridad y más contaminación.

Si realmente por parte del Gobierno, y a pesar de la holgura que tenemos para cumplir con Europa en el 2020 y 2030, actuara de forma responsable, analizaría las opciones que tiene para impulsar la renovación de nuestro viejo parque. Un dato significativo es que hay más de dos millones de vehículos que circulan sin pasar ITV, indicación clara que precisa urgente actuación.

Quizás podría ser de interés que, conscientes de la limitación de recursos, lo dispuesto en Presupuestos para la renovación del parque se vinculara al modelo de coche, se ampliara el apoyo a cualquier coche de bajas emisiones que sustituyera a un vehículo viejo, incluidos los que entran en el mercado tras vencer operaciones de renting y se vinculara al nivel de renta del beneficiario de la subvención. Puede que así consiguiéramos 'jubilarse' los coches más viejos, incluidas furgonetas, cuyos dueños tienen menos recursos para afrontar el cambio.

A la par del caos comentado antes, las Corporaciones Locales han impulsado nuevas formas de movilidad -bicicletas, patinetes-, en un marco descoordinado de normas en el ámbito de distintas ciudades de nuestro país, que irrumpen en la vía pública, aceras y calle generando una molestia para los peatones, especialmente los más vulnerables -mayores, personas discapacitadas, menores-, incrementando el riesgo para estos y también para quienes manejan esos elementos de transporte.

Así pues parece absolutamente imprescindible una pronta y urgente regulación de su uso, de aplicación en todo el país, con normas claras, espacio para circular y determinación de responsabilidades en caso de siniestros, en aras a la mejor convivencia entre todos los usuarios de nuestras calles y aceras.

Hoy la movilidad está en plena ebullición y, por ello, parece necesario, sensatez, prudencia, solvencia y responsabilidad y a ello estamos llamados quienes ostentamos cargos públicos y, de forma especial, el Gobierno Central.



Regalos sobre ruedas ¡Elige el tuyo!

Accesorios, juguetes, moda, videojuegos... Si buscas el regalo perfecto para esta Navidad, nada mejor que elegir algún detalle de tu marca preferida. Aquí te damos algunas ideas para que los aficionados al motor lleven su pasión a su estilo de vida.

▼ Los colores de la F1 se trasladan a la calle con prendas como esta camiseta serigrafiada de Carlos Sainz, el piloto español de Renault durante la pasada temporada.

31,20 €.

<https://es.shop.renaultsport.com/Formula1>.



▲ Una cazadora de cuero para que los amantes del icónico Ford Mustang trasladen su pasión a su forma de vestir. Luce el logo bordado en el pecho, la bandera tricolor y su forro es rojo. 399 €.

<https://fordlifestylecollection.com/es>.



▲ La marca de lujo DS cuenta en su boutique con este reloj para mujer con carcasa de acero con revestimiento negro, correa negra texturizada y forro de cuero personalizado. 99 €. <https://lifestyle.driveds.com/en/shop>.



▲ Regalar un cinturón es un clásico que nunca pasa de moda. Este de la marca Hyundai se puede pedir online y se recoge en el concesionario. 28,77 €. www.hyundai.es/accesorios.

◀ Los aficionados al motociclismo no pueden perderse la última entrega de la saga de Milestone: 'Ride 3'. Con más de 230 motos, mejora los anteriores juegos con un realismo mucho mayor, mas posibilidades de personalización y un potente motor gráfico, Unreal 4. <https://ridevideogame.com>.



▲ Para los fans del deporte y la velocidad, la marca de los cuatro aros propone estos auriculares de la colección Audi Sport con micrófono incorporado. 21 €. https://shops.audi.com/es_ES/web/boutique.



◀ La gama Legend de Peugeot dispone de nuevas prendas (como esta sudadera) y accesorios, creados por el Peugeot Design Lab y que lucen logotipos históricos de la marca. 50 €. <https://boutique.peugeot.com>.



▲ Los más pequeños de la casa también podrán presumir de tener un Volvo en su garaje. Esta réplica del XC Coupé cuenta con luces delanteras, traseras y bocina. 187,50 €. <https://collection.volvocars.com/es>.

▼ Honda cuenta en su boutique con detalles tan útiles como esta batería portátil, que incluye botón de encendido y apagado indicador de capacidad con LED azules. 43 €. www.boutiquehonda-auto.es.



▼ Los orígenes de Seat en Barcelona son el punto de partida para la colección Mediterranean. Esta cazadora lleva el mapa de la ciudad en el forro y el logo de la marca en la parte trasera del cuello. www.seat.es/compra-tu-seat/seat-collection.html.



▼ Citroën lanza una nueva colección denominada 'C', que se fija en los diseños de los clubs náuticos británicos. Dispone de bolsos, una bufanda, reloj, gorro, estuche, etc. www.lifestyle.citroen.com. De 10 a 40 €.



▲ El Fiat 500 inspira esta maleta fabricada en plástico ultraligero y con cuatro ruedas pivotantes de 360°. Ideal para aquellos que viajan con poco equipaje y no quieren facturar en el avión. 136,67 €. https://store.fiat.com/es_es.

◀ Si eres de los que disfrutas del tiempo de ocio sobre dos ruedas, Volkswagen tiene para ti una gama de bicicletas que incluye modelos de montaña, ciudad o trekking (como la de la imagen) pensados tanto para hombre como para mujer.

<https://store.volkswagen.es>. Desde 550 €.



▼ La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre presenta la nueva colección 'Historia de la Navegación', compuesta por veinte monedas a color (se emiten cuatro en 2018 y las restantes en 2019). Todas ellas tienen un reverso común, y en el anverso, imágenes de los navíos más representativos de cada época. Adquiriendo las cuatro primeras monedas de manera conjunta recibirás gratis el álbum, que incluye la historia y descripciones de cada uno de los barcos.

4 monedas y álbum: 67,76 €. Moneda individual: 16,94 €. Álbum 10 €. <https://tienda.fnmt.es>. Tel.: 915 666 792.





LA PRIMERA CARRERA SIRVIÓ PARA EVIDENCIAR QUE LA EFICACIA DEL 'ATTACK MODE' DEPENDERÁ MUCHO DEL PUNTO ELEGIDO PARA SU USO

La segunda era arranca eléctrica

La Fórmula E nació hace casi cinco años envuelta en problemas técnicos y dudas sobre su viabilidad económica. Monoplazas lentos y pesados, carencias de fiabilidad y problemas financieros para la continuidad del proyecto visionario de Alejandro Agag tuvieron en la cuerda floja esta aventura deportiva y empresarial. En la ciudad saudí de Ad Diriyah arrancó la temporada 2018/2019, que ha visualizado el comienzo de una nueva era para la tecnología eléctrica en la competición y la industria de la automoción.



◀ Estreno y victoria para el equipo BMW, que confirmó las buenas sensaciones de los ensayos previos al inicio de la temporada. El portugués da Costa se convierte en el primer vencedor del año.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Sutton

“Creo que inevitablemente se convertirá en el principal campeonato de relación con la industria del motor. Si la industria va hacia lo eléctrico, la Fórmula E es la plataforma para desarrollar la tecnología, y también herramienta de marketing para vender los coches”, explicaba recientemente Alejandro Agag en una entrevista para un medio español, “por lo tanto, mi visión es ir reforzando cada vez más la Fórmula E, concentrarnos en aumentar la base de público que la sigue, sobre todo la gente más joven, que es con la que estamos teniendo los mejores resultados. Mi misión es convertir la Fórmula E en el principal campeonato del mundo. Eso puede llevar unos

años, y al final espero que suceda. No sé lo que ocurrirá en el futuro, si la Fórmula E y la Fórmula 1 algún día tendrán una convergencia, pero eso queda para dentro de bastantes años”. ¿Logrará dar un salto en esta línea con la temporada 2018/19?

Las limitaciones de la propulsión eléctrica obligaron en la primera etapa de la Fórmula E a usar dos unidades por carrera ante la falta de autonomía para completar una prueba de 45 minutos. Varios fabricantes se mantenían a la expectativa sin decidirse a participar. La imagen del cambio de coches en boxes no era el mejor reclamo para convertir la Fórmula E en una plataforma de marketing y desarrollo, aunque alguno ya se estaba moviendo entre bastidores. Pero en cuatro años,

los técnicos lograron un hito crítico para la disciplina: doblar la carga y potencia de la batería prácticamente a igualdad de peso y eliminar el segundo coche por carrera.

Williams, el proveedor inicial, dejó paso a McLaren Technologies. Un chasis nuevo y de imagen deliberadamente futurista mantenía igualdad y contención de costes, pero con libertad de desarrollo para los equipos de sus unidades de potencia, factor clave para tecnología de propulsión eléctrica. La segunda generación permitía pasar de 200 a 225 kW en carrera, y 250 para los entrenamientos. La velocidad máxima se acerca ahora a los 280 km/h, con una aceleración de 0 a 100 en 2,8 segundos. Y, sobre todo, se visualiza el principal mensaje que la Fórmula E y la FIA

querían enviar: se acabaron las paradas en boxes. Nissan, BMW y Mercedes (HWA) se unían así a Jaguar, Nio, Mahindra, Audi y DS. Porsche entrará el próximo año. Esta temporada llegaban Felipe Massa, Pascal Werhlein y Stoffel Vandoorne, además de Tom Dillmann, Max Gunther, Gary Paffett, Alexander Sims y Oliver Rowland. Otro de los atractivos de esta nueva etapa es el rendimiento de los recién llegados, de gran talento pero sin experiencia ante los veteranos en una disciplina que no solo exige habilidad al volante.

La eliminación del cambio de monoplaza y su mayor potencia y autonomía incitó a los organizadores a incluir en su reglamento deportivo y técnico otros alicientes para incentivar el espectáculo en pista.

Para empezar, cada carrera se disputa ahora a 45 minutos más una vuelta, y no a un número determinado de antemano, lo que abre un abanico estratégico muy amplio e incierto. En segundo lugar, se ha incluido el denominado ‘Attack Mode’, un incremento puntual de potencia en carrera que debe ser activado en un lugar determinado de la pista, cuyas especificaciones son diferentes para cada circuito y dadas a conocer por la FIA poco antes de la carrera.

Ante este nuevo escenario, la primera carrera de la temporada presentaba tantos interrogantes como alicientes. Todos los equipos expresaban el salto al vacío que suponía enfrentarse al nuevo formato de carrera, a sus nuevas variables estratégicas y al rendimiento del nuevo monoplaza.



▲ Emerson Fittipaldi, junto a Alejandro Agag. El español parece haber dado con la clave del éxito en el que ya es el campeonato de moda.

za Gen2. ¿Mantendría Audi el mismo nivel de rendimiento que el pasado año? ¿Dónde estaría el equipo del campeón, Jean Eric Vergne, tras su nuevo acuerdo con DS? ¿Sería BMW favorito como anticipaban los ensayos de pretemporada? ¿Cuál sería el nivel de HWA, el equipo de Mercedes, o de otros equipos oficiales? ¿Cómo iban a rendir algunos de los pilotos recién llegados, con gran palmarés pero sin experiencia en un tipo de carreras complejo y altamente especializado? Y, sobre todo, ¿qué tipo de espectáculo iba a ofrecer la segunda era de la Fórmula E? En Arabia Saudí, uno de los principales productores de petróleo del mundo, se visualizaban los primeros resultados de esta nueva era de la Fórmula E. La carrera de Ad Diriyah estuvo a la al-

GRAN PAPEL DEL EQUIPO TECHEETAH DS. VERGNE, SEGUNDO



▲ La ciudad de Ad Diriyah está en el desierto... pero llovió. Los problemas de drenaje obligaron a suspender dos tandas de entrenamientos libres.



▲ Massa no tuvo un debut sencillo. Penalizado dos veces por exceder la potencia máxima que otorga el 'fanboost', acabó decimoséptimo.

tura de las expectativas para el espectador, aunque no tanto para algunos de sus protagonistas.

Para empezar, ocurrió lo inimaginable: llovió en el desierto. Los problemas de drenaje en varias curvas obligaron a la cancelación de dos sesiones de entrenamientos libres. Los participantes fueron divididos en dos grupos —en vez de cuatro— para los clasificatorios, y se eliminó la superpole. Si el formato de la Fórmula E favorece parrillas muy variadas, la primera carrera ya comenzaba revuelta, con algunos de los favoritos

muy alejados de las primeras posiciones.

Ad Diriyah avisó que el 'Attack Mode' puede convertirse en un lastre si en cada circuito no se elige bien el punto de activación. Los monoplazas han de desviarse de la trayectoria para poder utilizar el sistema, pero los pilotos avisaron a la organización que en el trazado saudí no compensaba activarlo ante el tiempo que se podía perder, y que solo resultaría rentable bajo el coche de seguridad. Los organizadores reaccionaron, modificaron su posición y en carrera se pudo comprobar su

potencial, aunque todavía no con su verdadera proyección. Algunos pilotos decidieron activar el sistema bajo el coche de seguridad, otros, pegados a la estela de un pelotón más lento al que luego podían adelantar. Incluso algunos, como Pechito López, no acertaron en el blanco a pesar de desviarse hacia la zona de activación. Se abre así un amplio abanico de opciones estratégicas que vienen más o menos acentuadas con la casi segura salida del coche de seguridad en carrera. En Ad Diriyah, efectivamente, lo hizo en el último cuarto de hora,

lo que facilitó frenéticos duelos por todas partes en los instantes finales.

Pero la carrera ya estaba abierta e impredecible desde la primera vuelta, con un baile constante de posiciones. BMW logró el mejor tiempo con Antonio Félix da Costa. Y sí, el portugués otorgó el triunfo al fabricante alemán en su primera participación. Pero por el camino quedó claro, eso sí, que el equipo Techeetah parte como uno de los grandes favoritos. Su ritmo en carrera fue espectacular, y tanto Vergne como Lotterer remontaron hasta la

RIDE3

COLECCIONA. PERSONALIZA. COMPITE.



YA A LA VENTA

PS4

XBOX ONE

STEAM



ridevideogame.com | #RIDE3

RIDE 3 © 2018. Published and Developed by Milestone S.r.l. All rights reserved. All manufacturers, accessory suppliers, names, tracks, sponsors, brands and associated imagery featured in this game are trademarks and/or copyrighted materials of their respective owners.





D'AMBROSIO EN EL PODIO: TERCERO CON EL MAHINDRA



▲ Vandoorne reconoció que su estreno en la Fórmula E no había sido fácil, y que necesita aprender mucho para «encontrar el punto al coche».

primera y segunda posición, confirmando que un equipo privado puede batir a los oficiales, como se comprobó la pasada temporada.

Pero también quedaron patentes las dificultades técnicas que presenta la Fórmula E. Fueron varias las penalizaciones por superar las tasas de recarga o de potencia máxima tanto en entrenamientos como en carrera. Entre ellos, a los dos pilotos que comandaban la carrera. Techeetah

perdió la victoria por no implementar correctamente el software de la batería. El 'drive trough' dejó a Vergne en la segunda posición y a Lotterer fuera del podio. El equipo HWA confirmó su biseñal, por mucho Mercedes que esté detrás. En Audi quedaron desconcertados ante un pobre rendimiento de sus monoplazas. Lucas di Grassi, campeón y subcampeón en los dos últimos años, terminó noveno y su compañero Daniel Abt fue

octavo tras ser penalizados en los entrenamientos. Tras una agresiva remontada que le llevó a la novena posición desde las últimas de parrilla, Massa también fue penalizado dos veces por exceder la potencia máxima que otorga el 'fanboost' y terminó decimoséptimo. Un recién llegado como Stoffel Vandoorne resumía así su primera experiencia. Tras salir de la segunda línea, se hundió en la carrera: "Es muy diferente, cómo trabaja el coche, no tiene mucha adherencia, o el sistema de regeneración (de energía). Es complicado de poner a punto y acostumbrarte, aunque estoy seguro que en las siguientes carreras progresaré mucho. Va a ser una curva muy empinada de aprendizaje para encontrarle el punto a este coche.

Salvo algunos problemas muy puntuales, la fiabilidad del Gen2 fue espectacular. Las maniobras de adelantamiento fueron constantes, con o sin 'Attack Mode'. Y los facto-

res imprevistos y la estrategia cambiante que proporciona el nuevo formato también confirmaron en la primera cita de 2018/19 que sigue cuajando el gran objetivo de Alejandro Agag para la disciplina. "Que cualquiera pueda ganar una carrera, o por lo menos estar en el podio. He estado muchos años en GP2 y en la F1, y el problema que hay, y que reconocen todos, es que en el podio están siempre los mismos tres equipos y casi gana el de siempre, lo que resta mucho interés al espectáculo. Intentamos buscar en el reglamento una aleatoriedad de factores, que cualquiera pueda ganar una carrera. De hecho, hemos tenido cuatro campeones diferentes en los cuatro primeros años. Hay que premiar la excelencia tecnológica, pero limitada para que no gane el mismo equipo siempre". Recién iniciada una nueva temporada, todo apunta a que la nueva Fórmula E sigue por este mismo camino.



Real Casa de la Moneda
Fábrica Nacional
de Moneda y Timbre

MONEDAS DE COLECCIÓN



HISTORIA de la NAVEGACIÓN

La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre presenta la nueva colección "Historia de la Navegación" compuesta por veinte monedas a color, emitiendo cuatro en 2018 y las restantes en 2019.

En esta colección se reproducen los barcos más representativos de cada época, con mayor presencia de barcos españoles.

EMISIÓN 2018



NAVE DE COMBATE
FENICIA



BUQUE ESCUELA
JUAN SEBASTIÁN DE ELCANO



DRAKKAR ESCANDINAVO



NAVÍO ESPAÑOL



PACK INICIAL
4 MONEDAS
67,76 €
+ ÁLBUM GRATIS

Adquiriendo las 4 primeras monedas de 2018 de manera conjunta, recibirá **GRATIS** el álbum que incluye la historia y descripciones de cada barco.
P.V.P. Álbum: 10 €



REVERSO COMÚN
Valor Facial: **1,5 Euro**
Metal: **Cupro-Níquel**
Diámetro: **33 mm**
Peso: **15 gr**

P.V.P. Moneda individual 16,94 €

EMISIÓN FEBRERO 2019



BAC
PATIÑO



TRIRREME DE GUERRA
GRIEGA



CRUCERO ACORAZADO
CARLOS V



CHAMPATIÁN
CHINO

La Tienda del Museo
Doctor Esquerdo, 36
28009 - Madrid
Tel: 91 566 65 42 - 91 566 67 92
Fax: 91 566 66 96

Julián Llorente
Espoz y Mina, 15
Tel: 91 531 08 41
Fax: 91 531 10 92

Lamas Bolaño
Gran Vía, 610
08007 - Barcelona
Tel: 93 270 10 44
Fax: 93 302 18 47

Monedas de Oro y Plata
C/ Santiago 3, 3º C
37008 - Salamanca
Tel: 92 306 24 58

Edifil
Bordadores 8
28013 - Madrid
Tel: 91 366 42 71
Fax: 91 366 48 21

Diputació, 305
08009 - Barcelona
Tel: 93 487 02 00
Fax: 93 487 03 92

También en:

Estancos
Comercios Numismáticos
y Filatélicos



Real Casa de la Moneda
Fábrica Nacional
de Moneda y Timbre

Visite el Museo de la Real Casa de la Moneda
C/ Doctor Esquerdo, 36
www.fnmnt.es/tienda
Precios válidos en el momento de la publicación del anuncio, que podrán ser modificados en función de las cotizaciones de los metales o de los impuestos aplicables.

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE

dealerBest

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LA INCERTIDUMBRE GENERADA POR EL GOBIERNO RETRASA LAS COMPRAS

Las restricciones a los motores de combustión que se anuncian, la incertidumbre sobre la economía, el adelanto de compras motivado por la llegada de la normativa de emisiones WLTP y los problemas informáticos de la DGT han dejado las matriculaciones de turismos y todoterreno en noviembre en 91.063 unidades, que suponen un 12,6 de caída sobre noviembre de 2017 y el tercer mes consecutivo de retroceso en las ventas. Retroceso al que las compras de particulares (55.681 operaciones), el grueso del mercado, colaboran con un -10,6 por ciento después de meses en positivo. El motivo: el retraso en la decisión de compra de gran número de conductores, a la espera de que se clarifique tanta incertidumbre creada en torno al automóvil con el anuncio de futuras medidas que no llegan a concretarse. Los datos de noviembre presentados por las asociaciones de fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam), colocan las

ventas en lo que va de año en 1.223.553 unidades, que superan en un 8% los 11 primeros meses de 2017; aunque el adelanto de ventas vivido en julio y agosto refuerza una cifra que coloca la confianza del sector en poder cerrar 2018 llegando a 1,3 millones de vehículos comercializados (+7% frente a 2017). La incertidumbre generada sobre el futuro de los motores de combustión penaliza especialmente las mecánicas diésel, con una bajada del 40 % de sus ventas en noviembre y un -19,8 % en el acumulado del año. Situación que coloca los turismos y todoterreno de gasóleo en la cuota más baja del año al quedarse en noviembre con el 30,5 % del mercado y bajar el acumulado al 33,8 %. Un desplome del que se beneficia la gasolina, acaparando más de la mitad del mercado: 61,3 % en el mes y 52,8 % en la suma de lo que va de año. Por su parte, híbridos y eléctricos se anotan el 5,9 % de las ventas de enero a noviembre, con una subida del

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Noviembre	Enero-Noviembre
SEAT 8.569	SEAT 100.701
PEUGEOT 7.666	VW 94.567
VW 6.865	PEUGEOT 90.513
RENAULT 5.724	RENAULT 98.319
TOYOTA 5.528	OPEL 74.499
OPEL 5.262	TOYOTA 66.804
CITROËN 5.023	KIA 64.262
HYUNDAI 4.753	CITROËN 63.580
KIA 4.606	FORD 58.824
FORD 4.589	HYUNDAI 58.325

Fuente: ANFAC

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Noviembre	Enero-Noviembre
LEÓN 2.589	LEÓN 32.534
SANDERO 2.366	IBIZA 29.461
CLIO 2.335	SANDERO 28.640
3008 2.052	QASHQAI 28.603
QASHQAI 2.012	MÉGANE 26.989
POLO 1.966	CLIO 26.320
ARONA 1.889	POLO 25.505
IBIZA 1.802	GOLF 24.901
ATECA 1.765	C4 24.627
GOLF 1.742	500 22.024

39 % en ese periodo (81.403 unidades) y del 22 % en noviembre (7.650 unidades). Cifras en las que los híbridos tienen el mayor

protagonismo, al corresponderles 70.071 de las matriculaciones anuales, y 6.298 de las ventas del mes.

MERCEDES

E 300 de: híbrido, enchufable y diésel

Un nuevo híbrido enchufable de marca de la estrella inicia su desembarco en el mercado español. Se trata del E 300 de, que combina el motor eléctrico con un propulsor diésel, está disponible como berlina y familiar Estate, y las primeras unidades llegarán a los concesionarios en enero de 2019. Con distintivo ambiental '0', porque en ambas carrocerías se superan los 50 kilómetros en modo eléctrico, cuenta con los

194 caballos que le proporciona el diésel de cuatro cilindros y los 122 CV del motor eléctrico, combinados con el cambio de nueve marchas 9G-Tronic. El E 300 de cuenta con un cargador de a bordo que permite subir del 10 al 100% la carga de la batería en 1,5 horas por conexión a una Wall-box, si se aprovecha la potencia máxima.

Tiempo que en una toma de corriente doméstica convencional ronda las cinco horas. Además, cinco programas de conducción y cuatro modos de servicio permiten al conductor adaptar la

gestión de la propulsión a sus preferencias y a las reservas energéticas con que cuente el coche. Sistema que alcanza su máxima eficiencia en los modos Economy y Comfort.

66.400 € Berlina
69.050 € Estate



SEAT

Tarraco: ya se admiten pedidos

Tres motores, cuatro acabados, tracción delantera o total 4Drive y la opción del cambio manual de seis velocidades o el DSG de doble embrague y siete marchas, asociado a la tracción total, configuran catorce opciones para elegir en el nuevo SUV de siete plazas de Seat, que se acaba de poner a la venta, aunque las entregas no comenzarán hasta el próximo mes de febrero.

Como buque insignia de la marca española, la apuesta por la calidad en acabados y materiales se complementa con un elevado equipamiento desde el primer nivel, especialmente en sistemas de seguridad. Ya desde

el Style no faltan eCall, Front Assist con detección de peatones y ciclistas, Lane Assist, Faros Full LED, pilotos traseros y antiniebla de LED con función 'cornering', ESC+XDS+ASR+ABS... En cuanto a los sistemas de infoentretenimiento y confort, cuadro Digital Cockpit, Seat Drive Profile –que gestiona la Dirección Progresiva, pedal del acelerador y DSG–, control de velocidad de cruce o el sistema Full Link para vincular el teléfono con Apple CarPlay, Android Auto y Mirror Link, forman parte de la larga lista de equipamiento con que cuenta el Tarraco desde el nivel de acceso. Entre las opciones destacan la tercera fila



TOYOTA

Tracción total para el Prius y un exclusivo Aygo

Llegan al mercado el Prius con tracción total y la edición especial x-clusiv, con el que la marca japonesa refuerza la gama del pequeño Aygo, que cuenta con otra versión especial, denominada x-cite, y culmina la gama con el descapotable x-wave.

La principal novedad del Prius es la llegada del AWD-i, el sistema inteligente de tracción total que convierte al Prius Hybrid en el primer turismo de Toyota que lo ofrece. Hay un descuento de

2.560 euros y existe la opción del pago por uso Pay Per Drive, desde 290 euros al mes.

En cuanto al Aygo x-clusiv, carro-

	PVP	Descuento
Gasolina 3p		
70 x-play	13.690 €	3.000 €
Gasolina 5p		
70 x-play	13.900 €	3.000 €
70 x-play + sky	14.900 €	3.439 €
70 x-cite	14.600 €	2.700 €
70 x-clusiv	14.600 €	2.700 €
70 x-wave	15.900 €	2.700 €



Prius hybrid 32.550 €
Prius hybrid AWD-i 35.250 €
(Sin aplicar los 2.560 € de descuento)

de asientos (850 euros en configuración 2+3+2) y el techo panorámico eléctrico (1.160 euros), que son de serie en el Xcellence Plus, y los paquetes Safe Driving (760 euros), Invierno (380 y 610 euros) y Light&Style (480 euros).

cería bitono x-azul metalizado con techo negro, llantas de 15 pulgadas con acabado bitono y diez radios dobles y cristales traseros oscurecidos son detalles exclusivos de esta edición especial asociada a la carrocería de cinco puertas. Se puede conseguir por 11.900 euros, o por 110 euros al mes si se elige el Pay Per Drive, y en su equipo incluye tapicería de cuero parcial, Toyota Safety Sense, Control de Estabilidad y Tracción, 'x-touch' con pantalla táctil de 7 pulgadas y conectividad vía Apple CarPlay y Android Auto, cámara de visión trasera o Asistencia al Arranque en Pendiente.

JAGUAR

VENTAJAS PARA EL I-PACE

Impulsar la movilidad eléctrica es el objetivo de las ventajas que Jaguar España ofrece a los propietarios de su crossover eléctrico, como el alquiler ventajoso de F-Pace cuando el viaje precise un modelo de combustión. Además, se puede solicitar el traslado gratuito del I-Pace –ida y vuelta– a cualquier punto de la Península y Baleares, obtener hasta mil euros de bonificación financiando la compra o no pagar el alquiler si después de 10 días se decide comprarlo.



CONFORTAUTO

NEUMÁTICOS EN MAL ESTADO, ASIGNATURA PENDIENTE

Los conductores españoles siguen sin ser conscientes de la importancia de los neumáticos para circular seguros. De hecho, el último estudio del Centro de Desarrollo en Innovación de Confortauto indica que en el 21 por ciento de los coches la profundidad de la goma está por debajo de 1,6 mm, con el 8 % prácticamente sin dibujo. Además, el 39 % los lleva entre 1,6 y menos de 3 mm, quedando sólo un 40% por encima de los 3 mm, que es la profundidad mínima recomendada.





Guía práctica para arruinar un negocio de Vehículos de Ocasión

Muchos creen que gestionar el área de Vehículos usados de un Concesionario es fácil. Nosotros, contrariamente, consideramos que es tan complejo que, mal gestionado, hasta podría llevar a la ruina al concesionario. Ofrecemos, en clave de humor, una serie de pautas que, adecuadamente combinadas, bien podrían ocasionar grandes pérdidas en un negocio:

Mantenga totalmente desvinculados los departamentos de Vehículos Nuevos (V.N.) y de Ocasión (V.O.) Eso sí: que los de Ocasión tengan muy clarito que están al servicio de Nuevos. Restriéguelos de vez en cuando.

Traslade a V.O. a los comerciales menos capacitados, que los buenos los necesita en V.N. Págueles, además, en consonancia.

Haga que sus vendedores de Usados tasen los coches de los vendedores de Nuevos, no sea que éstos se ensucien, o tengan que aprender nociones de mecánica. Total, si les sobra el tiempo... Evite que sus comerciales de Usados asistan a sesiones de formación. Lo que tienen que hacer es quedarse en casa vendiendo.

Si en V.O. hay que hacer un esfuerzo, y pagar un coche de retoma de particular un poquito por encima, para que cuadre el expediente de venta del nuevo, pues se paga, y ya se verá cómo se encaja. Tampoco programe las entradas de V.O. La gente de Usados es muy apañada y creativa, y ya se organizarán.

Los coches de canje son un 'marrón'. Lo mejor es que cada cliente venda su coche por su cuenta, y luego ad-

quiera el nuevo, sin más complicaciones. Si no queda otra que comprarlos, espere a recepcionarlos para decidir sus canales de venta.

Haga lotes. Los compraventa no son muy espabilados, y compran lo que sea. Un lote, para los inexpertos, consiste en juntar varios coches con atractivo comercial, y ofrecerlos a Profesional a precio de coste, para poder meter en la operación un ceporro feo, poco vendible y comprado caro, y lograr cuadrar las cuentas, sin que parezca que los tontos somos nosotros.

Fíese a pies juntillas de las tablas de valoración. Si los boletines dicen que un coche vale tanto, pues vale tanto. Y punto.

Recuerde que el negocio de V.O. se basa en comprar bien. Rodéese de tasadores avisados, que hagan ver a sus clientes potenciales que los coches que quieren tasar son basura, para que acepten valoraciones ridículamente bajas.

Deje la gestión de sus garantías en manos de un tercero baratito.

No venda los 'Kilómetro cero' desde V.N. Una vez matriculado, el 'marrón' es de V.O. Que pueda haber más oportunidades comerciales desde V.N. es intrascendente.

No invierta en las exposiciones de Ocasión. Ya se sabe que quienes compran usados son gente sin recursos, que están acostumbrados a la iluminación deficiente, al gotelé y a la ausencia de calefacción. El café gratis y los zumitos son para los clientes pudientes.

No diversifique canales de compra. Con lo que compra de la marca, y lo que le colocan sus clientes, es más que suficiente. Bastante follón es ya lo de los usados, como para andar comprando más.

V.O. es un cliente cautivo de Postventa, que es la que manda, así que no es preciso aquilatar sus costes de preparación, ni acortar sus plazos de entrada y estancia en taller. ¡Faltaría más!

Lo del control de la rotación, los precios dinámicos, la gestión de ratios, los cuadros de mando, el análisis de márgenes y demás zarandajas son cosas modernas, que inventan los que no tienen ni idea del negocio real.

Nos gusta tanto el V.O. que seguiríamos, pero lo dejaremos aquí.

Juan Manuel Godoy Castellote Consultor experto en Automoción. Manager G.G.C.C. en dealerBest

LA GAFERÍA

LA VISTA, CLAVE PARA CONDUCIR

Más de cinco millones de conductores circulan en España con problemas de visión y uno de cada cuatro no se ha revisado la vista en los dos últimos años. Lo dice la Federación Internacional del Automóvil (FIA), consciente de que la agudeza visual es clave a la hora de conducir. Por eso, ópticas La Gafería y Essilor recomiendan una revisión anual, utilizar lentes para conducir aún con graduación baja y que, para garantizar la visión correcta en todas las circunstancias, sean lentes adecuadas: antirreflejos, polarizadas, progresivas, antideslumbramientos...



IBERICAR

AHOR, CAETANO RETAIL ESPAÑA

El Grupo Salvador Caetano cambia el nombre de su empresa Ibericar, uno de los principales operadores del retail en España, por el de Caetano Retail España. Se trata de aprovechar la notoriedad internacional de ese grupo de automoción, que representa a catorce marcas en España donde cuenta con cincuenta instalaciones y más de 1.600 empleados, con unas ventas que superarán los 35.000 vehículos este año. A nivel internacional, Salvador Caetano, fundado en 1945 en Portugal, suma más de cien empresas en Europa y África, distribuidas en cinco áreas de negocio.



saber comprar y vender MERCADO

HONDA

La versión híbrida del CR-V se pone a la venta

La marca japonesa pone a la venta la versión híbrida del CR-V, el primer todocamino de propulsión híbrida del fabricante en el mercado europeo. Cuenta con la avanzada tecnología Intelligent Multi-Mode Drive (i-MMD), que integra dos motores eléctricos –generador e impulsor– con 184 caballos, una unidad de control, el gasolina i-VTEC de 2 litros de ciclo Atkinson de 145 CV, una batería de iones de litio y una transmisión fija; también hay un sistema de frenada regenerativa que captura la energía que



PRECIOS

2WD	
Comfort	34.200 €
Elegance	36.800 €
Lifestyle	40.000 €
4WD	
Elegance	40.200 €
Lifestyle	43.350 €
Executive	46.850 €

de otra forma se perdería. Como novedad en el CR-V se añade el sistema de asistencia de conducción Agile Handling Assist (AHA), adaptado al mercado europeo. Cuatro acabados y tracción delantera o total configuran las seis versiones del SUV más grande de la compañía nipona, que ofrece como equipamiento de serie en todas las versiones el conjunto de tecnologías de asistencia a

la conducción y seguridad activa Honda Sensing, uno de los sistemas avanzados de seguridad más completos de su clase.

SUBARU

Executive Plus, tope de gama para el XV 1.6

Un nuevo acabado cierra por arriba la oferta del XV, que fue lanzado a comienzos de este año y es el modelo de la marca más importante en nuestro país. Se trata del Executive Plus, que sustituye al actual Executive y va asociado al motor 1.6i de 115 caballos. Disponible por 26.400 euros, aplicados los 1.700 euros de descuento programados, incluye techo solar, asientos de cuero y reglaje eléctrico del asiento del conductor. Añadido a la larga lista de la dotación de serie de la versión que reemplaza, en la que resaltan el sistema de detección de vehículo trasero y ángulo muerto SRVD, el asistente de haz de

luz HBA, la llave de acceso inteligente con botón de arranque y acceso mediante código Pin. Lista que complementa la tercera generación del Subaru EyeSight, el sistema de seguridad preven-

tiva, que asiste al conductor en condiciones críticas, previniendo o mitigando las consecuencias de un posible accidente ante eventuales distracciones; no solo detecta, también reconoce objetos y reacciona cuando el conductor no responde a sus avisos.



Por 26.400 €

PICK&DRIVE

CLUB DE MOVILIDAD COMPARTIDA

Por treinta euros al mes y una tarifa por minuto muy competitiva (0,17 euros el Smart ForTwo eléctrico, con un máximo diario de 51 euros), Pick&Drive estrena una fórmula de movilidad compartida, que ofrece bicicletas y motos eléctricas y coches con etiqueta 'Eco' y '0 Emisiones' (Smart, Lexus CT 200h y Audi A1, Q2 y A3 Sportback). A cambio de la cuota, el socio cuenta con seguro a todo riesgo y mantenimiento, revisión y limpieza del coche tras cada servicio, que se reserva mediante una app móvil, que permite elegir el aparcamiento y el vehículo que mejor encaja a las necesidades; en el parking se recoge la llave y la utilización termina en el garaje en el que se efectuó la recogida. Pick&Drive inicia su andadura en Madrid con el Club Callao (aparcamiento de Tudescos); en 2019 se ampliará con Santa Ana, Majadahonda, Juan Bravo y los clubs en Guadalajara, Zaragoza y Palencia.



¿Buscas trabajo?

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

- Jefe de Ventas (Albacete)
- Asesor Ventas VN (Asturias)
- Asesor Ventas VN (Madrid)
- Asesor Ventas VN (Santander)
- Asesor Ventas VN (A Coruña)
- Asesor Ventas VN (León)
- Conductor, turno de noche (Madrid)
- Jefe de Taller (A Coruña)
- Asesor de Servicios (A Coruña)

REF: JVN-ABT-M16
REF: AVN-AST-M16
REF: AVN-MAD-M16
REF: AVN-SAN-M16
REF: AVN-ACO-M16
REF: AVN-LEO-M16
REF: CND-MAD-M16
REF: JDT-ACO-M16
REF: ADS-ACO-M16

Encuétralas todas en dealerbest.com/buscar-empleo

dealerBest

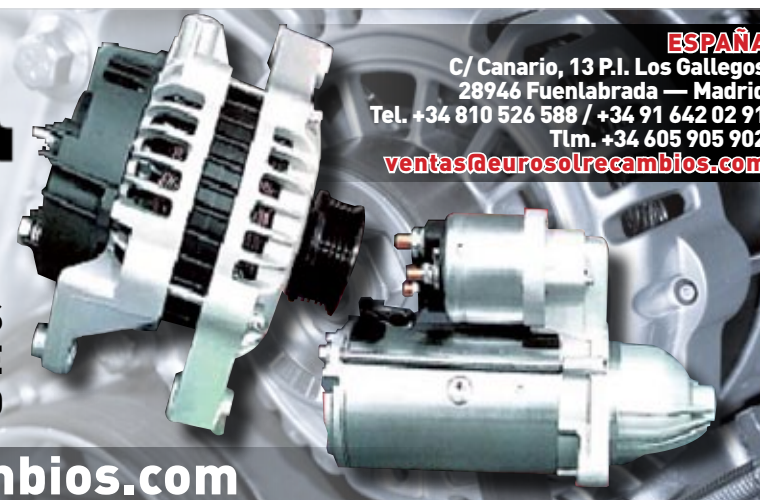
in f t

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



ESPAÑA

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



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

AMDA

CRECIMIENTO
CONSTANTE

La Asociación Madrileña de Distribuidores de Automóviles (AMDA) cumple su sexto año de vida con más de cuatrocientos concesionarios afiliados, de más de sesenta grupos empresariales; supone cerca del 70 % de los que hay en la Comunidad de Madrid. Presidida por Moisés González —en la foto, junto a Enrique Segligat—, la asociación ha sabido aportar valor a sus asociados y cubrir las necesidades que han ido apareciendo. El reto es afrontar las nuevas formas de movilidad en las que «los concesionarios de Madrid nos mostraremos necesarios» asegura el presidente.



CYBEX

ALERTA DE
SEGURIDAD PARA
NIÑOS

Se llama Sensorsafe y es una nueva solución de Cyber para evitar situaciones comprometidas de los niños en el coche. Con esa tecnología desarrollada para las sillitas i-Size, este clip colocado en el arnés y conectado mediante Bluetooth al teléfono de los padres avisa si el pequeño intenta salir o sacar los brazos del sistema de retención, y cuando se abandona el vehículo con el niño dentro. También alerta cuando la temperatura dentro del automóvil es demasiado alta o baja y si se exceden las dos horas de viaje sin paradas.

LAND ROVER
El nuevo Range
Rover Evoque
llega en marzo

Hay que esperar hasta marzo para disfrutar del nuevo Evoque, que ya se puede reservar. Es el primer Land Rover con propulsores Mild

Hybrid —con batería de 48 voltios—, e inicia la comercialización con una gama completa en la que la tracción delantera y el cambio manual se limitan al diésel menos potente, pues incluye las variantes de 150, 180 y 240 caballos del Ingenium de dos litros con ese combustible. La oferta se completa con el Ingenium —también de

dos litros— de gasolina con 200, 249 y 300 CV. En su equipamiento incluye primicias mundiales como el ClearSight Ground View, el 'Capó Transparente' que refleja en la pantalla táctil central lo que hay delante del paragolpes y debajo del vehículo. Se añade el espejo interior inteligente ClearSight, que evita que ocupantes o bultos entorpezcan la visión del conductor en el retrovisor, y el sistema Touch Pro Duo, que combina dos pantallas táctiles de alta definición.

PRECIOS	FWD Man.	AWD auto.					
		D150	D180	D240	P200	P250	P300
Standard	40.000 €	45.450 €	47.650 €	52.850 €	48.450 €	53.100 €	58.100 €
S	45.350 €	50.850 €	53.050 €	57.700 €	54.000 €	57.900 €	62.950 €
SE	-	56.400 €	58.600 €	63.500 €	59.800 €	63.700 €	68.750 €
HSE	-	61.700 €	63.950 €	69.050 €	65.300 €	69.200 €	74.200 €
R-Dynamic	42.600 €	48.100 €	50.300 €	55.600 €	51.200 €	55.700 €	60.800 €
R-Dynamic S	47.900 €	53.400 €	55.650 €	60.450 €	56.700 €	60.600 €	65.650 €
R-Dynamic SE	-	58.950 €	61.200 €	66.200 €	62.400 €	66.300 €	71.400 €
R-Dynamic HSE	-	64.300 €	66.500 €	71.750 €	68.000 €	71.900 €	76.950 €

VOLKSWAGEN GROUP ESPAÑA
Apuesta por el **empleo juvenil**

Proporcionar 1.500 empleos para jóvenes estudiantes de Formación Profesional en su red de concesionarios y servicios oficiales durante los próximos cinco años es la realidad de Talentia, el proyecto de Volkswagen Group España Distribución, que lanza una nueva FP Dual exclusiva en institutos de todo el país. El programa arranca en institutos de FP de Madrid, Cataluña y Galicia —donde Volkswagen dispone de centros propios de formación— con 85 alumnos, que reciben desde este curso la Formación Profesional Dual Exclusiva de Volkswagen Group España Distribución. Alumnos que, partir del año que viene, completarán su



formación con prácticas remuneradas en 26 concesionarios y servicios oficiales de la compañía, donde tendrán la oportunidad de desarrollar una carrera profesional.

OPEL

Celebración: gama especial **120 Aniversario**

No estarán disponibles hasta principios de año, pero ya se pueden realizar pedidos de los Opel 120 Aniversario, el acabado especial con el que la marca celebra sus 120 años como fabricante de automóviles, efemérides que se cumplirá en 2019. Paquetes tecnológicos específicos, diseño característico y elementos de confort

y seguridad opcionales incluidos como equipamiento de serie, son las ventajas de esa edición especial, que refuerza la estética de cada modelo con llantas de aleación, elementos cromados en los marcos de puertas y el anagrama '120 Aniversario'. A lo que, en función del modelo, se unen asistente de aparcamiento delantero y tra-

sero, control de crucero, IntelliLink, climatizador electrónico bizona, asientos deportivos ergonómicos, control automático de encendido de luces, ordenador de abordo o alfombras de velour.

Desde:
Corsa 10.100 €
Astra 14.900 €
Crossland X 14.600 €
Mokka X Ecotec GLP 18.200 €
Grandland X 23.600 €
Zafira 19.700 €



TORRE de BARREDA



CARÁCTER ESPAÑOL, ESTILO FRANCÉS.

Bodegas Juan de la Barreda Acedo-Rico, C.B.
C/ Ramalazo, 2 - Corral de Almaguer - TOLEDO (ESPAÑA)
www.bodegas-barreda.com



SENSORES DE PARKING QUE MIDEN DISTANCIAS

Antonio T.

Tengo un Mazda CX-5 en propiedad y también un Renault Mégane que utilizo como coche de empresa. Los dos tienen sensores de aparcamiento traseros, pero al acercarme hacia atrás a la pared de mi garaje no avisan por igual. El CX-5 reacciona con más antelación. Me dijeron que se puede regular el aviso respecto a la distancia, pero en el taller me dicen que no. ¿Saben algo sobre esto? También me han comentado que hay sistemas que además del aviso sonoro reflejan la distancia que queda en centímetros.

RESPUESTA

Efectivamente no todos los sensores de aparcamiento instalados en un vehículo miden con los mismos parámetros, a pesar de que el principio de funcionamiento suele ser igual en la mayoría. El más utilizado recurre a unos sensores que emiten ondas de ultrasonido, y tras rebotar en un obstáculo el sistema calcula la distancia. El aviso se realiza incrementando la intensidad de la señal sonora según nos acercamos al obstáculo o mediante señales ópticas. También hay sistemas que funcionan mediante detección electromagnética, pero no son tan frecuentes. Como no todos recurren al mismo proveedor es lógico que no todos los sensores midan con los mismos márgenes. Esa es la razón



CARTA DE LA SEMANA

¿SEAT ARONA O FORD FIESTA ACTIVE?

Alberto Ruiz

Me gustan dos modelos en particular, y seguramente uno de ellos será mi próximo vehículo en los próximos meses. Se trata del Seat Arona y del Ford Fiesta Active. Ya sé que su capacidad fuera del asfalto es muy limitada, pero me gustan por estética. La idea sería apostar por los motores de gasolina de acceso en torno a los 100 CV, suficientes para mis necesidades porque me muevo por Madrid y los fines de semana no hago más de 150 kilómetros. Me gustaría saber su opinión sobre los dos vehículos. Gracias.

RESPUESTA

Suponemos que en esta selección habrás valorado también el Ford EcoSport, a todas luces rival más directo del Seat Arona que el Fiesta Active. Este último no deja de ser un Fiesta sobre-elevado y 'fortificado', mientras que el Arona es un SUV de corte urbano, más aparente y con mayor altura, aunque comparte plataforma y gran parte de su tecnología con el Ibiza. Dicho esto, el Arona es más amplio y goza una mayor habitabilidad en las plazas traseras en las tres dimensiones: piernas, hombros y cabeza. También el maletero es bastante más amplio —400 litros en el Seat frente a 311 en el Ford—, números que salen gracias a su mayor longitud y distancia entre ejes. Menos diferencias hay en cuanto a los propulsores, ambos de un litro y tricílicos, con 95 CV en el Arona y 100 en el Fiesta Active.

de las diferencias que nos comentas entre los dos modelos que citas. En cualquier caso tendrás que familiarizarte con los dos porque desconocemos que se puedan regular al gusto en su intensidad o distancia; hemos preguntado a un buen grupo de fabricantes y la respuesta ha sido siempre negativa.

En cuanto a medir la distancia numéricamente,

En este último el motor EcoBoost tiene una mejor respuesta a bajo régimen y es algo más solvente a nivel de prestaciones. Además, el cambio es manual de seis relaciones, por las cinco del modelo español, y se puede asociar a una transmisión automática que no contempla el Arona con esta potencia —sí con el 1.0 TSI de 115 CV—. Dinámicamente se trata de dos modelos realmente ágiles, con un agradable tacto de la dirección y del cambio. Quizás el Fiesta Active esté un punto por encima debido a su condición de turismo con un centro de gravedad más bajo. El consumo es muy similar en ambos, lo mismo que el precio y hasta la dotación que portan. Como verás, muchas son las similitudes pese a no ser rivales directos y presumir de personalidades diferentes.

si conocemos algún modelo, como el Mahindra XUV500, que además de la alerta sonora contempla una reducción real en centímetros según nos acercamos al obstáculo. Comienza a informarnos a 116 centímetros y rebaja los dígitos hasta los 54, pero no ajusta más. En ese momento, aunque todavía hay margen, aparece un aviso de stop.

CONSULTAS RÁPIDAS

NEUMÁTICOS ANCHOS... ¿PEORES CON LLUVIA?

Antorio Correa

Muchas son las consultas que recibimos en cuanto a equivalencias legales a la hora de cambiar los neumáticos y las consecuencias que derivan si apostamos por diferentes medidas. Al optar por unas 'gomas' más anchas conseguimos que la adherencia en seco sea mejor, pero también se le exige más a elementos relacionados con la suspensión, la dirección

o la transmisión. Sin embargo, no todo el mundo sabe que cuando aparece la lluvia el peligro de aquaplaning se incrementa considerablemente, incluso aunque sean nuevas. Los neumáticos más anchos, al tener más superficie de contacto con el piso, reparten el peso de una manera más 'equilibrada' que un neumático más estrecho, y al ejercer menos presión con el peso del vehículo son más propensos al aquaplaning cuando hay gran cantidad de agua sobre el asfalto.

LIMITADOR 'INTELIGENTE' DE VELOCIDAD

Pedro Ramos

Los limitadores de velocidad inteligentes son muy eficaces en carretera porque fijan la velocidad del vehículo en función de las limitaciones de cada tramo de manera automática. Sin embargo, hay modelos que en autopista, circulando por el carril derecho, reconocen las señales de una salida, muchas veces de 60 km/h, frenando el vehículo desde 120 km/h y con el consiguiente susto.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PUEDO PRESENTARME A LAS PRUEBAS PARA OBTENER EL CARNÉ DE CONDUCIR POR LIBRE?

Actualmente es posible presentarse por libre tras realizar la oportuna matrícula al examen teórico, pero no es posible hacerlo al examen práctico. Así se establece que el aprendizaje de la conducción se realizará en escuelas de conductores autorizadas conforme a la normativa vigente. En ningún caso puede ser admitido a las pruebas de control de aptitudes y comportamientos en circulación en vías abiertas al tráfico general necesarias para obtener el permiso de conducción quien no haya realizado su formación en las citadas escuelas de conductores, salvo que haya sido titular de un permiso de categoría equivalente o superior. Para inscribirse a la prueba de teoría por libre será necesario aportar la siguiente documentación: cumplimentar el impreso oficial de solicitud de las pruebas de aptitud y contar con el Informe de aptitud psicofísica expedido por un centro de reconocimiento de conductores autorizado. Si es la primera vez que solicitas un determinado permiso de conducir, entrega una fotografía original actual de 32 x 26 milímetros en color y con fondo liso, tomada de frente con la cabeza descubierta y sin gafas de cristales oscuros o cualquier otra prenda que pueda impedir o dificultar la identificación. También se deberá aportar una fotocopia del DNI o documento acreditativo de la identidad del interesado. Con la firma del impreso de solicitud, el solicitante también declara no estar privado por resolución judicial del derecho a conducir, no hallarse sometido a suspensión o intervención administrativa, ni ser titular de un permiso de igual clase expedido en otro Estado. Toda la documentación deberá presentarse previamente en la Jefatura Provincial de Tráfico donde se desee realizar el oportuno examen.

BUENA PREGUNTA

EL TIEMPO MÍNIMO PARA SOMETERSE A UNA SEGUNDA PRUEBA ES DE 10 MINUTOS

¿Cuánto tiempo tiene que pasar entre la primera prueba de alcoholemia realizada y la segunda?

RESPUESTA

Entre la realización de la primera y segunda pruebas debe mediar un tiempo mínimo de 10 minutos.

Hay que recordar que el conductor de un vehículo está obligado a someterse a las pruebas para la detección de alcohol, que se practicarán por los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.

Las pruebas para la detección de alcohol consistirán en la verificación del aire espirado mediante etilómetros autorizados. No obstante, cuando existan razones justificadas que impidan realizar estas pruebas se podrá ordenar el reconocimiento médico del sujeto o la realización de los análisis clínicos que los facultativos del centro sanitario al que sea trasladado estimen más adecuados.

Si el resultado de la primera prueba practicada fuese superior al legalmente establecido o, aún sin alcanzar esos límites, presentara la persona examinada síntomas evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, el agente someterá al interesado, para una mayor garantía, a la práctica de una segunda prueba de detección alcohólica en aire espirado, mediante un procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera prueba, de lo que habrá de informar previamente al interesado. En ese instante será cuando también se deberá advertir a la persona sometida a la prueba que tiene derecho a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes

o testigos presentes, que entre la realización de la primera prueba y de la segunda tiene que mediar un tiempo mínimo de 10 minutos.

Los agentes también deberán informar del derecho que tiene a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí o por medio de su acompañante o defensor, si lo tuviese, las cuales se consignarán por diligencia, y a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina u otros análogos que el personal facultativo del centro médico al que sea trasladado estime más adecuados.



En el caso de que el interesado decida la realización de dichos análisis de contraste, el agente de la autoridad adoptará las medidas más adecuadas para su traslado al centro sanitario más próximo al lugar de los hechos.

El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y será destinado al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo; mientras que si el resultado fuese negativo, el coste será asumido por la Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes, devolviéndose el depósito al interesado.

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.
 - Vigilancia de multas de tráfico.
- 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.



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

Renault Laguna y Seat Córdoba: dos triunfadores

Los 90 eran años de berlinas de carácter familiar; y esta semana llegaban a nuestras páginas dos listas para triunfar. El Renault Laguna entre las de mayor tamaño y el Seat Córdoba, entre las más populares.

La visión que tienen los ayuntamientos de los conductores como máquinas de recaudar no es de ahora. Hace 25 años en una reunión de la Federación Espa-

ñola de Municipios y Provincias, el alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano proponía, para aumentar la recaudación, la retirada del carné a los



que tuvieran deudas del Impuesto Municipal de Circulación...

Tres berlinas, topes de gama, eran novedad esta semana. Por un lado, el Chrysler Vision, incursión americana en el mercado europeo; por otro el Renault Safrane Biturbo de 268 caballos y, por último, el Alfa 164 Q4 de 230 caballos y tracción total.

Pero las grandes novedades, por volumen, eran el sustituto del

R-21, que se llamaría Laguna y llegaba con con innovadoras soluciones. Y el Seat Córdoba, versión de tres volúmenes del Ibiza con un maletero sorprendente, enfocado directamente para las familias de los años 90.

La prueba la protagonizaba el modelo que comenzó la popularización de Hyundai en España, el S Coupe GT que por 2,3 millones ofrecía una sugerente deportividad.



LA PORTADA

Nº 527

FECHA

23-11-1993

HABLAMOS DE

Las dos grandes novedades de la revista de esta semana compartían nuestro espacio de portada. El Renault Laguna, del que dábamos todos los detalles y el Seat Córdoba, que conducíamos por primera vez, llegaban al mercado dispuestos ambos a conquistar a los conductores españoles... Y lo lograron.

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

Coupé, llega el Fiat más espectacular

La firma italiana retomaba su tradición de deportivos con este original Coupé, un modelo que llamaba la atención allá por donde iba, con aquel recordado color amarillo.

El desembarco de las marcas coreanas escribía otro capítulo con la llegada a nuestro mercado del Sonata, el buque insignia de Hyundai. Un modelo que quería demostrar

que los fabricantes del país asiático ofrecían mucho más que un precio sorprendente.

La semana estaba plagada de novedades de corte deportivo. Para empezar, en exclu-



siva, las fotos del Saab 900 Cabrio antes de su estreno en el Salón de Detroit. O la toma de contacto con el Porsche 968 Turbo S para los conductores más dinámicos.

Pero el gran estreno era el Fiat Coupé, un original deportivo que en el color amarillo de su lanzamiento hacía girar cabezas a su paso. Estaba disponible con dos niveles de potencia: 142 y 195 CV.

La comparativa tam-

bién con protagonismo coupé: Ford Probe V6 24 V (3,85 millones y 163 CV) frente al Opel Calibra V6 (3,80 millones y 170 CV). Del primero nos gustaba el diseño y su motor; del segundo, el motor y su habitabilidad.

Y la prueba, el Alfa 155 en su versión turbodiésel con 125 caballos de potencia.

Por último, un reportaje gráfico sobre los coches de Cuba; auténticas joyas rodantes.



LA PORTADA

Nº 528

FECHA

30-11-1993

HABLAMOS DE

No fue el color amarillo con el que todo el mundo lo recuerda, pero el Fiat Coupé, esta vez en rojo, era el gran protagonista de nuestra portada. Junto a él la comparativa entre el Ford Probe y el Opel Calibra, las fotos espía del nuevo Saab 900 Cabrio y el anuncio de que Sainz y Subaru correrían juntos en 1994.

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:

Síguenos en...



Motor16.com la información puesta a punto

**Me señalan.
Luego existo.**



**Nuevo Audi A1 Sportback.
Epic Mode On.**



Nuevo Audi A1 Sportback por 190 €/mes*
con todos los servicios e IVA incluidos.

El nuevo Audi A1 Sportback ha nacido para ser épico, por su diseño de líneas musculosas, sus opciones de personalización con una selección de llantas únicas y múltiples colores a elegir, la conectividad de su cuadro de mandos y su pantalla táctil de navegación MMI plus, entre otros. Ser épico o no ser. No existe otra opción. Nuevo Audi A1 Sportback, Epic Mode On.

Nuevo Audi A1 Sportback 30 TFSI 85 kW (116 CV) 6 vel. Emisión CO₂ (g/km): de 108 a 111. Consumo (l/100 km): de 4,8 a 4,9.

*Oferta Audi Financial Services calculada para particulares, autónomos y empresas para un Audi A1 Sportback 30 TFSI 85 kW (116 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 4.333,5 € a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada incluyen IVA. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Cambio de neumáticos no incluido. Oferta válida para pedidos realizados hasta el 31/12/2018. Modelo visualizado no corresponde con la oferta. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A.