

# Motor 16

PEUGEOT 508 PURETECH 225

Bajo la lupa



10.000 KILÓMETROS DE BUENAS SENSACIONES

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.745 del 29 de enero al 11 de febrero de 2019



## CITROËN C5 AIRCROSS BLUEHDI EAT8

Prueba

### Un SUV muy familiar

180 CV



116 CV



### Audi A1 30 TFSI S tronic El utilitario más premium

Prueba

### Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio Todocamino de carreras

Prueba

510 CV



130 CV



### Opel Combo Life 1.5 TD Práctico a tope

Prueba

Al volante



AUDI Q3

Al volante



HYUNDAI i30 FASTBACK N

Al volante



KIA PROCEED

Al volante



LEXUS ES 300h

Al volante



PORSCHE 911



## Nuevo Audi Q3 por 280 € al mes\*

35 cuotas. TAE: 9,67%. Entrada: 9.741,86 €. Cuota final: 17.855,70 €.

Puedes idealizar el pasado o intentar prever el futuro. O puedes disfrutar de lo mejor, del presente. Y nada mejor para hacerlo que el nuevo Audi Q3 con una imagen mucho más deportiva y un despliegue tecnológico y digital que incluye el Audi virtual cockpit, una gran pantalla MMI touch, Audi connect e innovadores sistemas de asistencia incorporados por primera vez en este modelo. Todo lo que necesitas para disfrutar del presente.

Nuevo Audi Q3 de 110-169 kW (150 a 230 CV). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 152 a 206 (NEDC: 123 a 173). Consumo medio (l/100 km): de 5,8 a 9,1.

\*Oferta calculada para un Audi Q3 35 TFSI 110 kW (150 CV) 6 vel. PVP recomendado en Península y Baleares 31.920,16 € (IVA, transporte, impuesto de matriculación descuento de marca y concesionario y bonificación Volkswagen Finance incluidos). Oferta de financiación válida para clientes particulares que financien un crédito mínimo de 17.000 € con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales). Com. de Apert. 3,00% (683,32 €). TIN: 7,99%. Importe total del crédito: 22.777,30 €. 35 cuotas de 280 € y si lo deseas, al cabo de 3 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 17.855,70 €. Importe total adeudado: 28.339,02 €. Precio total a plazos: 38.080,88 €. Incluye el primer año de seguro a todo riesgo con franquicia de 300 € con Zurich para clientes mayores de 25 años y mantenimiento Audi fulldrive durante 4 años o 60.000 km (lo que suceda antes) sin coste adicional para vehículos financiados (el servicio contratado restante conlleva coste adicional). Audi fulldrive es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Oferta válida hasta el 28/02/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC.

# 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](mailto:motor16@motor16.com)



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

# NUEVO PEUGEOT 508

## WHAT DRIVES YOU?



PEUGEOT i-Cockpit®

NIGHT VISION

CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO



**MOTION & EMOTION**



**PEUGEOT**

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

Gama 508: Valores WLTP: consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo de 4,72 a 7,78 en ciclo combinado - Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) mínimo y máximo de 123,94 a 175,47 en ciclo combinado. Valores NEDC Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 98 hasta 131.

Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es ([www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp](http://www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp)).



## Nuevo Audi Q3 por 280 € al mes\*

35 cuotas. TAE: 9,67%. Entrada: 9.741,86 €. Cuota final: 17.855,70 €.

Puedes idealizar el pasado o intentar prever el futuro. O puedes disfrutar de lo mejor, del presente. Y nada mejor para hacerlo que el nuevo Audi Q3 con una imagen mucho más deportiva y un despliegue tecnológico y digital que incluye el Audi virtual cockpit, una gran pantalla MMI touch, Audi connect e innovadores sistemas de asistencia incorporados por primera vez en este modelo. Todo lo que necesitas para disfrutar del presente.

Nuevo Audi Q3 de 110-169 kW (150 a 230 CV). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 152 a 206 (NEDC: 123 a 173). Consumo medio (l/100 km): de 5,8 a 9,1.

\*Oferta calculada para un Audi Q3 35 TFSI 110 kW (150 CV) 6 vel. PVP recomendado en Península y Baleares 31.920,16 € (IVA, transporte, impuesto de matriculación descuento de marca y concesionario y bonificación Volkswagen Finance incluidos). Oferta de financiación válida para clientes particulares que financien un crédito mínimo de 17.000 € con una permanencia mínima de la financiación de 36 meses a través de Audi Financial Services (según condiciones contractuales). Com. de Apert. 3,00% (683,32 €). TIN: 7,99%. Importe total del crédito: 22.777,30 €. 35 cuotas de 280 € y si lo deseas, al cabo de 3 años podrás cambiarlo por otro modelo, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 17.855,70 €. Importe total adeudado: 28.339,02 €. Precio total a plazos: 38.080,88 €. Incluye el primer año de seguro a todo riesgo con franquicia de 300 € con Zurich para clientes mayores de 25 años y mantenimiento Audi fulldrive durante 4 años o 60.000 km (lo que suceda antes) sin coste adicional para vehículos financiados (el servicio contratado restante conlleva coste adicional). Audi fulldrive es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Oferta válida hasta el 28/02/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Finance S.A. EFC.

### Al detalle



#### ALONSO, A LO GRANDE

Una vez más, Fernando Alonso ha vuelto a asombrar. Con su salida de la Fórmula 1 no se ha rebajado ni un ápice su ambición, sino al contrario, se ha multiplicado en busca de ese objetivo de hacer historia y convertirse en el piloto más completo. La participación en Indianápolis y la victoria en las 24 Horas de Le Mans han sido los primeros pasos... Y ahora en las 24 Horas de Daytona ha vuelto a demostrar su extraordinaria calidad, su pilotaje perfecto y una abrumadora determinación por conseguir su objetivo... Por si alguien aún lo dudaba.



#### HUELGA DE TAXIS

Los episodios vividos en los últimos días en la huelga convocada por los taxistas tanto de Madrid como de Barcelona han sido realmente bochornosos, con agresiones y enfrentamientos injustificables, y con unas ciudades 'secuestradas' por un colectivo que con estas actitudes no consigue el respaldo de los ciudadanos a sus reclamaciones. Ya es hora de dialogar y de llegar a acuerdos para que todos puedan/podamos trabajar en libertad.

### ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com



## Ghosn, otro halcón caído

El que fuera carismático líder de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi atraviesa horas bajas. Pero sus logros empresariales permanecen.

La última vez que tuve la oportunidad de ver a Carlos Ghosn, líder entonces de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi, fue en el pasado Salón del Automóvil de París y presentaba el modelo K-ZE, un SUV eléctrico y low cost de Renault, listo para fabricar y comercializar en China. Este pionero en la apuesta por el coche eléctrico vestía, como es habitual, con un traje oscuro a la medida, camisa blanca imponente, corbata a juego y unos zapatos relucientes que redondeaban una imagen estudiada y propia de los grandes elegidos de la industria del automóvil. Cuestión por la cual cuesta mucho trabajo imaginar que este titán defenestrado del negocio de la automoción acudiera esposado ante un tribunal japonés, con un traje sin corbata, zapatillas de plástico, pelo

que gracias a su gestión Nissan se salvó de la quiebra, hoy no solo esté acusado de fraude fiscal, sino que además se le niegue la libertad bajo fianza por representar riesgo de fuga y posible destrucción de pruebas. De este modo, Ghosn permanecerá en prisión preventiva hasta marzo, mientras que la fiscalía le acusa de ocultar una parte de su salario y utilizar activos en su propio beneficio, imputando a la marca inversiones personales. De ahí que si finalmente resultara culpable tendría, por cada uno de los cargos que se le imputan, una sentencia de hasta 10 años de cárcel. Lo cierto es que como consecuencia de esta turbia trama, Ghosn primero fue destituido como presidente de Nissan y Mitsubishi y ahora, propiciado por el presidente Ma-

cron, dado que el 15 por ciento del accionariado de Renault pertenece al Estado francés, le ha tocado decir adiós a la marca del rombo, después de dos décadas de exitoso liderazgo, ocupando su lugar como presidente Jean-Dominique Senard, y como director general Thierry Bolloré. Así, dicho todo lo anterior, permítanme que me decante en favor de todo 'Halcón' capaz de cambiar la historia en favor del progreso y la innovación.

Ghosn permanecerá en prisión preventiva hasta marzo, mientras que la fiscalía le acusa de ocultar una parte de su salario y utilizar activos en su propio beneficio, imputando a la marca inversiones personales. De ahí que si finalmente resultara culpable tendría, por cada uno de los cargos que se le imputan, una sentencia de hasta 10 años de cárcel.

### Motor 16

Edita:  
GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.  
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com  
Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com  
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com  
Pedro Martín - pmartin@motor16.com  
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com  
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián 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.



Nº 1.745 · 29 enero-12 febrero de 2019.  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**6.- QUÉ PASA  
SALÓN DE DETROIT.**

Mostramos las novedades del primer gran escaparate del año. También desvelamos los secretos del nuevo Renault Twingo.

**12.- EN PORTADA  
AUDI A1 SPORTBACK 30 TFSI  
S TRONIC.**

Probamos a fondo la nueva generación del A1, formato pequeño con tecnología de todo un A8. Y 'made in Spain'.

**18.- CITROËN C5 AIRCROSS  
2.0 BLUEHDI 180 CV EAT8.**

Analizamos la polivalencia de uso del nuevo SUV galo. No es su única arma: además es eficiente, confortable y muy avanzado.

**24.- CUATRO RUEDAS  
ALFA ROMEO STELVIO  
QUADRIFOGLIO Q4**

Un deportivo de raza con forma de SUV gracias a sus 510 CV y a unas prestaciones de vértigo.

**28.- OPEL COMBO LIFE 1.5  
TD 130 CV.**

Una opción que destaca por su amplitud, modularidad y versatilidad. Un 'furgovolumen' muy práctico.

**32.- AUDI Q3.**

Nueva generación de este atractivo modelo que no sólo incrementa su tecnología y gama; también es más amplio y tiene más maletero.

**34.- HYUNDAI I30  
FASTBACK N.**

Un elegante coupé para el día a día y, a la vez, un purasangre gracias a sus 275 CV y a su extraordinaria dinámica.

**36.- KIA PROCEED.**

Esta nueva apuesta ofrece motores de gasolina y diésel entre 120 y 204 CV, el más potente asociado al acabado deportivo GT.

**38.- LEXUS ES 300h.**

Por fin llega a Europa este atractivo vehículo, un híbrido con 218 CV y etiqueta ECO. Refinada y confortable, es la berlina más segura de su segmento.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

ALFA ROMEO	24
ALPINE	44
AUDI	12,32
BMW	8
CADILLAC	10
CITROËN	18
FORD	7,9
HYUNDAI	34
INFINITI	9
KIA	36
LEXUS	38,40
OPEL	28
PEUGEOT	46
PORSCHE	42
RENAULT	6
SKODA	6

6



46



36



32



56

**40.- LEXUS UX 250h  
Y RC 300h.**

También conducimos el renovado SUV y el atractivo deportivo de la marca japonesa.

**42.- PORSCHE 911.**

Como siempre, como nunca. Este icono se actualiza con más potencia, mejores prestaciones, más tecnología y un menor consumo.

**44.- ALPINE A110 PURE Y  
LÉGENDE.**

Deportivo o más elegante, dos

opciones de un mismo modelo con 252 CV para pasar un buen rato.

**46.- BAJO LA LUPA  
PEUGEOT 508 GT PURETECH  
225 CV EAT8.**

Completamos los primeros 10.000 kilómetros sin novedad en el frente. La fiabilidad, a pesar del duro invierno, es la nota predominante.

**50.- LA SEMANA**

**52.- AL DÍA  
LA PRODUCCIÓN  
AUTOMOVILÍSTICA EN  
ESPAÑA EN 2018**

Martorell, la fábrica con mayor actividad en nuestro país.

**54.- A LA ÚLTIMA**

**56.- DEPORTE  
RALLY DE MONTECARLO.**

El Mundial arranca en la dura cita francesa, con los ojos puestos en Ogier (Citroën) y Loeb (Hyundai).

**60.- SABER COMPRAR  
Y VENDER**

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS DEL SECTOR.

**64.- QUEREMOS SABER  
CONSULTORIO TÉCNICO Y  
JURÍDICO**

**66.- EL RETROVISOR  
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS**



**RENAULT**  
Passion for life

Nuevo  
**Renault KADJAR**  
SUV by Renault



Y ahora, llévatelo con financiación al

**0% TAE** a 36 meses\*

\*Importe máximo a financiar 10.000 €. Resto al contado. Financiando por Crédito.

Nuevo Renault Kadjar: consumo mixto (l/100km) desde 4,2 hasta 6,0. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 113 hasta 134.  
\*Oferta RCI Banque S.A. Sucursal en España de crédito aplicable a particulares y autónomos que adquieran un Nuevo Renault Kadjar financiando a través de BOX1. Tipo Nominal 0%, Comisión de Apertura 0%. Importe máximo a financiar: 10.000€. A 36 meses. Importe restante al contado. Intereses subvencionados por RECSA. Válida hasta el 28/02/19. Incompatible con otras acciones financieras.

LaLiga  
**World  
Challenge**



**CITROËN RENUEVA EL C3 XR**

El C3 XR, un pequeño SUV desarrollado por Citroën en exclusiva para el mercado chino y del que se han vendido 180.000 unidades en cuatro años, introduce cambios de imagen inspirados en el C5 Aircross. Además, recibe un equipamiento más avanzado.

**LLEGAN CAMBIOS AL IONIQ**

Hyundai refresca la gama Ioniq con modificaciones que afectan a la imagen exterior –parilla, faros y llantas– e interior –nueva pantalla central de 10,2 pulgadas–, a la dotación de asistentes de conducción y a la gestión de la energía, pues las versiones Hybrid y Plug-In añaden el programa Eco+.



**NISSAN ALTIMA-TE AWD**

La empresa canadiense MIA ha transformado el nuevo Altima AWD en un sedán capaz de afrontar las más duras inclemencias invernales. Presentado en el Salón del Automóvil de Montreal, el Nissan Altima-te AWD Concept es el segundo modelo de estas características creado a partir de un coche de Nissan.



**EL HONDA ELÉCTRICO, EN GINEBRA**

Basado en el Urban EV Concept de 2017, Honda prepara un utilitario cien por cien eléctrico que será lanzado en 2020 y del que ya se podrán hacer pedidos este año. Será desvelado en marzo, en el Salón de Ginebra.



**Adopta el sistema Easy Connect**

**El Renault Twingo, más dinámico y personalizable**

La firma del rombo renueva en profundidad su pequeño utilitario urbano de cinco puertas y motor trasero, que estrena el SCe 75 de gasolina, con 9,4 mkg de par y mayor eficiencia que su antecesor. La gama de gasolina se completa con el TCe 95 sobrealimentado –rinde 13,8 mkg y gana 5 caballos–, unido al mismo cambio manual de cinco marchas pero que también se ofrece con la caja automática EDC de doble embrague y seis marchas.

Y Renault mejora el dinamismo del Twingo al optimizar la aerodinámica, pues las tomas de aire del paragolpes frontal canalizan los flujos hacia los pasos de rueda, se carena el eje trasero y la distancia al suelo se reduce 10 milímetros. Y la toma de aire lateral, que refrigera el motor, se extiende a toda la gama. Por otro lado, el Twingo ve modificada ligeramente su imagen externa –paragolpes, luces diurnas LED, nuevo tratamiento

gráfico de la calandra...–, aparecen dos colores inéditos –Amarillo mango y Blanco Quartz nacarado–, se ofrecen tres niveles de acabado y llegan nuevas posibilidades de personalización, como Packs de color, adhesivos variados o llantas de 16 pulgadas con dos estilos a elegir. Asimismo, el portón adopta una empuñadura más cómoda y el interior recibe el 'ecosistema' Easy Connect, que mejora la conectividad gracias al R&Go y el Easy Link.



▶ El interior es más funcional, pues se ha rediseñado la consola y algunos huecos para colocar objetos. Además, crece el equipamiento.

◀ La personalización del interior también es mayor, pues podemos pedir el salpicadero en color negro, o amarillo.

**PARA PENSAR**

**5.750**

unidades vendió Lamborghini en 2018 en todo el mundo, nuevo récord de la marca.

Supone un 51 por ciento de incremento respecto al 2017, destacando las 1.761 unidades del Urus entregadas. Otra firma que batió su récord en 2018 fue Rolls-Royce, con 4.107 coches, un 22 por ciento más que en 2017.

**EL PUNTAZO**

El Vuhl 05RR rinde 390 CV –110 más que antes– y pesa sólo 660 kilos –65 menos que el modelo anterior–, lo que le convierte en uno de los coches 'de calle' más salvajes.



**Será presentado en Ginebra**

**El nuevo SUV pequeño de Skoda se llamará Kamiq**

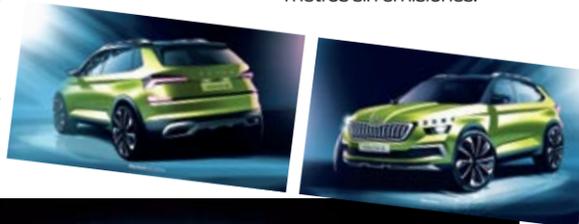
Comercializados ya Kodiaq y Karoq, Skoda presentará en el próximo Salón de Ginebra, en marzo, el tercer SUV de su gama europea, cuya denominación será Kamiq, término tomado de la lengua Inuit que sirve para describir algo que encaja a la perfección como segunda piel en cualquier situación. El Skoda Kamiq, un SUV urbano de tamaño algo más compacto que el Yeti, tendrá mucho que ver con el prototipo Vision X desvelado hace unos meses, también en Ginebra, lo que da muchas pistas sobre su talla, pues el 'concept'

checo medía 4.255 milímetros de largo por 1.807 de ancho y 1.537 de alto, y tenía una distancia entre ejes de 2.645 milímetros. Y todo apunta a que com-

partirá con los Seat Arona y Volkswagen T-Cross, y con el Skoda Scala, la plataforma MQB A0. En cuanto a mecánicas, nada se cuenta por ahora desde la marca, pero parecen garantizados los motores 1.0 TFSI de gasolina, en versiones de 95 y 115 CV. Y tendrá una versión electrificada que podría inspirarse

en el Vision X, cuya solución técnica era muy original al combinar el 1.5 TGI –puede funcionar con gasolina o gas natural– con un ge-

nerador de 48 voltios y un segundo motor eléctrico, éste detrás y encargado de la tracción posterior. Además, podía circular dos kilómetros sin emisiones.



▶ Tras el Kodiaq y el Karoq llega el Kamiq, nombre procedente de la lengua del pueblo Inuit, que habita Canadá y Groenlandia.



**Ford Mondeo Hybrid Wagon**

**Mayor eficiencia... y otras muchas novedades**

Ford ha presentado en el Salón de Bruselas el nuevo Mondeo Hybrid, de mecánica híbrida no enchufable. Como antes, combina un 2.0 de gasolina con un motor eléctrico para sumar 187 CV, pero la novedad principal tiene que ver con la batería de 1,4 kWh, que ve mejorada su eficiencia. La firma americana, además, ha elegido la carrocería Wagon –hasta ahora no disponible en versión Hybrid– para desvelar esta actualizada mecánica, que se usará también en el Mondeo sedán. El Mondeo Hybrid Wagon cuenta

con un maletero de 403 litros, ampliable a 1.508 si se abaten los respaldos traseros. Y la gama introduce más cambios bajo el capó, como el nuevo diésel 2.0 EcoBlue, disponible con 120, 150 y 190 CV, y consumos medios de entre 4,5 y 4,9 l/100 km. Además, la oferta de gasolina se limita al 1.5 EcoBoost de 165 CV, que gasta 6,5 l/100 km. El Mondeo recibe también modificaciones estéticas –calandra distinta y más amplia, nuevas llantas...–, y en el interior, las versiones automáticas adoptan un selector de tipo rueda.



### MINI '60 YEARS EDITION'

La firma británica celebra en 2019 su 60 aniversario, y por ello presenta ahora la edición especial '60 Years Edition', que toma como base los Mini Cooper –motores de gasolina de 136 y 192 CV, y diésel de 150 y 190 CV– y está disponible con carrocerías –personalizadas por dentro y por fuera– de tres y cinco puertas.



### EL HONDA NSX GT3 EVO, EN EUROPA

El Salón de Bruselas acogió el estreno del NSX GT3 Evo, versión de carreras dotada de un 3.5 V6 con doble turbo con la que Honda participará en pruebas de Resistencia como las 24 Horas de Spa. Frente al GT3 2018, mejora la aerodinámica, el motor o el ABS.

## Motores nuevos o mejorados La Serie 7 de BMW, actualizada a fondo

BMW acaba de actualizar su Serie 7 con modificaciones de todo tipo. Empezando por la carrocería –tanto la normal como la versión alargada crecen 22 milímetros de largo–, el frontal es ahora 50 milímetros más alto en su punto superior, el capó cambia de forma y el emblema de la marca es más grande. Varía también la parrilla, y los faros, más finos, pueden ser los BMW Laserlight con hasta 560 metros de alcance en luz de carretera. También se revisa la aerodinámica para minimizar las turbulencias en los pasos de rueda, mientras que en la zaga cobran más relevancia las salidas de escape y las ópticas son también más finas y enfatizan su forma de 'L'. En cuanto al

habitáculo, se suma a la lista de opciones el cuero Nappa con acolchado extendido, así como nuevos acabados en madera: roble americano oscuro y álamo gris brillante. El confort acústico se ha optimizado, y hay cambios en la disposición de mandos en el volante multifunción. En cuanto a la gama de motores, es nuevo el V8 4.4 de 530 CV –80 más que el anterior–, mientras que el V12 6.6, de 585 CV, recibe un filtro de partículas. En diésel, la oferta 3.0 de seis cilindros es triple, con potencias de 400, 320 y 265 CV; y las versiones híbridas enchufables adoptan un motor de gasolina de seis cilindros –394 CV de potencia total– e incorporan una batería más eficaz.



▶▶ Novedades en la dotación de asistentes de conducción: el Serie 7 evoluciona hacia la conducción autónoma.



## A partir del 718 Cayman GT4 Clubsport Porsche prepara su regreso al mundo de los rallyes en 2020

El fabricante de Zuffenhausen está planificando su regreso a los rallyes, y para ello su departamento de competición de Weissach desarrolla el Porsche 718 Cayman GT4 Clubsport, presentado en enero y que, dirigido a campeonatos de GT4 y eventos de clubes o tandas en circuito, está propulsado por un seis cilindros bóxer 3.8 que rinde 425 CV y recurre en su carrocería a piezas en material composite de fibras naturales. La reglamentación R-GT, creada en la temporada 2011,

nieve se ha llevado a cabo en Austria, con el local Richard Lietz al volante, y el prototipo toma como base el nuevo 718 Cayman GT4 Clubsport, presentado en enero y que, dirigido a campeonatos de GT4 y eventos de clubes o tandas en circuito, está propulsado por un seis cilindros bóxer 3.8 que rinde 425 CV y recurre en su carrocería a piezas en material composite de fibras naturales. La reglamentación R-GT, creada en la temporada 2011,

da la oportunidad a pilotos privados y equipos-cliente de participar en rallyes de primer nivel, como el Montecarlo o Tour de Corse, con un coste razonable.



## Salón de Detroit

# La capital del motor **se pone al día**

La reciente edición del Auto Show de Detroit será la última celebrada en enero, porque la cita automovilística organizada en la capital mundial del motor desde 1907 cambia de fechas, y en 2020 ya se celebrará en junio, quizás para alejarse en el calendario de su gran 'rival': el Salón de Los Ángeles. Y Detroit no sólo pone en hora su reloj, sino que también ve

transformados los contenidos para adaptarse a los nuevos tiempos: más electricidad, más coche autónomo, más sensaciones... Cadillac e Infiniti daban pistas sobre sus futuros crossover eléctricos, mientras que Ford presentaba el Mustang más potente de la historia y Lexus presumía de un LC Convertible que muy pronto podría hacerse realidad.

## Infiniti QX Inspiration

### Un **eléctrico para el futuro** que abre nueva etapa de diseño

Infiniti lleva tiempo avanzando su próximo lenguaje de diseño. Pero si los Prototype 9 y 10 daban sólo detalles y el Q Inspiration de 2018 avanzaba una futura berlina, con el QX Inspiration el equipo que dirigen Alfonso Albaisa y Karim Habib va un paso más allá, pues adelanta lo que podría ser un crossover eléctrico de carácter premium, segmento que está creciendo como la espuma. Infiniti confirma que ese SUV equipará un sistema de propulsión eléctrico con tracción a las cuatro ruedas, denominado e-AWD y basado en dos motores eléctricos, uno por eje, que toman su energía de una batería ubicada bajo el suelo. El QX Inspiration mide 4,65 metros de largo y 1,63 de alto, y tiene una distancia entre ejes de 2,85 metros.



▲ La pintura Liquid White se inspira en el blanco de las nieves invernales del monte Fuji.

## Ford Mustang Shelby GT500

### El **Ford más potente** de todos los tiempos

Su V8 sobrealimentado de 5,2 litros rinde 700 CV, y eso le convierte en el Ford más potente de la historia. El Shelby GT500 es un Mustang muy especial, creado para la carretera y para los circuitos, que acelera de 0 a 60 millas por hora —96 km/h— en 3 segundos. Para canalizar semejante potencia, Ford Performance aprovechó la experiencia con la caja de doble embrague del Ford GT, pues

se ha usado una del mismo tipo, de la firma Tremec, que tiene siete marchas y cambia en menos de 100 milisegundos. Además, tiene modos de uso Normal, Invierno, Drag y Deportivo. El Mustang más brutal estrena dirección asistida y usa una suspensión aligerada dotada de un nuevo sistema MagneRide. Los neumáticos son unos Michelin Pilot Sport 4S específicos, y de los frenos, con



discos de 420 milímetros y un 20 por ciento más de área de contacto que en el GT350, se ha encargado Brembo.

◀◀ La aerodinámica aumenta un 50 por ciento el flujo de refrigeración.



**CADILLAC XT6.**-Nuevo SUV de tres filas de asientos de la firma de lujo de General Motors para el que se anuncia una impresionante dotación de asistentes de seguridad. Motor 3.6 V6 y cambio automático de 9 velocidades.



**FORD EXPLORER HYBRID.**-Asocia un cuatro cilindros EcoBoost 3.3 y un motor eléctrico para totalizar 322 CV. La primera versión, con tracción trasera, supera los 800 kilómetros de autonomía, y más tarde llegará con tracción total.

**FORD EXPLORER ST.**-Para coronar la gama del nuevo Explorer llega su versión deportiva ST, con un V6 3.0 sobrealimentado de 405 CV, cambio automático de 10 marchas y tracción total. Su velocidad máxima es de 230 km/h.



**GMC SIERRA HD.**-Estrena un sistema de control perimétrico con 15 vistas, entre ellas la función 'trailer transparente' para ver hacia atrás al tirar de un remolque. Turbodiésel 6.6 de 445 CV y caja automática Allison de 10 marchas.



### Cadillac EV Concept

## Así será el **primer coche cien por cien eléctrico** de Cadillac

General Motors ultima el desarrollo de una nueva plataforma para sus futuros vehículos eléctricos, y Cadillac, su división de lujo, será la primera en usarla. De hecho, el presidente de Cadillac, Steve Carlisle, confirmaba en Detroit que su marca será la encargada de lanzar los modelos eléctricos más vanguardistas, empezando por un crossover de próximo lanzamiento que se basará en el EV Concept

ahora desvelado. Sin duda, la idea es plantar cara a la creciente oferta de premium eléctricos con carrocería SUV –Audi e-tron, Jaguar I-Pace, Mercedes EQC...–, aunque Cadillac no dará más datos hasta que la comercialización sea inminente. Sí se sabe, no obstante, que esa moderna plataforma de GM podrá emplearse en vehículos eléctricos con tracción delantera, trasera o a las cuatro ruedas.



### Lexus LC Convertible Concept

## Prácticamente confirmado: el LC descapotable existirá

Tadao Mori, diseñador jefe del 'concept' descapotable del LC desvelado en Detroit, hablaba en condicional al referirse a su creación: «una versión de producción de este prototipo resultaría fascinante en muchos sentidos». Es lo más parecido a una confirmación oficial de la marca japonesa, pero todo apunta a que el LC coupé, presentado hace tres años también en el Salón de Detroit, tendrá en el futuro un hermano con carrocería sin techo, dotado de una capota de lona eléctrica. Porque

el LC Convertible Concept parece ya un modelo terminado al cien por cien: 4,77 metros de largo por 1,92 de anchura y 1,34 de altura, interior tapizado en cuero blanco con costuras amarillas para dar un toque de color, llantas de 22 pulgadas... Pero Lexus no da más datos, y sobre el resto de características sólo se puede especular. Aunque, sin duda, parece asegurada la versión híbrida LC 500h, con 359 CV, cambio automático CVT de variador con 10 marchas prefijadas y tracción trasera.

#### HYUNDAI ELANTRA GT N LINE.-

El Elantra GT, que es 'nuestro' i30 de cinco puertas, recibe también el acabado deportivo N Line, con neumáticos 225/40 R18 Michelin Pilot Sport 4, aerodinámica mejorada y un interior específico.



**LEXUS RC F TRACK EDITION.-** El RC F es más ligero y actualiza su V8 5.0, que rinde 464 CV. Además, estrena la serie limitada Track Edition: alerón trasero fijo, capó y techo de fibra de carbono, llantas BBS, frenos carbocerámicos...

**NISSAN IMS CONCEPT.-** La firma japonesa sigue evolucionando su futuro sedán deportivo eléctrico de conducción autónoma. E innova hasta en el interior: la segunda fila puede ser de tres plazas o una lujosa butaca única 'Premier Seat'.



**SUBARU WRX STI S209.-** Sólo se harán 200 unidades, y se venderá en Estados Unidos. Tiene mejoras en motor, chasis y aerodinámica, y se inspira en el WRX que ganó la clase SP3T de las 24 Horas de Nürburgring en 2018.

**KIA TELLURIDE.-** Diseñado en California y fabricado en Georgia, el SUV más grande de Kia es un ocho plazas con tracción total, motor 3.8 V6 GDI de 291 CV y cambio automático de 8 marchas. Su equipamiento es casi infinito.



**MAHINDRA MARAZZO.-** El centro de diseño que la firma india tiene en Michigan intervino en el desarrollo del Marazzo, monovolumen de tres filas de asientos que se dejó ver por Detroit... sin motivo confirmado.

**RAM HEAVY DUTY.-** La gama 2019 ofrece un turbodiesel Cummins 6.7 en variantes de 400 y 370 CV, y el V8 Hemi 6.4 de gasolina, con 410 CV. Su capacidad de remolque es líder en su clase: 35.100 libras, cifra equivalente a 15.921 kilos.



**VOLKSWAGEN PASSAT.-** Desde verano, el renovado Passat fabricado en EE.UU. estará en los concesionarios de ese país con cambios de imagen, más dotación de seguridad y garantía de 6 años o 115.000 kilómetros. Rinde 174 CV.



# Neckmarine

NECKMARINE.COM

## THE ESSENTIALS OF SMARTWATCHES

- PULSACIONES
- PODÓMETRO
- CALORÍAS QUEMADAS
- CALIDAD DEL SUEÑO
- SMS, EMAIL, TEXTO, LLAMADAS Y MÁS
- ALARMAS CONFIGURABLES
- 5 ATM SUMERGIBLE
- ALARMA POR VIBRACIÓN
- RELOJ CONECTADO

# El primero de la clase



Julían Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Hace 23 años que la firma de Ingolstadt se adelantó a sus rivales cuando lanzó el A3, el primer compacto 'premium', al que todos –BMW, Mercedes, Infiniti, Lexus, Volvo...– han imitado. Pero es que hace nueve años que campa también a sus anchas el A1, utilitario al que BMW intenta hacer sombra con el Mini, mientras Mercedes-Benz recurre al Smart ForFour, más pequeño y que poco tiene de premium, ubicándose a años luz de quien pone sus ojos en este segundo A1, que ahora se acompaña siempre del apellido Sportback.

Audi se escuda en que menos del 20 por ciento de los A1 vendidos –y han sido más de 830.000– tenían tres puertas. Por eso prescinden de esa carrocería en favor de la practicidad de este Sportback, que nace desde la plataforma MQB A0. ¿Te suena? Debería, pues la usan Ibiza, Arona, Scala, Polo, T-Cross... Y lo que vendrá.

La estética es un tema muy personal, pero creo que da cien vueltas al anterior A1. ¿No te parece? Y además, ahora ofrece muchas opciones de personalización, que se resumen en 10 colores para la carrocería, techo o retrovisores en contraste, llantas de 15 a 18 pulgadas, emblemas en negro brillante... Y no te olvides de los



diferentes acabados, como este Black Line de la unidad probada, que requiere desembolsar 3.900 euros extra.

Es cierto que suma paquete S line, llan-

Audi ha echado el resto para concentrar en 4,03 metros toda la tecnología presente en una berlina de representación como es el A8, que cuesta un mínimo de 71.570 euros más que nuestro protagonista, un modelo que presume de eso y de mucho más, como dinámica, calidad, seguridad, amplitud... Y es que el nuevo A1 Sportback, un producto 'made in Spain', ha hecho los deberes.

PRECIO **27.680 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **111 (136 WLTP) G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Tecnología. Comportamiento dinámico. Prestaciones. Consumo real ajustado. Amplitud interior. Opciones de equipamiento y de personalización.

DEBE MEJORAR

**-** Cambio S tronic algo brusco. Equipamiento de serie básico. Precio. Detalles de acabado. Túnel central voluminoso. Sólo carrocería de cinco puertas.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

tas de 17 pulgadas, la opción de este color Azul turbo y algo más, pero si lo quieres a tu gusto prepara la cartera, pues la lista de opciones es casi tan extensa como la de un A8, y el resultado final –más de 38.000 euros en nuestro caso– te podría dar para comprar un Audi Q3 35 TFSI S tronic o un Seat León Cupra DSG7 con 290 CV... y aún tener más de 3.000 euros para gasolina. Ninguno tiene mucho que ver con este A1, pero...

Y es que hay que reconocer que no está al alcance de todos los bolsillos.

La mencionada MQB A0 permite aportar sensación de desahogo en el interior, ayudado por una distancia entre



LA CLAVE

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

*Solo comparte el nombre con su antecesor, pues el salto experimentado por el A1 es sorprendente a todos los niveles. Esta versión cumple con su cometido, es agradable y gasta lo justo, pero es cierto que para dejarlo a tu gusto deberás tener una cuenta corriente bastante saneada. Esta versión es cara, pero tienes un A1 desde 21.910 euros y contarás con un utilitario de primera.*

ejes que ha crecido 94 milímetros respecto a su antecesor. Y eso también son 50 más que la primera generación del A3.

Es por ello que las plazas traseras son mucho más amplias que antes, incluso en altura, un apartado donde su antecesor no salía muy bien parado. Es cierto que el túnel central molesta en exceso, algo incomprensible en un modelo que, aseguran, no ofrecerá tracción quattro.

En cuestión de segundos te acomodas a su puesto de conducción, muy centrado en el conductor y con materiales de calidad, como no podría ser de otra manera en un Audi. Pero sí es cierto que este utilitario 'premium' no debería compartir lla-



▲ Su maletero oscila entre 335 y 1.090 litros. El piso puede regularse en dos alturas –60 euros–, y ofrece rueda de repuesto de emergencia –opción también por 105 euros–.



◀ SUFICIENTE CON 116 CV EL 1.0 TFSI ANDA DE SOBRA, INCLUSO PARA AFRONTAR LARGOS VIAJES. ADEMÁS, GASTA LO JUSTO, Y PARA TENER TRES CILINDROS, ES REALMENTE AGRADABLE 5,0, 8,8 Y 10,1 PULGADAS TRES SON LAS DIFERENTES PANTALLAS PARA LA PARTE CENTRAL Y ESTÁN DEMASIADO ORIENTADAS HACIA EL CONDUCTOR



▶▶ Otar por la caja S tronic requiere sumar 1.870 euros, más otros 225 de las levas. Todos los A1 tienen Virtual Cockpit de 10,25", pero con el MMI Plus se ofrece éste de mayor resolución y personalizable.



▲◀ Audi reemplaza la 'ruleta' de luces por estos tres prácticos botones. El selector de modos cuesta 200 euros y ofrece cuatro programas para personalizar el carácter del vehículo. Se ajustan desde la pantalla o desde un botón.



▲ El paquete S line interior añade asientos deportivos que rozan la perfección y que pueden ir acabados en cuero y Alcántara. Hay mucho espacio atrás, pero el túnel central es enorme y molesta.



ve con un Ibiza y que un día nos quedamos con los enganches de la bandeja trasera en la mano. ¿Fallos de juventud? Tiene toda la pinta, pues incluso la factoría de Martorell donde se fabrica es una de las más avanzadas del grupo.

30 TFSI y 35 TFSI son las opciones mecánicas disponibles por ahora, y la primera de ellas no es nada descabellada. Recurre al conocido 1.0 TFSI de tres cilindros que emplean más de una veintena de modelos del grupo Volkswagen, entre los que nos encontramos con Audi A3 Sedán, Skoda Octavia, VW Golf Sportsvan...

Y si sus 116 caballos –34 menos que en el 35 TFSI, que cuesta 1.600 euros más– mueven con soltura a coches que superan los 1.360 kilos, como es el caso de un Skoda Karoq, con 160 menos va mucho más alegre; y además apenas transmite ruidos

o vibraciones al interior –en aislamiento se han dejado una fortuna–.

Ofrece unas prestaciones más que decentes para un utilitario que presume de mayor confort aún si desembolsamos los 1.870 euros –suma 225 más por las levas en el volante– que cuesta el cambio S tronic, con siete velocidades y que hemos notado algo más áspero que en otras ocasiones. Porque con el 1.0 TFSI, este cambio con embragues en seco genera algún tirón molesto a baja velocidad y también al reanudar la marcha. Nada alarmante, en cualquier caso.

El Audi drive select cuesta 200 euros y permite elegir entre los modos Efficiency, Auto, Dynamic e Individual. Todos varían la gestión del motor –sólo en Efficiency activa el modo inercia–, la dirección, el sonido y, en este caso, la suspensión, pues

nuestro A1 equipaba el sistema ajustable, con dos tarados diferentes.

En marcha sorprende su aplomo, con un rodar de coche grande. Pisa con contundencia y afrontar largos viajes no le asusta. Tanto, que a 120 km/h su motor gira a sólo 2.625 rpm; y los 40 litros de su depósito nos darán para recorrer más de 630 kilómetros sin parar.

Pero de mantener los neumáticos de serie 215/40 R17 en vez de apostar por los opcionales 215/40 R18 de nuestra unidad podría haberse aminorado el gasto de carburante, aunque tampoco ha sido excesivo, pues la media durante nuestro test se quedó sólo 0,6l/100 por encima de la homologada en el nuevo ciclo WLTP.

También prescindir de esas gomas habría ayudado a mejorar las prestaciones obtenidas. Ojo, no decimos que no corra,



◀ Nuestro A1 tenía suspensión activa con dos modos y unas llantas de 18 pulgadas con gomas 215/40, también opcionales. Eso sí, con ambos elementos su dinámica no tiene que envidiar a la de muchos deportivos.

ni mucho menos, pero con menos 'zapato' iría más alegre.

No todo es malo si te decantas por las llantas de 18 pulgadas, pues ayudan a ofrecer un paso por curva verdaderamen-

te efectivo, ayudado por una dirección con 2,6 vueltas entre topes y sus suspensiones –detrás mantiene una barra de torsión–. Y para más inri, mejoran la frenada, aunque hay que decir que esta unidad, al

equipar el paquete Performance, suma discos delanteros de 312 milímetros y traseros de 272. Sin olvidarnos de unas pinzas pintadas en color rojo.

Por cierto, a nivel tecnológico el A1 Sportback sorprende, lo que ayuda a justificar parcialmente la 'dolorosa'. Y lo hace equipando de serie pantalla táctil de cinco pulgadas y el Audi Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas tras el volante. No obstante, se ofrecen como alternativa pantallas centrales con 8,8 o 10,1 pulgadas heredadas directamente de sus hermanos mayores, de los que también recibe sistemas como el navegador MMI Plus, y otras tecnologías como el sistema de sonido Bang & Olufsen.

Y es que este nuevo Audi A1 Sportback parece más un Audi A8 en miniatura que un utilitario al uso.

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



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

**FICHA TÉCNICA**

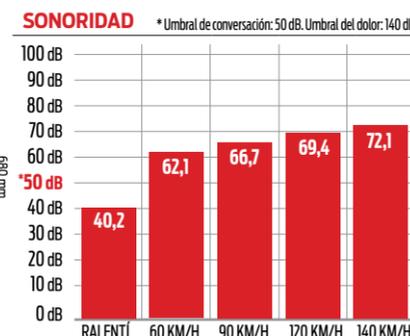
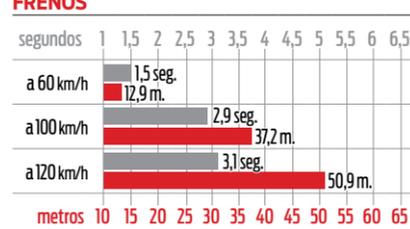
<b>MOTOR</b>	<b>1.0 TFSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina. Turbo e intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	116 / 5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 2.000-3.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	S Tronic de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	45,7
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. 276 mm / Discos 230 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/45 R17
Marca	Bridgestone
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.200
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,34
Número de plazas	5

**EQUIPAMIENTO**

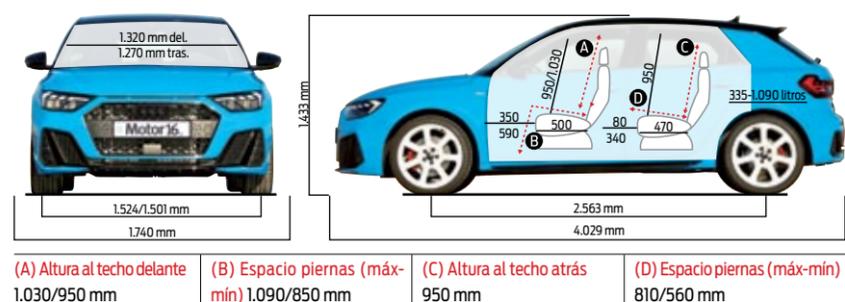
	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 5 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Regulador velocidad			▶
Freno estacionamiento eléctrico		▼	
Respaldo posterior partido	▲		
Faros y pilotos traseros LED			▶
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador manual	▲		
Climatizador de dos zonas			▶
Techo panorámico		▼	
Suspensión adaptativa			▶
Aparcamiento asistido			▶
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril			▶
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call			▶
Visión nocturna		▼	
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de rodilla para conductor		▼	
Airbag de cortina	▲		
Asistente de atascos			▶
Retrovisor interior fotosensible			▶
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Cámara de visión 360º		▼	
Asistente arranque en pendiente	▲		
Alarma			▶

**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	203 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (9,4)
Recorriendo (metros)	158
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	29,1
De 80 a 120 km/h en D	7,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	6,8
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,2
Conducción dinámica	11,1
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,3
A 140 km/h de crucero	7,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	597
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,9 / 4,3
Ciclo mixto (NEDC)	4,9
Ciclo mixto (WLTP)	6,1



**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



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



	AUDI A1 SPORTBACK 30 TFSI S TRONIC	KIA RIO 1.0 T-GDI 120 CV 7DCT GT LINE	SEAT IBIZA 1.0 TSI 116 CV XCELLENCE DSG7	VOLKSWAGEN POLO 1.0 TSI 116 CV SPORT DSG7
<b>Precio</b>	23.780 euros	21.925 euros	21.380 euros	20.645 euros
<b>Cilindrada</b>	999	998	999	999
<b>Potencia</b>	116 CV / 5.000-5.500 rpm	120 CV / 6.000 rpm	116 CV / 5.000-5.500 rpm	116 CV / 5.000-5.500 rpm
<b>Par máximo</b>	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm	17,5 mkg / 1.500-4.000 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
<b>Cambio</b>	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumo medio</b>	4,8 NEDC - 5,8 WLTP (l/100 km)	5,3 NEDC (l/100 km)	4,9 NEDC (l/100 km)	4,9 NEDC - 6,0 WLTP (l/100 km)
<b>Emisiones</b>	108 NEDC - 130 WLTP (g/km CO2)	121 NEDC (g/km CO2)	112 NEDC (g/km CO2)	110 NEDC - 135 WLTP (g/km CO2)
<b>Autonomía</b>	833 NEDC - 689 WLTP (km)	849 NEDC (km)	816 NEDC (km)	816 NEDC - 666 WLTP (km)
<b>Vel. máxima</b>	203 km/h	190 km/h	193 km/h	200 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	9,4 segundos	10,5 segundos	9,5 segundos	9,5 segundos
<b>Maletero</b>	335-1.090 litros	325-980 litros	355-1.165 litros	350-1.125 litros
<b>Dimensiones</b>	4.029 / 1.740 / 1.433 mm	4.065 / 1.725 / 1.450 mm	4.059 / 1.780 / 1.444 mm	4.053 / 1.751 / 1.461 mm
<b>Batalla</b>	2.563 mm	2.580 mm	2.564 mm	2.551 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,5 metros	10,2 metros	10,6 metros	10,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	40 litros	45 litros	40 litros	40 litros
<b>Peso</b>	1.200 kilos	1.207 kilos	1.164 kilos	1.190 kilos

	Audi A1	Kia Rio	SEAT Ibiza	Volkswagen Polo
<b>A favor</b>	BMW, Mercedes o Lexus no tienen un utilitario como el A1. Ofrece lo último en tecnología. Es amplio, presume de calidad y es más configurable que antes. El 1.0 TFSI es agradable, gasta lo justo y el cambio pone el toque cómodo. Dinámicamente sorprende.	Con descuento se queda en 17.770 euros y el GT Line equipa de todo, pues su único extra es la pintura metalizada. Este motor de tres cilindros es muy agradable, gasta lo justo y el cambio es de doble embrague. Amplio y bien acabado, tiene 7 años de garantía.	El modelo de la marca española se queda en 18.180 euros con descuentos, y además lo hay con acabado FR por el mismo precio. Internamente es un A1, pues comparten motor, cambio, chasis, tecnología... Dinámicamente va muy bien y es amplio.	Un clon a todos los niveles de los A1 e Ibiza, y en calidad, a medio camino entre ambos. Tiene un precio realmente competitivo y con descuentos nos ahorramos un mínimo de 4.940 euros frente al A1. Es amplio y el Sport tiene un buen equipamiento de serie.
<b>En contra</b>	No es nada barato, pues con el acabado básico supera los 23.000 euros. El equipamiento de serie es muy justo, y si lo quieres a tu gusto... prepara el bolsillo. El túnel central molesta en las plazas posteriores.	No tiene el mismo pedigrí que el modelo alemán, y tampoco puede equipar los mismos asistentes que el A1. Aún siendo el más potente, cede en prestaciones. Su maletero también es más pequeño. Menos capacidad de personalización.	No tiene el aire premium del que goza el A1, y tampoco está tan bien acabado a pesar de compartir hasta la llave de contacto. En su dotación de serie hay algunas lagunas, aunque las opciones son más asequibles que en el alemán.	Como sus rivales, y aún estando bien acabado, no llega al nivel del A1 por calidad. Esta versión sólo se ofrece con acabado Sport, pero el paquete R-Line, el tren de rodaje deportivo o el diferencial XDS son opcionales.

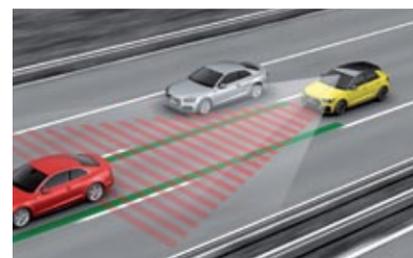


**EL DETALLE**

**AYUDAS A LA CONDUCCIÓN Casi perfecto**

Ya no nos extrañamos de hablar de asistente de mantenimiento de carril, control de velocidad activo con función Stop&Go, sensores de ángulo muerto, sistema de aparcamiento asistido... Todas estas ayudas a la conducción, el nuevo Audi A1 Sportback las hereda de sus hermanos mayores, pero la inmensa

mayoría se ofrecen como opción, al igual que sucede con sus avanzados faros Full LED, que optimizan la conducción de noche.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,51 euros/km. Coste km total: 0,66 euros/km.

**SEGURO**

Seguro a terceros: 324,84 euros/año. Seguro a todo riesgo: 427,47 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**

**AUDI**  
 VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

**RED DE POSVENTA**

131 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**

Dos años sin límite de kilometraje  
[www.audi.es](http://www.audi.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 38.175 EUROS**

# Un SUV que viene dispuesto a todo



Citroën se suma por fin al segmento que más familias españolas capta en la actualidad: el de los SUV con una longitud en torno a cuatro metros y medio. Y el estreno no puede ser más afortunado, porque el C5 Aircross despunta en muchos frentes, y especialmente cuando hablamos de practicidad, maletero o confort. Lo hemos probado con el motor diésel más potente y el cambio EAT8.



PRECIO **35.750 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **124 (162 WLTP) G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** 33.950 euros con descuento. BlueHDI 180 en tres acabados. Confort. Maletero. Asiento trasero versátil. Equipo de serie. Seguridad. Altura libre al suelo.

DEBE MEJORAR

**-** Hueco para piernas en 2ª fila. Detalles de ergonomía. Gasto real sólo correcto. Tacto de conducción a ritmo 'alegre'. Sin tracción total. Faros mejorables.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ La toma de aditivo AdBlue –caben 17 litros– va junto a la boca de llenado de combustible. El gasto real de gasóleo ha sido más alto del esperado, quizás por el uso de neumáticos M+S.

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

Tras lanzar el C3 Aircross, primer todocamino cien por cien Citroën en la categoría B-SUV, ahora es el turno del C5 Aircross, con el que la firma gala presenta batalla en otro segmento de moda, bautizado C-SUV y liderado desde hace años por el Nissan Qashqai. PSA ya contaba ahí con tres coches –DS 7 Crossback, Opel Grandland X y

Peugeot 3008–, pero la llegada de un cuarto modelo anima el mercado porque propone atributos propios y originales, como la filosofía Citroën Advanced Comfort, que trata de lograr una comodidad inédita entre sus rivales, o una mayor modularidad interna, con la que buscan captar clientes que aman la versatilidad de un monovolumen pero ya 'miran' los SUV.

El C5 Aircross comparte con sus 'parientes' la plataforma EMP2, lo que es ya una

garantía. Y los diseñadores han creado una carrocería inequívocamente Citroën, con rasgos de familia de los últimos productos de la casa. Logra un aire 'muy SUV' con los Airbump en la zona baja de las puertas, los amplios pasos de rueda y grandes llantas, las barras del techo y una distancia al suelo generosa –23 centímetros–, que viene de cine lejos del asfalto. Para ese uso aventurero, o por si nieva, el control de tracción mejorado Grip Control es de serie

–no hay ni habrá versión de tracción total–, y podemos pedir neumáticos M+S, que aparejan una medida bien distinta a las gomas normales: 235/55 R18, en vez de 205/55 R19. Anchura mayor que, por cierto, eleva un poco el gasto real, como hemos observado en nuestro test.

Dentro, sorprende el volumen del maletero: 580 litros, ampliables a 1.630 al abatir la segunda fila. Y como si de un monovolumen C4 SpaceTourer se tratase, las

tres plazas traseras son butacas independientes, cada una con sus ajustes: pueden plegarse, e incluso moverse longitudinalmente 15 centímetros, de forma que configuraremos el interior a nuestro gusto y el maletero, con cinco plazas en uso, puede alcanzar los 720 litros. Sin embargo, con las butacas atrás del todo ya hay un hueco justito para las piernas en la segunda fila –66,5 centímetros con un conductor de 1,75 al volante–, de manera que si avan-



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Citroën sabe que los SUV están conquistando el corazón de los usuarios a costa de otros vehículos, como los monovolumen que la marca francesa tan bien sabe hacer. Y por eso ha creado un todocamino con un maletero enorme y una segunda fila que es ejemplo de versatilidad. Sumemos a ellos mucha calidad y un precio ajustado, y todo apunta hacia el éxito de ventas. Si tuviese más espacio en las plazas traseras y gastase menos en el uso real sería el rival a batir.



▲ Maletero enorme –580 litros, y 720 si avanzamos del todo la segunda fila– y suelo que puede ponerse a dos alturas. Más abajo, en opción, va la rueda de repuesto. El portón, eléctrico, podría subir algo más.



DEVORADOR DE KILÓMETROS SIN SER UN MISIL, EL C5 AIRCROSS CON EL MOTOR DIÉSEL DE 178 CABALLOS TIENE PRESTACIONES DE SOBRA PARA VIAJAR A BUEN RITMO, INCLUSO A PLENA CARGA MUCHA CALIDAD NO ES PREMIUM, NI TRATA DE SERLO. PERO EL ACABADO GENERAL ES MUY BUENO: CIERRE DE PUERTAS, AJUSTES, INSONORIZACIÓN...



▲ La instrumentación digital configurable no nos ha gustado: hay cinco vistas, pero todas son muy pobres y sólo una contiene una especie de cuentavueeltas.



◀ La pantalla táctil central, de 8 pulgadas, ofrece gráficos muy atractivos y didácticos. Además, incluye navegador de serie. El equipamiento es realmente completo.



▲ El motor BlueHdi 180 sólo está disponible con la caja automática EAT8, que podemos usar manualmente y tiene levas. Además, hay tres modos de conducción.

▲ En el salpicadero hay ocho toberas de aireación –en realidad son cuatro dobles–, y detrás también hay aireadores centrales. La segunda fila está formada por tres butacas independientes e iguales, y cada una tiene múltiples ajustes. Los asientos son muy cómodos, pero deberían sujetar un poquito más.

zamos mucho las butacas posteriores sólo podrán viajar chavales.

Y es curioso, porque ésa es la única cota que se ha quedado corta al diseñar el habitáculo, pues hay mucha anchura –136,5 centímetros detrás– y también una generosa altura, incluso si pedimos el gran techo acristalado. Además, hay varios huecos y muy amplios para guardar cosas, destacando las bolsas de las puertas, la guantera –de forma irregular– o el cofre central.

Y si hay amplitud en 'casi' todas las cotas y una funcionalidad ejemplar, la lista de notas altas prosigue con la calidad, pues el nuevo SUV rezuma robustez. Lo decimos por el sonido amortiguado de las puertas al cerrar, por el aislamiento acústico –desde fuera, el motor suena con claridad en frío, pero dentro apenas se oye–, por la precisión de la instrumentación, por la terminación... Puede que algunos de sus

rivales tengan plásticos de más calidad, o que el aspecto de la tapicería no sea precisamente premium, pero la impresión general es buena y, además, disponemos de opciones para personalizar el interior –varios ambientes a elegir– y el exterior.

Sí haremos alguna crítica en cuestión de ergonomía. Y no porque el puesto de conducción sea incómodo, que no lo es en absoluto, sino por algún detallito a estudiar: las butacas son muy confortables pero no sujetan mucho en curva, la palanca de cambio oculta el botón del modo Eco –ese mando y el del programa Sport estarían mejor en otro punto más a mano–, la rueda del volumen en la consola no se ve de noche... Y nos gustaría también que el portón trasero subiera más al abrirlo, pues la cerradura queda a 1,76 del suelo y será fácil 'medirse' contra ella.

Y siguiendo con 'lo mejorable', mención

aparte para la instrumentación. Es digital y configurable, y eso está bien, pero sus cinco posibles vistas son a cual más simple, y ninguna reproduce un cuadro analógico tradicional. De hecho, solo una incluye cuentavueeltas, y éste apenas sirve de nada por su forma y mínimo tamaño.

Nos ponemos en marcha y el C5 Aircross cumple lo prometido, pues empezamos a circular con una sensación de comodidad y filtrado superior a lo habitual. Ahí se notan los nuevos amortiguadores progresivos hidráulicos PHC –trabajan de distinto modo a los convencionales–, pero también el estudiado mullido de los asientos, la rigidez de la plataforma o los cristales de mayor grosor.

Esta versión BlueHdi 180 pone en juego un diésel de dos litros con 178 CV y 40,8 mkg que, ligado a un rápido cambio automático de ocho marchas, da como re-



◀ En lugar de los 205/55 R19 que monta el nivel Shine, nuestro C5 Aircross llevaba los 235/55 R18 M+S opcionales, que alargan un poco la frenada al límite. El paso por curva es ágil y seguro, pero la dirección peca de lenta y los nuevos amortiguadores PHC priman más el confort que la eficacia pura.

sultado unas prestaciones muy satisfactorias. El conjunto rebasa los 1.600 kilos, y eso se nota, pero nuestro protagonista ha sido tan rápido como el Peugeot 3008 GT –60 kilos más ligero– dotado de idéntica

mecánica. Y aunque no es un misil, recuperar de 80 a 120 km/h en 6,6 segundos es un buen valor, pues garantiza seguridad y agilidad incluso a plena carga.

El consumo, eso sí, se ha ido por enci-

ma de lo esperado, rozando los 8 litros de media con las anchas gomas M+S opcionales. No es poco, pero tampoco se aleja de lo normal, pues medimos exactamente eso al nuevo Kia Sportage 1.6 CRDi de 136 CV con tracción 4WD y caja DCT7.

En cuanto al comportamiento, se nota que Citroën ha primado el confort sobre la eficacia pura o la deportividad, pero el Citroën C5 Aircross es noble y seguro, e incluso se atreve con los ritmos muy 'alegres' en vías de montaña; donde, eso sí, nos gustaría disfrutar de una dirección más rápida –es precisa, pero tiene tres vueltas de volante– y la amortiguación parece 'mecernos' un poco mientras el coche circula apoyado en las curvas, lo que tiene más que ver con las sensaciones que con la estabilidad real. En cualquier caso, no sería mala idea que el modo Sport tornara algo más firmes los amortiguadores.

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

**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 BLUEHDI 180</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Inyección directa por rail común. Turbo de geometría variable. Intercooler.
Potencia máxima/rpm	178 / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 / 2.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automát. 8 vel. EAT8
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	56,4
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/55 R19
Neumáticos en el test - Marca	235/55 R18-Michelin M+S
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.615
Capacidad del depósito (l)	53 (AdBlue: 17)
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,12
Número de plazas	5

**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegación 3D Connect NAV	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Tres butacas traseras correderas	▲		
Tapicería mixta textil-cuero	▲		
Tapicería de cuero			▶
Faros Full LED	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta colisión y frenada activa	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Asistente de salida en pendiente	▲		
Control descenso de pendientes	▲		
Grip Control	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Cámara de visión 360 grados			▶
Lector de señales de tráfico	▲		
Sensores de parking del./tras.			▶
Anclajes Isofix sillas traseras	▲		
Llamada de emergencia	▲		

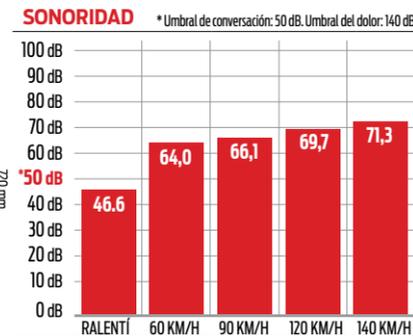
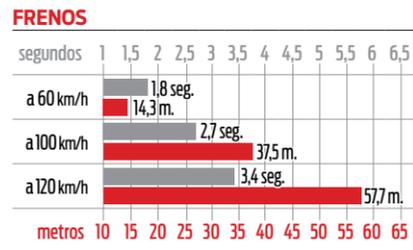
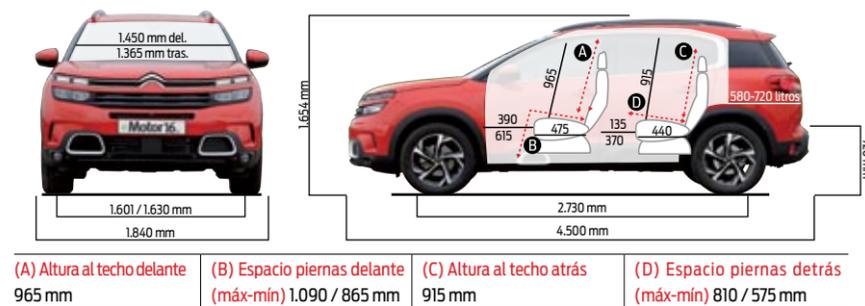
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	211 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (8,6)
Recorriendo (metros)	158
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,6
<b>CONSUMOS</b>	
l/100 km	
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	7,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	6,7
Conducción dinámica	9,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	8,8
A 140 km/h de crucero	9,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,0
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	662
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,2 / 4,5
Ciclo mixto (NEDC)	4,7
Ciclo mixto (WLTP)	6,2



**PRINCIPALES OPCIONES**  
 Pintura metalizada: 572. Pintura Blanco Banquise: 312. Pintura Blanco Nacarado: 676. Ambiente Hype Brown: 1.455. Llantas 18" con neumáticos 235/55 R18 M+S: 156. Llantas 19" Negras: 208. Pack Park Assist (sensores de parking delante y detrás, cámara de visión trasera y Park Assist) + Cámara 360": 520. Enganche de remolque: 727. Rueda de emergencia de galleta: 104. Asientos delanteros calefactables: 520. Techo practicable panorámico: 1.299. ConnectedCAM Citroën: 312. Black Top (techo bitono Negro Perla): 104.

**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**

	CITROËN C5 AIRCROSS 2.0 BLUEHDI 180 EAT8 FEEL	DS 7 CROSSBACK BLUEHDI 180 AUTOMÁTICO BE CHIC	OPEL GRANDLAND X TURBO D 180 AUT. 8 ULTIMATE	PEUGEOT 3008 GT BLUEHDI 180 EAT8
<b>Precio</b>	33.050 euros	38.900 euros	39.900 euros	39.300 euros
<b>Cilindrada</b>	1.997	1.997	1.997	1.997
<b>Potencia</b>	178 CV / 3.750 rpm	177 CV / 4.000 rpm	177 CV / 3.750 rpm	181 CV / 4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	40,8 mkg / 2.000 rpm	40,8 mkg / 2.000 rpm	40,8 mkg / 2.000 rpm	40,8 mkg / 2.000 rpm
<b>Cambio</b>	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	5,2 / 4,5 / 4,7 l/100 km	6,1 / 4,2 / 4,9 l/100 km	5,3 / 4,6 / 4,9 l/100 km	5,3 / 4,7 / 4,9 l/100 km
<b>Emisiones</b>	124 g/km CO2	128 g/km CO2	128 g/km CO2	129 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	1.127 kilómetros	1.122 kilómetros	1.081 kilómetros	1.081 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	211 km/h	218 km/h	214 km/h	215 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	8,6 segundos	9,4 segundos	9,1 segundos	9,0 segundos
<b>Maletero</b>	580 / 1.630 litros	555 / 1.752 litros	514 / 1.652 litros	520 / 1.482 litros
<b>Dimensiones</b>	4.500 / 1.840 / 1.654 mm	4.570 / 1.895 / 1.620 mm	4.477 / 1.856 / 1.609 mm	4.447 / 1.841 / 1.624 mm
<b>Batalla</b>	2.730 mm	2.738 mm	2.675 mm	2.675 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,7 metros	10,45 metros	11,05 metros	10,8 metros
<b>Depósito comb.</b>	53 litros	55 litros	53 litros	53 litros
<b>Peso</b>	1.615 kilos	1.610 kilos	1.575 kilos	1.555 kilos
<b>A favor</b>	Con el descuento de 1.800 euros, la versión Feel se queda en 31.250 euros. Y por arriba, dos acabados más para elegir: Shine y Comfort Class Edition. Tiene el maletero más grande y su segunda fila es muy versátil. Es el más cómodo de los cuatro modelos y está bien equipado de serie.	Aunque DS es la firma premium de PSA, el DS 7 Crossback ofrece con este motor una versión de acceso más para elegir: Be Chic que, con descuento, sale por 37.900 euros. Y hay otros tres acabados más: So Chic, Performance Line y Grand Chic. Calidad, lujo y refinamiento, pero también confort y un generoso maletero.	Anuncia el precio de acceso más alto, pues sólo se ofrece con el equipadísimo nivel Ultimate, pero se queda en 33.985 euros con la rebaja actual de 5.914 euros. Comparte motor y cambio con los otros tres modelos de PSA, y eso se nota positivamente por prestaciones y agrado.	Es el más corto de los cuatro y también el más ligero, y como la puesta a punto de su chasis es más dinámica, es el que tiene un tacto más deportivo: un SUV con estabilidad de turismo. El equipo de serie del nivel GT es muy completo. Muy buena calidad general y cuadro de mandos moderno.
<b>En contra</b>	El espacio para las piernas en la segunda fila es el más justo. Como pesa algo más, también es el de mayor gasto en la práctica, sobre todo con ruedas M+S. Los faros no son muy potentes, y la instrumentación es mejorable.	Igualando equipamientos, sale más caro que el C5 Aircross. El diseño interior es original, pero algunos mandos de la consola central resultan confusos. Y como también rebasa los 1.600 kilos, el consumo real es más sensible al tipo de uso.	Tiene el diseño interior más clásico, lo cual tendrá sus seguidores y sus detractores, y quizás la presentación menos refinada. También el maletero más pequeño, aunque sus 514 litros no están nada mal. Un solo acabado.	El motor diésel de 180 CV sólo se ofrece en el caro nivel GT. Entre eso y que no se anuncian descuentos, es el que tiene un precio de acceso más alto. Consola central voluminosa y suelo un poco elevado en la fila trasera. Consumo.

**EL DETALLE**

**GRIP CONTROL** Ayuda de la buena

Vinculado a los neumáticos opcionales Michelin XGreen M+S, el C5 Aircross ofrece el Grip Control, que optimiza la acción del control antipatinamiento gracias a cinco programas que podemos seleccionar mediante una rueda en la consola: normal, nieve, todoterreno, arena y ESP Off. Y aunque no se alcanza la eficacia de un sistema de tracción total, la combinación de unas gomas con muy buen agarre en suelos de baja adherencia y del Grip Control se traduce en resultados sorprendentes. Una capacidad invernal y 'off road' adaptada a las situaciones extremas más habituales.

**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,73 euros/km. Coste km total: 0,90 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 353,33 euros/año. Seguro a todo riesgo: 520,71 euros/año con franquicia de 240 euros.

**DATOS DEL COMPRADOR**  
**AUDI**  
 Citroën España. C/ Eduardo Barreiros, 110. 28041 - Madrid. Teléfono: 91 321 39 21

**RED DE POSVENTA**  
 1.055 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje

[www.citroen.es](http://www.citroen.es)

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:**  
**39.108 EUROS**

No recuerdo un SUV que presuma de una dinámica tan ágil y prestacional como la variante más picante del Stelvio. La firma Quadrifoglio se traduce en 510 caballos, tracción total y unas prestaciones de vértigo. No hay duda: es el SUV menos SUV del mercado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Alvaro Gª Martins

Por un lado, casi dos toneladas de peso, 4,70 metros de longitud y una distancia libre al suelo de 20 centímetros. Por otro, 283 km/h, 3,8 en el paso de 0 a 100 km/h y una agilidad más propia de un turismo que de un SUV. Solucionar esa complicada ecuación es el gran atractivo del Stelvio Quadrifoglio Q4. Alfa Romeo también se dejó embrujar por las exitosas carrocerías SUV, pero en es-

te caso su reto era poner en juego un auténtico deportivo. En el fondo, que no en la forma. Y objetivo cumplido. Para ello se rodea de un conjunto con un magnífico chasis, un reparto de pesos casi perfecto (54/46) y un motor V6 biturbo con 'soluciones' Ferrari.

El propulsor es el alma de esta joya, con 510 CV y un generoso par de 61,2 mkg constante desde 2.500 vueltas. Por las malas te supera; por las buenas es capaz de desconectar una bancada de cilindros para resultar más

eficiente, además de contar con cárter seco, válvulas de sodio... Se gestiona por medio de una transmisión automática ZF de ocho relaciones con convertidor de par, refinada si se quiere o inmediata si se desea: cambia en 150 milésimas de segundo en el modo Race.

Esto promete, pero se necesita de una 'base' para soportar todo ese potencial. El chasis se apoya en sendos ejes multibrazo e incorpora un sistema de tracción total. En condiciones normales la

fuerza se transmite exclusivamente a las ruedas traseras, que cuentan, además, con un diferencial con función Active Torque Vectoring. En caso de necesidad el eje delantero puede asumir hasta un 50 por ciento de la motricidad, que se transmite por medio de un eje de transmisión de fibra de carbono. Otro elemento a tener en cuenta es la suspensión adaptativa, que dulcifica el confort o sujeta la carrocería según actúe de Dr. Jekyll o de Mr. Hyde.

Es un 'supercar', pero no



siempre vamos a ir 'envenenados'. La duda es si es apto para el día a día. Perfectamente. Iremos un poco más 'duros' que en un Stelvio normal, pero es asumible, y gozaremos de la misma habitabilidad y soluciones prácticas. Eso sí, se



De carreras sí, SUV no tanto...

PRECIO **106.000 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **210 (261 WLTP) G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Prestaciones excelentes. Comportamiento dinámico ágil y estable. Motricidad. Tacto de la dirección y del cambio. Exclusividad.

DEBE MEJORAR

**-** Faros Led no disponibles. Plaza central trasera incómoda. Gráficos del navegador muy simples. Leva junto a la palanca de la intermitencia. Autonomía.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

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

<b>MOTOR</b>	<b>2.9 V6</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.891
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	510 CV / 6.500
Par máximo/rpm	61,2 mkg / 2.500-5.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final 8ª (cada 1.000 rpm)	56,9 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	12,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.

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

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos (delanteros-traseros)	255/45 R20 - 285/40 R20
Marca	Pirelli

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.905
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.702 / 1.955 / 1.681
Capacidad del maletero (l)	525-1.600
Capacidad del depósito (l)	64

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>283 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	12,0
De 0 a 50 km/h	1,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	3,8 (3,8)
Recorriendo (metros)	60
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	11,1
1.000 m desde 40 km/h en D	21,4
De 80 a 120 km/h en D	2,5
Recorriendo (metros)	70
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

**CONSUMOS**

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 24 km/h de promedio	12,9
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	9,1
En conducción dinámica	19,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	12,0
A 140 km/h de cruceo	14,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	11,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	547
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	11,7 / 7,5
Ciclo mixto (NEDC)	9,0
Ciclo mixto (WLTP)	11,5

**LA CLAVE**  
garroyo@motor16.com

Quizás sea un SUV en su forma, pero en el fondo se trata de un deportivo de raza, por prestaciones y por una dinámica impropia de ese formato. Por las 'malas' te puede llegar a superar por su potencial, pero su lado más amable también lo hace apto para el día a día. Es el SUV menos SUV que conozco...





◀ El maletero cubica 525 litros, ampliables hasta los 1.600 en caso de necesidad. El portón trasero es eléctrico.



◀ El propulsor 2.9 V6 tiene 'soluciones' de Ferrari. Presenta desconexión de cilindros.



◀ Nuestra unidad montaba frenos carbocerámicos, muy eficaces en circuito. Cuestan 8.145 euros en opción.



¿ES UN SUV?

A PESAR DE SU APARIENCIA Y MAYOR ALTURA, SU DINÁMICA ES MÁS PROPIA DE UN TURISMO QUE OTRA COSA

BIEN HECHO

EL INTERIOR SE REMATA CON CALIDAD Y DETALLES DE CORTE MÁS DEPORTIVO, COMO CORRESPONDE AL STELVIO MÁS EXCLUSIVO Y PRESTACIONAL DE LA GAMA



▲ El asistente Alfa DNA Pro ofrece cuatro modos de conducción. Se gestiona desde este mando giratorio en la consola central.



▲ El volante multifunción presenta varios mandos y funciones, incluido el botón rojo de arranque del motor.



▲ Imagen poderosa y 1.905 kilos en orden de marcha, pero su comportamiento es más propio de una berlina que de un SUV.



▲▲ El interior es amplio, las butacas delanteras sujetan de maravilla y detrás hay un buen espacio para las piernas, salvo en la plaza central.



▲▲ La caja automática es de ocho relaciones. Cambia de marcha en 150 milisegundos.

remata con mayor énfasis deportivo, con detalles en fibra de carbono, aluminio o unas butacas delanteras tapizadas en cuero y Alcántara.

La personalidad del Stelvio Quadrifoglio varía según sea el programa seleccionado en el asistente de conducción Alfa DNA Pro. Ofrece cuatro: el eficiente, el normal, el dinámico y el denominado Race.

El primero cuida nuestro bolsillo con soluciones como la navegación a vela o la desconexión automática de tres cilindros, aspecto que nos permite desplazarnos plácidamente con un consumo en carretera de apenas 9,1 litros. El gasto medio durante la prueba ha sido de 11,7 litros, simi-

lar a los 11,5 que homologa la marca con el nuevo ciclo WL-TP y lejos de los 9,0 que anunciaba con el NEDC.

El modo normal es el más equilibrado, y al accionar el programa deportivo sube inmediatamente el régimen del motor. La respuesta del acelerador es más inmediata, como la del cambio, y se endurece el tarado de la suspensión.

Con esa puesta a punto en carretera las curvas se disfrutan y comienza a obrar el milagro. No es habitual encontrar un vehículo de estas características que vaya tan bien y tan neutro, con unas inercias tan controladas y sin apenas balances de la carrocería; parece que vayamos

sentados en un turismo más que en el 'primer piso' de un crossover.

La dirección es tan directa -2,2 vueltas de volante entre topes- que conviene acostumbrarse antes de ir 'a saco', pero una vez familiarizados con ella es una gozada porque no hay 'vacíos' al girar. Las generosas levas nos permiten cambiar de manera secuencial las ocho relaciones en un abrir y cerrar de ojos, el mismo tiempo que necesitamos para realizar un adelantamiento. Ejemplo práctico: pasar de 70 a 110 km/h se traduce en 2,1 segundos y 53,1 metros de pista libre. La potencia también es seguridad en este sentido.

Nos queda la guinda en forma del modo Race. Aquí se activa la sobrealimentación de verdad y se desconectan las ayudas electrónicas. Será una juguete en manos expertas o un dolor de muelas si vamos más justos. Está enfocado para disfrutar en pista, así que vamos a ello.

Al pisar el acelerador, el sonido de los escapes es una sinfonía y si apuramos la marcha en modo manual llegará hasta las 7.500 rpm sin saltar de relación. En el cuadro nos indicará el momento óptimo para cambiar sin llegar al corte de la inyección.

En nuestro circuito podemos arriesgar al máximo. Si forzamos y metemos direc-

ción tiende a subvirar. Si aliviamos algo el grado de giro y damos más gas neutraliza todo de una manera más natu-

ral, deslizado algo de atrás al salir de las curvas, con la ayuda del diferencial trasero activo que reparte el par en-

### ► SUS RIVALES



**JAGUAR F-PACE SVR AWD 550 CV**

Otra opción SUV muy deportiva. El propulsor 5,0 V8 es más potente, el cambio automático es de 8 marchas, pero no tiene tanta 'patada' al acelerar.

Precio	116.190 €
Velocidad máx.	283 km/h
Consumo	11,9 l/100km
0 a 100 km/h	4,3 seg.



**RANGE ROVER SPORT HSE DYNAMIC 525 CV**

Su mayor tamaño y peso implican un perfil menos deportivo. Es el único que no huye de retos off road, monta suspensión neumática y contempla siete plazas.

Precio	112.800 €
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo	12,8 l/100km
0 a 100 km/h	5,3 seg.



**MERCEDES-AMG GLC 63 S 4MATIC+ 510 CV**

Es el rival más directo del Stelvio Quadrifoglio en todos los sentidos. En este caso se apuesta por un propulsor 4.0 V8, pero la mano de AMG dispara el precio.

Precio	122.800 €
Velocidad máx.	280 km/h
Consumo	11,5 l/100km
0 a 100 km/h	3,8 seg.

tre las ruedas. Y con permiso de la tracción total, que tiende a estabilizar el conjunto en todo momento. Y al reducir marcha, el efecto punta-tacón electrónico nos hace más pilotos de cara a la galería, pero lo importante es que ajusta el régimen del motor para no perder respuesta.

Si la exigencia es máxima no está de más montar los frenos carbocerámicos que portaba nuestra unidad, aunque el capricho supone 8.145 euros. Además de no desfallecer, en caliente firman unas distancias de frenado muy atractivas, como los 49,6 metros que ha necesitado para detenerse por completo desde 120 km/h. Sin embargo,

en el día a día su tacto no es tan agradable y en frío pierde eficacia.

El Stelvio Quadrifoglio cuesta 106.000 euros, y además de prestaciones y una presentación muy cuidada, se rodea de un equipamiento bastante completo, con detalles como el Launch Control -que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos reales-, un aviso de colisión frontal, una frenada de emergencia autónoma en ciudad, un control del ángulo muerto de los retrovisores, una cámara trasera, una pantalla de 8,8 pulgadas o el Connect 3D con navegador; éste, eso sí, con unos gráficos muy simples para lo que se estila ahora.

Dotado de su propia personalidad gracias a una estética específica, el Opel Combo Life disfruta sin embargo de los mismos argumentos que sus primos hermanos, el Citroën Berlingo y el Peugeot Rifter, en una demostración más de las ventajas que tienen las sinergias de grupo en el ahorro de costes. El Opel Combo Life es ágil, práctico y seguro.



# Combomanía

Andrés Mas | amas@motor16.com  
Fotos Bryan Jiménez

Parece casi imposible que un coche como el Opel Combo Life no convenza a un comprador que busca espacio, un

precio razonable, una dotación de las que sorprende, un motor ahorrador pero con genio y lo último en ayudas a la conducción y seguridad.

Sí, tengo claro que no te vas a enamorar a simple vista de

este 'furgovolumen' de nueva generación si lo que te gusta es la potencia, sacrificas espacio por un diseño elegante o deportivo y te traen al paio los consumos porque lo tuyo son las prestaciones. Pero no creas

que hay muchos vehículos que te den tanto por poco más de 20.000 euros, y por 17.000 si nos inclinamos por la versión de acceso, con motor 1.5 TD de 75 CV en acabado Expresión. Y si hay familia numero-



sa de por medio el negocio te va a salir redondo. Si tienes hasta tres hijos, porque van a ir en la gloria por espacio, por el entretenimiento que proporciona el techo de cristal y los numerosos huecos portaobjetos del mueble del techo y porque el maletero de casi 600 litros te va a sacar de casi todos los apuros. Y si sois más de cinco de familia, la

versión de siete plazas del Combo requiere una inversión extra de tan solo 700 euros, y 950 euros más si te apetece tener un Combo Life 35 centímetros más largo con su correspondiente ganancia en capacidad de maletero. Pero lo que más puede llegar a sorprender del Combo Life es su acabado, su presentación y su equipamiento, porque po-



LA CLAVE

amas@motor16.com

Aún con el buen sabor dejado en mi memoria por el nuevo Citroën Berlingo, el Opel Combo Life me ha confirmado el acierto de PSA con los tres modelos –incluyendo ya al Peugeot Rifter– y el giro que ha dado este tipo de vehículos, democratizando tecnologías hasta hace muy poco reservadas a los altos de gama.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 TD 130</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.750

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, esquema de ruedas tiradas, con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/60 R16
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.431
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.403 / 1.848 / 1.841
Capacidad del maletero (l)	597
Capacidad del depósito (l)	50

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>185 KM/H</b>
-------------------------	-----------------

<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,1
De 0 a 50 km/h	3,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,5 (10,6)
Recorriendo (metros)	196

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,6
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,0
80 a 120 km/h en 4ª	8,8
80 a 120 km/h en 5ª	11,1
80 a 120 km/h en 6ª	14,0

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
--	-----------------

<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	5,8

<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,7
En conducción dinámica	7,1

<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,5
A 140 km/h de cruceo	7,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9

<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	850

<b>CONSUMOS OFICIALES (WLTP)</b>	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,8

<b>PRECIO</b>	<b>21.496 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 116 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****	Agrado de uso. Motor magnífico. Radio de giro. Piso plano. Equipamiento de seguridad. Espacio y versatilidad. Comodidad.	Rueda de respuesto en el exterior bajo el maletero, muy expuesta y de extracción engorrosa. Portón trasero muy grande.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			





▶▶ Para acceder al maletero si se aparca muy cerca de otro coche, la luna practicable lo permite. Pero solo se llega a la bandeja.



▶▶ Hasta 2.126 litros ofrece el Opel Combo Life si se abate la segunda fila de asientos. Pero si no se hace, el volumen que ofrece es de 597 litros. Las formas son muy regulares.



▶▶ En el Opel Combo se ha conseguido una practicidad elogiada, y resulta muy fácil abatir individualmente los asientos. Y respecto a la seguridad, el Combo ofrece todo lo imaginable del paquete de asistencia ADAS, incluso comparable con el mejor modelo del segmento premium. El elevavallas trasero es 'de turismo' y eléctrico.



**FURGOVOLUMEN**  
**EL NUEVO COMBO, COMO SUS HERMANOS DE CITROËN Y PEUGEOT, OFRECE UN ASPECTO MITAD FURGONETA MITAD MONOVOLUMEN. COMPLETÍSIMO TIRANDO DE ALGUNA QUE OTRA OPCIÓN, EL SALPICADERO DEL COMBO LIFE NO TIENE NADA QUE ENVIDIAR AL DE MODELOS MUCHO MÁS CAROS**



▶▶ El techo de cristal con sistema de almacenaje es de serie en esta versión y da un juego tremendo, sobre todo si se viaja con niños. El Head-up Display es opcional por 400 euros.



cos esperan tal despliegue de elementos más habituales en berlinas o compactos de nivel premium que en un 'comboespacio' que hasta no hace mucho cargaba con una imagen mucho menos refinada. No, no abundan los plásticos mullidos en el salpicadero, ni hay madera, ni aluminio, ni fibra de carbono. Lo primero se habría agradecido, pero su utilización encarece más de lo que crees el coste y no resulta tan práctico en un coche 'de batalla'; el resto no hace falta. Pero se agradecen los magníficos ajustes de los plásticos duros, el volante multifunción y la pantalla central flotante.

En el hipotético caso de que te metiesen dentro del Combo Life sin decirte qué coche

era, te iba resultar difícil acertar. Porque te ibas a encontrar con un equipamiento inédito en este tipo de vehículos hasta hace muy poco, como freno de estacionamiento eléctrico, volante y asientos calefactables, alerta por cansancio, alerta de cambio involuntario de carril, reconocimiento de señales, sistema de alerta por colisión, techo de cristal con sistema de almacenamiento, sensores de lluvia y luces, apertura y arranque sin llave (250 euros), Head-up display (400 euros), control de tracción Intelligrip con neumáticos para barro y nieve (240 euros)... Se trata de una democratización total de sistemas disponibles hasta ahora en modelos mucho más caros.

Pero al margen de esto, que ya supone un avance importantísimo en este tipo de vehículos, el Combo Life 1.5 TD de 130 caballos ofrece una

extraordinaria relación entre prestaciones y consumos, y además es algo más silencioso que sus primos hermanos. El motor, del vivero técnico

de Peugeot y Citroën, es de los mejores turbodíesel que hemos probado con esos niveles de cilindrada y potencia, porque combina fuerza y empuje

en todo el abanico de revoluciones sin que haya que preocuparse por los consumos, que se mantienen siempre en márgenes asequibles. Es ver-

dad que el coche iba con un solo ocupante y sin carga durante la mayor parte de nuestro test, pero nos ha costado subir de 7 l/100 km de media, y en ciudad el gasto no ha llegado a los seis litros.

El Combo Life, como los otros dos modelos similares del grupo PSA, sorprende por la facilidad y el poco espacio que necesita para girar, lo que beneficia notablemente su manejo en ciudad. Pero también en ese escenario el propietario del nuevo Opel Combo tendrá que vigilar bien dónde aparca, porque si lo hace en línea y deja el coche muy pegado al de atrás le será difícil abrir un portón gigantesco que requiere, al menos, dejar un metro libre por

detrás. Para remediarlo, en este nivel de acabado el Combo incluye una luna trasera practicable que facilita el acceso; si no al fondo del maletero, al menos sí a una bandeja que se puede situar a dos alturas, y que incluso podemos almacenar pegada a los respaldos de la segunda fila. Y aplauso por esa rueda de repuesto de tamaño normal, aunque situada por debajo del maletero, a la intemperie—son más fáciles de robar y acumulan suciedad—, y con un sistema de extracción algo engorroso.

Pegas que no empañan el resultado final de un conjunto extraordinariamente práctico y recomendable, siempre que se dejen a un lado los complejos.



▶ El Combo Life Turbo D se maneja con facilidad, y en las curvas más cerradas ofrece un comportamiento noble y eficaz.

### ▶ SUS RIVALES



**CITROËN BERLINGO BLUEHDI 130 SHINE XTR**

Al ser primo hermano del Combo, comparte con él prácticamente todas las características, incluidas virtudes y defectos. Cuestan lo mismo pero no comparten equipamiento.

Precio	21.344 €
Potencia	130 CV
Consumo	4,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.



**FORD TOURNEO CONNECT 1.5 TDCI 120 TITANIUM**

Tiene más maletero que sus tres rivales de PSA, pero su motor, menos potente, no le deja igualar las prestaciones. Además, es el más pesado de los cuatro.

Precio	22.588 €
Potencia	120 CV
Consumo	4,4 l/100km
0 a 100 km/h	12,6 seg.



**PEUGEOT RIFTER ALLURE BLUEHDI 130**

El tercer integrante del grupo PSA adopta una estética más seria e imponente, y un interior muy diferente, aunque comparte con sus primos todo lo demás.

Precio	21.565 €
Potencia	130 CV
Consumo	4,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,4 seg.



# INSTRUMENTACIÓN DIGITAL EN TODA LA GAMA Q3, PERO SE OFRECEN EN OPCIÓN DOS CUADROS 'AUDI VIRTUAL COCKPIT': NORMAL Y PLUS



▲ Si pedimos el MMI Navegación plus, la pantalla situada en el centro del tablero pasa a medir 10,1 pulgadas. La calidad general es excelente.



▲▲ Más largo y ancho, y con más batalla; aunque la altura se ha reducido 5 milímetros. El resultado es óptimo, pues el espacio interior ha crecido. La segunda fila es corredera y tiene respaldo 40:20:40 con siete ajustes de inclinación.



◀ Si no necesitamos tracción Quattro, el motor básico de gasolina es una buena opción: 150 CV, consumo real moderado y dos tipos de transmisión.

## Más que un sucesor

A la segunda va la vencida. Porque esta nueva generación del Q3 supera al modelo anterior en puntos clave como amplitud o maletero, lo que ya permite usos familiares que antes no eran tan cómodos. Además, presume de calidad, tecnología o seguridad, y llega con una gama variada.

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

Fruto de combinar cinco motores –tres de gasolina y dos diésel– con dos sistemas de tracción, dos tipos de cambio y cuatro niveles principales de equipamiento –al básico, que arranca en 35.920 euros, se añaden Advanced, S line y Black line–, la gama del nuevo Q3 llega a España con una completa oferta formada por 28 versiones. Difícil no hallar el que más se ajusta a nuestras necesidades, aunque nos gustaría que hubiese también un 35 TFSI –el estupendo motor 1.5 de gasolina, con 150 CV y desconexión temporal de cilindros– con tracción Quattro. O que al elegir el motor diésel

de 150 CV –versión 35 TDI–, no estuviese ligado el cambio automático S tronic a la tracción delantera y la caja manual al sistema Quattro. Pero dejando eso al margen, o un precio algo elevado, lo cierto es que el segundo

Q3 es un producto soberbio. Por ejemplo, se estira hasta los 4.484 milímetros de largo, y también crece la anchura, y también crece la anchura. O la distancia entre ejes, 77 milímetros mayor que antes. De ahí que el habitáculo sea más amplio, o que el maletero

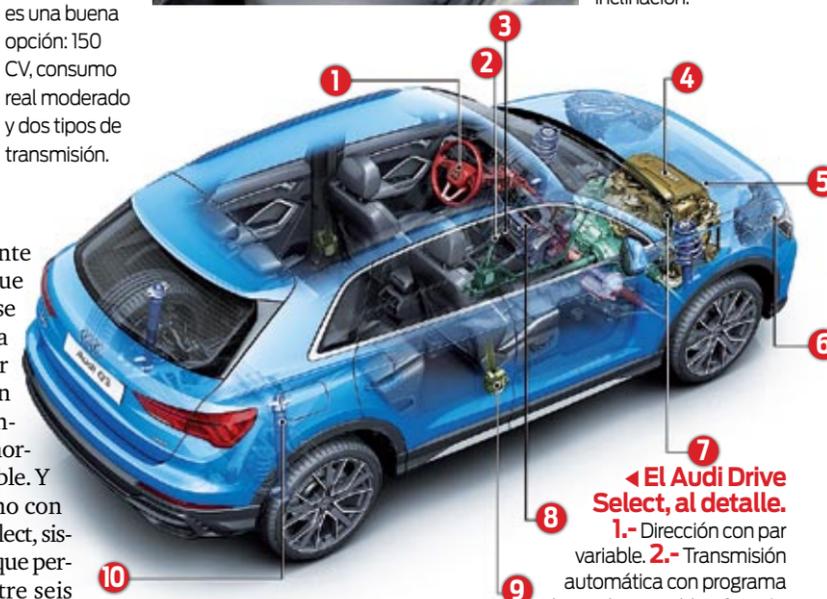
anuncie 530 litros, ampliables a 1.525 si abatimos el respaldo 40:20:40. De serie, además, la banqueta posterior es corredera, y si la avanzamos 15 centímetros el maletero pasa a cubicar 675 litros con cinco plazas en uso.

El repaso del interior nos permite comprobar que la calidad general es tan buena como en otros productos de Audi, o que la postura al volante es idónea, con esa sensación, nada más sentarnos por vez primera, de que es nuestro vehículo de toda la vida.

Y cuando empezamos a circular, las buenas sensaciones prosiguen, porque sea cual sea la versión escogida el Q3 pisa bien la carretera: confort,

aplomo, seguridad... Además, la dirección es precisa y rápida, de modo que el nuevo SUV de Audi –fabricado ya en Hungría, no en Martorell–, admite una conducción dinámica en zona de curvas. Y si las versiones básicas de gasolina y diésel, con sus 150 CV, se limitan a hacerlo bien en materia de prestaciones, por encima hay opciones de 190 CV, e incluso de 230, con las que podremos

ir realmente rápidos. Aunque para usos de ese estilo no sería mala idea pedir la suspensión deportiva o, incluso, la de amortiguación variable. Y ocurre lo mismo con el Audi drive Select, sistema opcional que permite elegir entre seis



◀ El Audi Drive Select, al detalle.

- 1.- Dirección con par variable.
- 2.- Transmisión automática con programa de cambio variable y función 'a vela'.
- 3.- Manejo del Audi Drive Select desde el control central y el MMI.
- 4.- Variación del pedal acelerador y la respuesta del motor.
- 5.- Aceleración variable (sistemas ACC y GRA).
- 6.- Faros con control variable de iluminación.
- 7.- Unidad de control del ESP y control de descensos.
- 8.- Climatización con control de consumo variable.
- 9.- Programa de activación variable del 'Audi pre sense'.
- 10.- Control de la suspensión, con ajuste del amortiguador.

modos de conducción, incluido el Offroad.

Porque, no lo olvidemos, el Q3 es un SUV, y sus capacidades lejos del asfalto han mejorado, lo que nunca viene mal.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	35 TFSI	40 TFSI QUATT.	45 TFSI QUATT.	35 TDI	35 TDI QUATT.	40 TDI QUATT.
Disposición	Delant. transversal					
Nº de cilindros	4, en línea					
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.984	1.984	1.968	1.968	1.968
Potencia máx. (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000	190 / 4.200-6.700	230 / 5.000-6.700	150 / 3.000-4.200	150 / 3.000-4.000	190 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.500	32,7 / 1.500-4.200	35,7 / 1.500-4.400	34,7 / 1.750-3.000	34,7 / 1.750-3.000	40,8 / 1.750-3.250
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. 6 v. (Aut. 7 v.)	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos					
Neumáticos	215/65 R17					
Peso (kg)	1.535 (Aut. 1.570)	1.695	1.695	1.655	1.700	1.770
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.484 / 1.849 / 1.585	4.484 / 1.849 / 1.585	4.484 / 1.849 / 1.585	4.484 / 1.849 / 1.585	4.484 / 1.849 / 1.585	4.484 / 1.849 / 1.585
Volumen maletero (l)	530 / 1.525	530 / 1.525	530 / 1.525	530 / 1.525	530 / 1.525	530 / 1.525
Capacidad depósito (l)	60 (Aut. 58)	60	60	60 (AdBlue: 18)	60 (AdBlue: 18)	63 (AdBlue: 18)
De 0 a 100 km/h (s)	9,6 (Aut. 9,2)	7,4	6,3	9,2	9,3	8,0
Velocidad máx. (km/h)	211 (Aut. 207)	220	233	207	211	221
Consumo mixto (l/100 km)	6,0 (Aut. 5,7)	7,2	7,3	4,7	5,5	5,5
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	139 (Aut. 130)	164	167	123	145	145
Precios desde... (euros)	35.920	41.170	47.360	37.390	37.240	42.050

PRECIO DE **35.920 A 55.440 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE **123 A 173 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Calidad. Carrocería amplia y práctica. Variedad de motores. Agrado y seguridad. Tecnología.	Precio alto. Equipo de serie justo y opciones caras. 1.5 de gasolina solo de tracción delantera.



**MAYOR RIGIDEZ EL CHASIS SE HA REFORZADO Y SE MONTA UNA BARRA RIGIDIFICADORA DETRÁS DE LOS ASIENTOS**



▶ El exterior es más radical y los frenos se han optimizado con unos discos más generosos.



# Pura adrenalina

La segunda variante 'N' que llega a nuestro mercado es un elegante coupé de cinco puertas con 275 CV, suspensión adaptativa y diferencial autoblocante. Es apto para el día a día si se desea, pero si le buscas su lado más rebelde es un vehículo de raza muy temperamental.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Hace 14 meses probábamos en el circuito de Vallelunga el i30 N, el primer modelo de la saga más deportiva de Hyundai. Y ahora hemos tenido ocasión de rodar con la segunda versión de la saga 'N', de apellido Fastback, una vez descartada la llegada a Europa del Veloster N. Sí llegará, en cambio, el Kona N, que está ya en capilla.

El verdadero alma del i30 Fastback N es el propulsor 2.0 T-GDI con 275 CV y una función 'overboost' que le permite llegar hasta los 38,6 mkg de par máximo en momentos puntuales. Se asocia a un cambio manual de seis velocidades, y para los que echen en falta una transmisión automática, señalar que llegará más adelante. Será de doble embrague y con ocho relaciones,

pero la estrenará primero el i30 N –en verano–, que aprovechará de paso para aumentar la potencia hasta los 280 CV, mientras que el par se irá por encima de los 40,8 mkg.

Nuestro protagonista se ha puesto a punto en escenarios tan exigentes como el circuito de Nürburgring. Es 12 centímetros más largo y 12 kilos más pesado que la variante de

cinco puertas, además de casi tres centímetros más bajo en su línea de techo –el chasis está a la misma altura–, de modo que es un 7 por ciento más aerodinámico. Esto replantea ligeramente el reparto de pesos, con un eje trasero algo más asentado, aunque las diferencias dinámicas entre ambos modelos son mínimas.

Eso sí, recibe las mismas mejoras para convertirse en

un vehículo de raza con sello 'N': aumenta la rigidez con refuerzos en 29 puntos de la carrocería, incorpora una barra rigidificadora detrás de los asientos traseros, monta un diferencial autoblocante mecánico –aunque su gestión es electrónica–, incorpora amortiguadores adaptativos, mejora el sistema de frenado y apuesta por unos neumáticos 235/35 R19 firmados por Pirelli. Además, presenta una función 'Rev matching' que ajusta las revoluciones automáticamente al reducir de marcha y se mima el sonido que sale del escape, por cierto, una delicia para los oídos.

Todo esto es teoría. Vamos a lo divertido. Comenzamos nuestra toma de contacto por una confortable autovía, donde nos familiarizamos con el asistente Grin Control N y sus cinco programas de con-

ducción. Un mando en el lado izquierdo del volante nos da opción a los modos Eco, Normal y Sport, ajustando los parámetros del motor, la suspensión, el control de estabilidad, el diferencial autoblocante, la dirección, el sonido del propulsor...

En Eco y Normal el i30 Fastback N se 'domestica' hasta el punto de que se muestra agradable y hasta cómodo en el día a día.

A continuación afrontamos un tramo de montaña, donde comprobamos la espectacular

capacidad de recuperación del propulsor desde apenas 1.300 revoluciones y su agilidad en los cambios de apoyo, sin apenas balancear.

Sin embargo, donde disfrutamos y le exprimimos al máximo es el circuito de velocidad grancañario de Maspalomas. Para ello accionamos el modo N, ya en un mando en el lado derecho del volante –también hay una opción Individual–. Todo es más rápido y la suspensión se convierte en una tabla porque ya no se trata de ser amable, sino eficaz.

La función Launch Control nos permite acelerar desde parado sin dejarnos ningún caballopoteo del camino y el motor empuja sin descanso hasta las 6.800 vueltas, momento en el que se produce el corte de inyección. Antes nos avisará por medio de un juego secuencial de luces en el cuadro, para exprimirlo al máximo, pero sin castigar la mecánica.

Sorprende su capacidad de tracción al salir de las curvas, el tacto directo de la dirección –2,1 vueltas entre topes de volante–, la precisión y rapidez

del cambio y la capacidad de frenada. Sólo en los dos últimos giros –de un total de cinco a un fuerte ritmo– comprobamos que los neumáticos perdían algo de agarre.

Tanto el exterior como el interior se visten con un traje más deportivo y llamativo, mientras que el equipamiento es muy completo, con elementos como una frenada autónoma de emergencia, mantenimiento de carril, detector de fatiga, faros led... Todo por 33.250 euros si nos acogemos a los descuentos.

<b>PRECIO</b>		<b>39.250 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>188 G/KM</b>		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Prestaciones y elasticidad del motor. Dinámica. Confort en el uso diario. Equipamiento.	Sin cambio automático de momento. Consumo a ritmo 'alegre'. Visibilidad posterior.	

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TGD1
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Potencia máxima/rpm	275 CV/6.000
Par máximo/rpm	38,6mkg/2.000
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc.vent./Disc.
Neumáticos	235/35 R19
Peso (kg)	1.441
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.455/1.795/1.419
Volumen maletero (l)	450 / 1.351
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	6,1
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,3 (WLTP)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	188 (WLTP)
Precios desde... (euros)	<b>39.250</b>



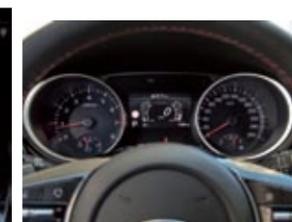
En 2013 se creó Hyundai Motorsport, que ese mismo año ya compitió con un i20 WRC, y en 2015 se presenta la gama N y se crea el departamento Customer Racing. Un año después comienza el desarrollo del i30 N TCR, y en 2018 este nuevo modelo se proclama campeón del WTCR, tanto en la categoría de pilotos, con Gabriele Tarquini, como por equipos. Ese i30 de carreras eroga 350 CV y monta un cambio secuencial de seis relaciones y un autoblocante mecánico. Por si quieres competir con él, el precio base es de 128.000 euros.



**DOS ACABADOS LOS MÁS EQUIPADOS –GT LINE Y GT– SON LOS ÚNICOS DISPONIBLES. Y HAY CUATRO MOTORES Y DOS TIPOS DE CAMBIO**



▲ Asientos excelentes, pero con la plaza central algo incómoda.



▲ Cambio de doble embrague y cuadro analógico con display digital.



# Un coupé exclusivo

Kia da respuesta, en un solo coche, a los que buscan deportividad sin renunciar al tamaño, el confort o la exclusividad. El ProCeed brilla por equipamiento y tecnología; por su dinamismo, su garantía de 7 años y por una gama de motores eficientes en cuanto a consumo y rendimiento.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Ceed es estratégico para Kia; es su segundo modelo más vendido en Europa y uno de los principales –junto al Sportage– en forjar su imagen. Por eso, su nueva generación ha sido preparada con mimo para seguir creciendo... y para seguir distinguiéndose. Y en ese objetivo, este ProCeed es pieza clave. Sin renunciar a una carrocería de corte deportivo –un clásico en las gamas compactas–, convierte el hatchback de tres puertas –de capa caída– en un shooting brake muy deportivo, pero muy versátil y utilizable a diario por una familia completa. Un coche casi único –con permiso del Mercedes CLA Shooting Brake–; un valor que, sin duda, ayuda a la marca coreana a distinguirse.

Desde el punto de vista de la versatilidad es un auténtico familiar, con el llamativo dato de los 594 litros de maletero y las cinco auténticas plazas, con una cota de altura en las traseras muy notable pese a su particular silueta exterior.

El puesto de conducción, como el de cualquier Ceed, dispone de un panel de instrumentos que cuenta con una

pequeña pantalla de 4,2 pulgadas; y en el centro del salpicadero, una pantalla táctil flotante de 7 pulgadas de serie –en opción, de 8–. Los materiales y acabados son de estu-penda calidad, y los asientos, magníficos, con especial mención a los de la versión GT, que ‘abrazan’ al ocupante.

En los aspectos dinámicos también lo borda. Ofrece una

suspensión independiente en los dos ejes, desarrollada a partir de la del Ceed de cinco puertas y el Sports Wagon. Pero para dotarlo de un carácter más dinámico se han ajustado los amortiguadores, las barras y la dirección, y se ha rebajado la altura de la suspensión 10 milímetros. Con todo ello se logra una mayor agilidad y estabilidad.

La parte mecánica se completa con una gama de motores de gran rendimiento sin necesidad de elevadas potencias. El cambio puede ser manual o la excelente caja de cambios automática de doble embrague y siete velocidades, en este caso, con levas en el volante de serie.

Nuestra prueba, durante la presentación internacional celebrada en Barcelona, empieza con el ProCeed 1.4 T-GDI con

acabado GT Line y cambio automático de 7 velocidades. Un motor de excelente suavidad y alto rendimiento como demuestra por carreteras del interior, con zonas muy viradas y de montaña. Con gran estabilidad, una dirección de tacto magnífico y frenos notables, vira muy plano y ofrece un ex-



▲ La línea muestra deportividad, pero anuncia gran capacidad.

celente compromiso entre confort y estabilidad. Una versión intermedia que será, seguro, la opción más equilibrada.

Y acabamos la toma de contacto con el diésel dotado de cambio automático. El nuevo motor, que sustituye al 1.7 CR-Di, ya nos había gustado por su suavidad, rendimiento y eficiencia en el Sportage, y aquí le va como anillo al dedo. Con él, el ProCeed no pierde ninguna de las virtudes vistas en las anteriores versiones; pero las adorna con una gran eficiencia, que lo convierte en un gran viajero, con unos consumos muy ajustados que nos hacen volver a pensar en lo equivocados que están los que han demonizado al diésel porque sí.

Con precios desde 23.720 euros, descuento incluido, y sus clásicos 7 años de garantía, Kia nos vuelve a sorprender con este ProCeed, con el que no hay que renunciar a nada: ni a deportividad, ni a versatilidad ni a exclusividad.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI 120	1.4 T-GDI 140	1.6 T-GDI 204	1.6 CRDI 136
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.353	1.591	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000	140 / 6.000	204 / 6.000	136 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,5 / 1.500-4.000	24,7 / 1.500-3.200	27,0 / 1.500-4.500	26,6 / 1.500-3.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Man. 6 vel/Aut. 7 vel	Man. 6 vel/Aut. 7 vel	Man. 6 vel/Aut. 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	225/45 R17	225/45 R17	225/40 R18	225/45 R17
Peso (kg)	1.360	1.378 (Aut: 1.405)	1.411 (Aut: 1.438)	1.438 (Aut: 1.465)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.605/1.800/1.422	4.605/1.800/1.422	4.605/1.800/1.422	4.605/1.800/1.422
Volumen maletero (l)	594	594	594	594
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	9,1 (Aut: 9,4)	7,6 (Aut: 7,5)	10,4 (Aut: 10,1)
Velocidad máx. (km/h)	190	210 (Aut: 205)	230 (Aut: 225)	200
Consumo mixto (l/100 km)	6,1	6,3 (Aut: 6,4)	7,4 (Aut: 7,2)	5,1 (Aut: 5,2)
Emissiones CO2 (g/km)	139	144 (Aut: 146)	169 (Aut: 163)	134 (Aut: 137)
Precios desde... (euros)	<b>23.720</b>	<b>24.720</b>	<b>28.670</b>	<b>25.710</b>

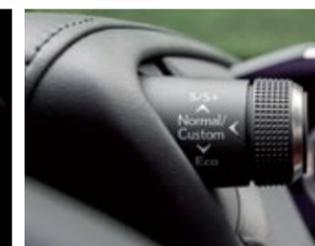
celente compromiso entre confort y estabilidad. Una versión intermedia que será, seguro, la opción más equilibrada.

El siguiente que cae en nuestras manos es el 1.6 T-GDI con 204 caballos, este en acabado GT, el único disponible para la versión más potente, y con cambio automático es el protagonista de cuatro vueltas al circuito de Castellolí. Todo carácter, es un auténtico GTI con gran empuje y mucha progresividad gracias a un par de 27 mkg disponible entre 1.500 y 4.500 vueltas. La palanca de cambios es agradable por tacto y recorridos. Destaca por la ve-

# GRAN PARRILLA COMO SEÑA DE IDENTIDAD DEL NUEVO ES 300 H. LOS LEXUS SON INCONFUNDIBLES



▶▶ Las plazas traseras son amplísimas. Y los asientos, muy cómodos y de gran sujeción. El cuadro es configurable, aunque algunos mandos tienen un acceso incómodo.



MEJOR DE SU CLASE 2018  
MEJOR HÍBRIDO Y EV 2018

## SEGURIDAD El mejor de su segmento en 2018

En 2018, el Lexus ES 300h fue destacado en los premios 'Mejor de la Categoría 2018 de Euro NCAP' como el vehículo más seguro de Europa en dos clases diferentes. Por un lado, la de los vehículos familiares grandes, y por otro, la de los vehículos híbridos y eléctricos. La berlina japonesa consiguió cinco estrellas en los 'crash test', con una magnífica puntuación media de 86,25, una de las más elevadas de todos los vehículos sometidos al nuevo programa de pruebas, mucho más estricto. Y es que el ES 300h incorpora el Lexus Safety System+, un paquete de tecnologías avanzadas de seguridad activa, y una seguridad pasiva fuera de toda duda gracias a la nueva plataforma y sus 10 airbag de serie.

# Una señora berlina

El Lexus ES 300h es una berlina híbrida no enchufable de casi cinco metros de largo que ya se vende en España, en esta su séptima generación, a partir de 45.000 euros. Beneficiada por la etiqueta ECO, rezuma calidad y llega precedida de un gran éxito en Estados Unidos.

Andrés Mas | amas@motor16.com

A diferencia de los Lexus LC y LS, que parten de una plataforma muy diferente con tracción trasera, el ES 300h es un tracción delantera cuyo punto de partida fue la nueva plataforma GA-K, un chasis muy rígido que recurre al uso de acero de alta resistencia para lograr una reducción de peso clave, y otras mejoras para ganar precisión como un nuevo diseño de la suspensión trasera multibrazo, una dirección asistida eléctrica montada en bastidor y un refuerzo en V detrás del asiento trasero.

La batería de níquel-hidruro metálico que impulsa el motor eléctrico del ES 300h se ha trasladado desde el maletero hasta debajo del asiento trasero gracias a una reducción de 120 milímetros en la altura de la batería y la adopción de un sistema de refrige-



▲ La trasera del ES 300h es muy característica, con un alerón que destaca sobre el resto. El maletero cubica 454 litros.

ración más compacto. Y lejos de sacrificar la cota de altura en las plazas traseras, un ocupante de 1,86 sentado en posición erguida deja su cabeza lejos del techo, lo que es casi un milagro si además tenemos en cuenta el nuevo diseño 'semi coupé' de la berlina. También el espacio para las piernas en las plazas traseras es soberbio sea cual sea el tamaño de los ocupantes. Se ha mejorado la distribución del peso entre los ejes, lo que a su vez mejora el comportamiento. Y es verdad que forzando el ritmo por carreteras sinuosas, la berlina japonesa muestra una eficacia sorprendente en un modelo de esta envergadura y peso, y a veces el eje trasero da señales de vida con algún ligero e inofensivo latigazo, disimulando su condición de tracción delantera y evitando la tan desagradable sensación que transmite un coche muy subvirador, carácter que exhi-

ben muchos tracción delante potentes y pesados.

Pero si el reparto de pesos y la rigidez del chasis son claves para lograr la máxima precisión en la trazada, no lo es menos el trabajo que realizan los nuevos amortiguadores de válvula oscilante, que cuentan con una válvula de velocidad ultralenta que garantiza la amortiguación más adecuada cuando se detecta cual-

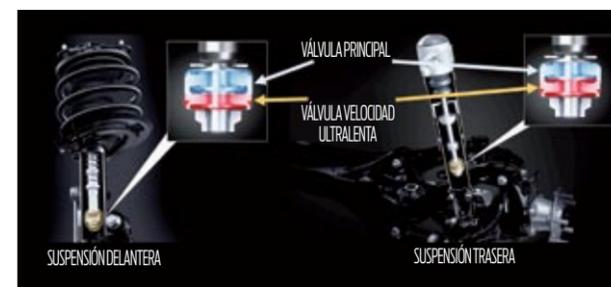
quier mínimo movimiento en las ruedas. Lexus asegura que se trata de una novedad mundial, y la analizaremos más en profundidad cuando podamos probar el coche a fondo, aunque las primeras impresiones son magníficas ya que el ES 300h es cómodo cuando tiene que serlo y firme y eficaz cuando se le exige más agarre.

El motor de gasolina, un cuatro cilindros 2.5 de 178 CV, es totalmente nuevo e incorpora una tecnología de combustión rápida que lo convierte en el propulsor con la mayor eficiencia térmica en un vehículo de producción. Además, se combina con otro motor, en este caso eléc-

trico, cuya potencia de 120 CV permite anunciar una cifra conjunta total de 218 CV. Y el sistema de control híbrido ahora se ha rediseñado para ofrecer mayor impresión de aceleración acompasada entre la velocidad del motor y la velocidad del vehículo, a fin de reducir la desagradable sensación comúnmente asociada con los cambios de variador que montan muchos híbridos. Si se activa el modo de conducción Sport –de los tres que se ofrecen– se mejora aún más la aceleración al aumentar el par a velocidades más bajas,

mientras que las levas de cambio, de tamaño y posición muy adecuados, se pueden usar para activar seis velocidades simuladas y obtener un control puntual de cada situación. Y el objetivo se ha conseguido a medias, ya que aunque la insonorización del coche y el modo Sport lo disimulan bastante, el variador sigue haciendo de las suyas y se convierte en la pega más importante de un modelo que casi todo lo demás lo hace bien. Incluida una competitiva relación equipamiento precio y una etiqueta ECO que facilita mucho las cosas.

▼ Los nuevos amortiguadores de válvula oscilante son muy eficaces.



## FICHA TÉCNICA

HÍBRIDO	
Motor combustión (CV)	178 / 5.700
Motor eléctrico (kW)	88 (120 CV)
Potencia máxima total	218 CV
Par máximo (gasol/eléc.)	22,5/20,6 mkg
Batería (voltaje)	Ni-Mh (244,8)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. variable CVT
Frenos del./tras.	Dis. vent./Discos
Neumáticos	215/55 R17
Peso (kg)	1.680-1.740
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.975/1.865/1.445
Volumen maletero (l)	454
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	8,9
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (WLTP)	5,3
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	n.d.
Precios desde... (euros)	45.000



**PRECIO DESDE 45.000 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **N.D.**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Calidad. Amplitud. Etiqueta ECO. Estabilidad y confort. Relación equipamiento-precio.</p>	<p>Cambio CVT 'antipático' a veces. Depósito de combustible pequeño. Consumo en carretera.</p>

**LA VERSIÓN DE TRACCIÓN DELANTERA TIENE UN MOTOR ELÉCTRICO. Y LA 4WD, DOS**

# Hay demanda



Con precios que arrancan en 33.900 euros, cinco niveles de equipamiento y dos tipos de tracción, se inicia la comercialización en España del UX, un SUV de 4,50 metros y cierto enfoque dinámico que pone en juego 177 CV híbridos y disfruta de etiqueta ECO. Lo hemos probado unos kilómetros.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Al tratarse de unidades de preserie –el UX se fabrica en Japón desde enero– no matriculadas, nuestro primer test se desarrolló en un recinto privado, aunque con una red viaria suficiente para sacar conclusiones de un SUV compacto –es 14,5 centímetros más corto que el Lexus NX pero 13,5 más largo que el C-HR de Toyota– que en nuestro país, descartada la versión UX 200 de

gasolina, sólo se ofrecerá como UX 250h, de mecánica híbrida. O ‘mecánicas híbridas’, pues en realidad son dos: en ambos casos el motor principal es un 2.0 de gasolina con 145 CV e inyección mixta directa/indirecta, pero si el vehículo tiene tracción delantera hay un solo motor eléctrico de apoyo –80 kW–, mientras que si el UX 250h es un 4WD de tracción total E-Four los motores eléctricos de apoyo son dos, pues al delantero de 80

kW se suma otro detrás, dedicado al eje posterior. No varía la potencia total, de 177 CV, pues el objetivo de la tracción E-Four sólo es aumentar la seguridad sobre firme deslizante. Pero sí hay diferencia en materia de consumo, pues si el UX 250h de tracción delantera homologa entre 4,1 y 4,3 l/100 km, dependiendo del nivel de acabado –Eco, Business, Executive, F Sport y Luxury–, en las versiones 4WD, 2.000 euros más

caras, el gasto medio oscila entre 4,5 y 4,8 l/100 km. En cualquier caso, nuestra primera toma de contacto tiene como protagonista al UX de tracción delantera, que será el más vendido en España, donde las entregas comienzan en marzo o abril. El nuevo SUV de Lexus es tan largo como un Citroën C5 Aircross, pero es más bajo y su línea es más afilada y deportiva. Cuando nos sentamos, además, esa deportividad se extiende a la postu-

ra de conducción, pues vamos situados muy abajo, y en una postura tendida, más de turismo que de SUV. La calidad general es muy buena, tanto por ensamblaje como por materiales, aunque los responsables de la marca nos recuerdan que el coche probado no presenta aún los acabados definitivos. Y el tacto de conducción es muy bueno: confort, precisión... Como un C-HR, pero optimizado y con mayor amplitud. De hecho, en las plazas traseras no se va mal, aunque ése no sea su fuerte, y el ma-



▲ Del UX 250h hay dos variantes mecánicas: tracción delantera y tracción total, ambas con 177 CV.

letero, finalmente, tendrá un mínimo de 440 litros –la homologación no ha concluido aún–, si bien tampoco ésa será su mayor virtud. En cuanto al empuje, las prestaciones agradan, pero la caja CVT, pese a las marchas prefijadas y la posibilidad de uso secuencial, se lleva mejor con la ciudad o los ritmos tranquilos que con una conducción muy dinámica.

## FICHA TÉCNICA

HÍBRIDO	
Motor combustión (CV)	145 / 6.000
Motor eléctrico (kW)	80 (109 CV)
Potencia máxima total	177 CV
Par máximo (gasol./eléc.)	18,4/20,6 mkg
Batería (voltaje)	Ni-Mh (216)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. variable CVT
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/60 R17
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.495/1.840/1.540
Volumen maletero (l)	N.d.
Capacidad depósito (l)	43
De 0 a 100 km/h (s)	8,5
Velocidad máx. (km/h)	177
Consumo mixto (WLTP)	4,1
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	96
Precios desde... (euros)	<b>33.900</b>



▲ Aunque el UX probado en Madrid era todavía una unidad de preserie, con algunos detalles a mejorar, la calidad general del nuevo SUV de Lexus es muy buena. Y el tacto de conducción es magnífico.



## LEXUS RC 300h Cautivador pero...

Excepcional diseño y completísimo equipamiento para un Lexus RC 300h que se renueva ligeramente para plantar cara a la competencia. Por ejemplo mejora la aerodinámica, y el deportivo japonés hereda muchas claves de diseño del LC. La rejilla es nueva, así como los paragolpes, que en el caso del trasero incorpora ya los escapes. La disposición vertical de los tripleas faros LED, las nuevas luces de posición... El interior sigue gozando de una calidad extraordinaria y se añade un nuevo reloj analógico idéntico al de su hermano mayor, el LC, además de inserciones más llamativas. A nivel técnico el RC 300h cambia poco, por lo que mantiene su sistema de propulsión híbrido centrándose más en el comportamiento. En este sentido, los ingenieros de Lexus recurren a unas nuevas llantas con neumáticos de mayor agarre, y también se han añadido coji-



▲ El RC 300h enamora por su diseño, por su agarre y por su etiqueta ECO de la DGT. Pero sus prestaciones saben a poco.

netes de suspensión más rígidos y nuevos amortiguadores que sujetan mejor el coche en cualquier situación. También mejora el tacto de la dirección. Sin embargo, conducimos el deportivo japonés y echamos en falta más genio y un cambio como el que vemos en otros rivales europeos, y no el ‘antipático’ CVT de variador. Y es que contar con la etiqueta ECO de la DGT por ser un híbrido obliga a prescindir de otras ventajas que sí tiene algún

rival. Es el caso de un Audi A5 Coupé 40 TFSI, que mide lo mismo pero pesa 285 kilos menos, y con sólo 190 caballos consigue acelerar de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos, frente a los 8,6 que emplea el RC. Y respecto a los consumos, las diferencias no son tan abismales entre ambos, sino todo lo contrario, pues el Audi A5 Coupé 40 TFSI sólo gasta 8 décimas más en ciclo WLTP que su rival japonés.



▲ Nuevo reloj heredado del LC y calidad a expuertas por los cuatro costados. El nuevo RC 300h es un coupé 2+2 para pasear con etiqueta ECO.

## FICHA TÉCNICA

HÍBRIDO	
Motor combustión (CV)	178 / 5.700
Motor eléctrico (kW)	105 (143 CV)
Potencia máxima total	223 CV
Par máximo (gasol./eléc.)	22,5/30,6
Batería (voltaje)	Ni-Mh (650)
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. variable CVT
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos	235/45 R18
Peso (kg)	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.700/1.840/1.395
Volumen maletero (l)	340
Capacidad depósito (l)	66
De 0 a 100 km/h (s)	8,6 (F Sport)
Velocidad máx. (km/h)	190
Consumo mixto (WLTP)	5,9
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	131,7
Precios desde... (euros)	<b>48.100</b>



**EL 911 DESDE 1963**

**Ya van ocho generaciones del mito**

En 1963 Porsche presentaba el esperado sucesor del 356. Inicialmente lo llamó 901, pero una disputa por los derechos del nombre con Peugeot les obligó a llamarlo 911. Ese deportivo contaba con un motor de seis cilindros en lugar de cuatro, con refrigeración por aire y 130 CV. Y ese primer 911 se conformaba con unos neumáticos de medida 165 HR 15, más pequeños que los de un Volkswagen Polo actual con 65 CV. Los contrastes con la octava generación saltan a la vista, aunque se mantiene la silueta y el espíritu. Pero con 450 caballos y el despliegue técnico del 992, el primer 911 queda casi como un coche de juguete... pero con un valor casi incalculable.



papada y 'a saco', sin una sola cruzada que haga peligrar la trazada ideal.

El 3.0 biturbo del 911 recibe mejoras que le permiten ganar potencia y par, y reducir consumos a la vez. Además, los ingenieros han dejado delante del cambio un hueco suficiente como para, en un futuro, acoplar un módulo híbrido y convertir al 911 en modelo ECO. Y en cuanto al interior, recibe un diseño moderno pero con un guiño a los primeros 911. Con una gran pantalla táctil y mandos lógicos y refinados pero a la vez deportivos y muy intuitivos.

En marzo llegarán el 911 Carrera S y el Carrera 4 S; y en junio las versiones Cabrio de ambos, desde 147.065 euros. Adás, a finales de año conoceremos los 911 Carrera y Carrera 4 con un motor de unos 420 caballos.

# Nueveonce 992

Nace una nueva generación del mito 911. Denominado internamente 992, el coupé de Porsche incorpora novedades a todos los niveles. Es más potente y rápido, más seguro, más eficiente y más divertido. Llega en marzo, a partir de 138.105 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Motor trasero, depósito delantero, arranque a la izquierda del salpicadero y cuentarevoluciones en el centro. La octava generación del Porsche 911 mantiene las señas de identidad de un deportivo convertido ya en leyenda, y también un ADN de diseño que no deja lugar a dudas. Es un Porsche. Es un 911. Sin embargo, la lis-

ta de mejoras e innovaciones da para lograr muchas sensaciones al volante. Y eso que el anterior ya iba de cine, por lo que es en circuito, y llevándolo todo al límite, donde vamos a notar antes y mejor los avances. Lo hacemos en el circuito Ricardo Tormo de Valencia, y enseguida apreciamos los cambios, con una dirección

más rápida y de tacto más deportivo, unos neumáticos que ofrecen más agarre—ahora con llantas de 20 pulgadas delante y 21 detrás—o una combinación motor/cambio—nuevo PDK de 8 marchas—que ofrece más empuje desde bajas vueltas. No está nada mal, porque con esta nueva generación hemos ido de muy bien a ex-

celente sin sacrificar absolutamente nada, de manera que el 911 soporta desde la conducción más agresiva y precisa hasta la más patosa, sin rechistar y trazando por donde toca, sin sustos imprevistos a velocidades de vértigo. Llegamos a final de recta a 240 km/h en sexta, marcha en la que se consigue la velocidad punta, dejando la séptima y la octava para desahogo, confort

▲ El interior del 911 ha sufrido una importante transformación, mezclando lo digital con guiños al pasado. Desaparece la ranura de contacto, y el nuevo modo Wet se puede activar desde un mando junto al volante.

y lograr unos consumos magníficos. En este sentido, y aunque sea una ordinareiz hablar de gasto para el que invierte 138.000 euros—casi 23 millones de las antiguas pesetas—en un deportivo de 450 CV, el 911 de nueva hornada parte

de unos comedidos 8,9 l/100 km en ciclo combinado WLTP. Nada que haga temblar mínimamente el bolsillo del propietario.

Y dos novedades interesantes para mejorar la estabilidad en condiciones extremas de

adherencia: unos neumáticos con mucho más grip en mojado, diseñados de forma específica por Pirelli, y un modo Wet que es novedad mundial, y que detecta cuándo el asfalto está mojado, y en ese caso activa los sistemas del coche para aumentar la estabilidad. El modo Wet recurre a sensores ultrasónicos en los pasos de rueda delanteros para 'escuchar' el rebote del agua y activarse. Y analizamos su eficacia sobre una pista em-



◀ Si el 911 '991' iba muy bien, el 911 '992' va de lujo, con una estabilidad a toda prueba incluso con el asfalto muy resbaladizo. Es muy fácil de conducir.



**PRECIO DESDE 138.105 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DESDE: 205 G/KM

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Estabilidad y facilidad de conducción. Modo Wet muy eficaz. Prestaciones y sonido. Calidad.</p>	<p>Pocos portaobjetos a mano. Maletero de 132 litros. Plazas traseras testimoniales.</p>

**FICHA TÉCNICA**

MODELO	CARRERA S	CARRERA 4S
Disposición motor	Trasero longitudinal	Trasero longitudinal
Nº de cilindros	6, boxer	6, boxer
Cilindrada (c.c.)	2.981	2.981
Potencia máxima (CV/rpm)	450 / 6.500	450 / 6.500
Par máximo (mkg/rpm)	54,1 / 2.300-5.000	54,1 / 2.300-5.000
Tracción	Trasera	Total
Caja de cambios	Aut. PDK, 8 velocidades	Aut. PDK, 8 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent. y perforados	Discos vent. y perforados
Neumáticos (delanteros-traseros)	245/35 ZR20-305/30 ZR21	245/35 ZR20-305/30 ZR21
Peso (kg)	1.515	1.565
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.519/1.852/1.300	4.519/1.852/1.300
Volumen maletero (l)	132	132
Capacidad depósito (l)	64 (opcional 90)	67
De 0 a 100 km/h (s)	3,7 (con Sport Plus: 3,5)	3,6 (con Sport Plus: 3,4)
Velocidad máx. (km/h)	308	306
Consumo mixto (l/100 km) (WLTP)	8,9	9,0
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	205	206
Precios desde... (euros)	<b>138.105</b>	<b>147.065</b>

**LA VERSIÓN PURE ESTÁ MENOS EQUIPADA, PERO OFRECE BASTANTES OPCIONES**

# Ración doble

Agotada la serie especial Première Edition, Alpine inicia la comercialización de las versiones Pure y Légende, la primera con un enfoque más deportivo y la segunda de equipamiento más completo. Pero las dos respetan el espíritu de la marca de Renault, pues permiten pasar buenos ratos al volante.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El mítico A110 Berlinette sentó cátedra, logrando hitos en el mundo del deporte como la victoria en 1973 en el Rally de Montecarlo. Y Renault ha hecho bien en resucitar aquella firma nacida en 1955, creando un nuevo A110 que lucha en un segmento selecto frente a un puñado de rivales como Alfa 4C, Audi TT o Porsche Cayman. Además, el Alpine combina la exclusividad –sólo se fabrican 20 al día– y radicalidad –pesa menos de 1.100 kilos y tiene motor central trasero– con el 4C, pero es casi tan utilizable a diario como los dos alemanes citados: tiene una dirección muy suave –demasiado para nuestro gusto–, disfrutamos de un maletero delantero de 96 litros y otro posterior –que se caldea mucho– de 100 y consume poco circulando a ritmo normal.

Y ahora la gama se desdobra, pues el cliente podrá elegir entre la versión de acceso Pure –57.400 euros– y una más elegante, llamada Légende y 4.100 euros más cara, que suma sensores de aparcamiento delante y detrás, cámara posterior, llantas de 18 pulgadas

–de 17 en el Pure–, pedales de aluminio, asientos de cuero –marrón o negro– y sistema de audio Focal. Pero ojo, pues también podemos pedir el Pure y equiparlo a voluntad.

Dedicamos nuestra toma de contacto precisamente al A110 Pure, más cercano a la filosofía Alpine de toda la vi-

da por su aspecto más espartano. Los asientos se adaptan a la perfección al cuerpo, y aunque vamos sentados muy abajo, la postura es ideal: volante en su sitio y con enormes levas de cambio, piernas estiradas y casi horizontales... Pulsamos el botón de encendido y a continuación el mando 'D'

del cambio –el que esto escribe es más de palanca que de botoncitos–; y nos ponemos en marcha. Contrasta la suavidad de la dirección con la dureza del pedal de freno, que parece poco asistido, pero los primeros kilómetros a ritmo turístico por ciudad y autovía se hacen con comodidad, y lo único que no nos gusta es la escasez de huecos para guar-



◀▶ El A110 Légende –arriba y foto izquierda– tiene un equipo más completo: asientos Confort de cuero, llantas diamantadas de 18 pulgadas –a la derecha, abajo–, pedales de aluminio... Y en opción ofrece las llantas Fuchs –derecha, arriba–, aún más ligeras.



DESDE **57.400 €**

EMISIONES OFICIALES: **144 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Exclusividad. Asientos. Comportamiento y prestaciones. Cambio. Utilizable a diario. Gasto bajo a ritmos 'legales'.

DEBE MEJORAR

- Dirección demasiado suave y pedal de freno algo duro. Pocos huecos en el interior. Maletero 'cálido'.

dar cosas, pues no hay guante ni bolsas en las puertas.

En pocos minutos se nos habrá olvidado ese detalle porque afrontamos una vía de montaña y cada curva es un espectáculo: frena bien siempre, pasa por la trayectoria como si hubiese carriles –el reparto de masas delante/detrás es 44/56–, la zaga se insinúa lo justo sólo si lo buscamos, la dirección es rápida y precisa... Y sus altas prestaciones te enamoran, aunque nunca tenemos la sensación de potencia excesiva o no controlable.

¿Mejorable? Sí, basta con pulsar el botón 'Sport', porque en ese modo la dirección es algo más firme y la personalidad del A110 se torna más viva.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.8 TURBO
Disposición	Central longit.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.798
Potencia máx. (CV/rpm)	252 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	32,7 / 2.000
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. DCT, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos (Pure)	205/45-235/45R17
Neumáticos (Légende)	205/40-235/40R18
Peso (kg)	1.098 (Lég:1.123)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180/1.798/1.252
Maletero / Depósito (l)	100+96 / 45
De 0 a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	6,4
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	144
Precios desde... (euros)	<b>57.400</b>

## 10 CURIOSIDADES SOBRE EL A110

### La esencia de Alpine es la ligereza

El primer Alpine A110 triunfó, principalmente, por su ligereza: 650 kilos. De ahí que los creadores del actual modelo recibieran el encargo de respetar tres factores: compacidad, uso de materiales ligeros y rebaja del peso de cada sistema. Y en este último caso, con ejemplos como el lavaparabrisas, pues el uso de escobillas microperforadas ahorra líquido y permite reducir el tamaño –y peso– de su depósito.



▲ Del primer A110, a la venta de 1961 a 1978, se fabricaron 7.579 unidades en Francia. Más otras 4.150 en el extranjero; y de ellas, 1.900 en España.



◀ Para lograr la máxima ligereza se ha reducido el peso en todo: 13,1 kilos con los asientos Sabelt, 8,5 con los frenos Brembo, 470 gramos con los altavoces de lino Focal...



▲ La estructura del A110 es de aluminio, clave para lograr un peso bajísimo: 1.080 kilos, o 1.098 en la versión Pure. El Première Edition pesaba 1.103 kilos.



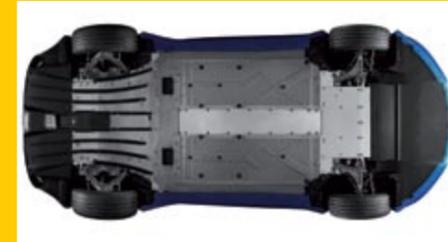
▲ La planta de Dieppe produce 20 unidades del A110 al día. Y actualmente hay 5.000 pedidos en firme, lo que asegura 14 meses de trabajo 'a tope'.



◀ El motor 1.8 TCe, de la Alianza Renault Nissan, se usa, con 225 CV, en los Renault Espace y Talisman, y en el Mégane R.S. con 280 y 300 CV. En el A110 rinde 'sólo' 252.



▲ La copa monomarca Alpine Europa Cup se disputa con el A110 Cup: 1.050 kilos, discos de freno Brembo de 355 y 333 milímetros, 270 CV...



▲ Aerodinámica muy trabajada: gracias al fondo plano y al enorme difusor posterior el A110 puede prescindir del alerón trasero. El índice Cx es 0,32.



▲ A la vez que las versiones Pure y Légende, Alpine desveló el A110 GT4, desarrollado por Signatech y destinado a carreras de Resistencia.



▲ Por 1.056 euros se ofrecen frenos especiales: discos bi-material de 320 mm, pinzas delanteras de cuatro pistones y pinzas traseras aligeradas.



▲ De las 1.955 unidades de la serie Première Edition, 40 se entregaron –a veces a franceses– en España: 22 en Barcelona y 18 en Madrid.

# Primeros 10.000 km contra viento y marea

Lluvia, niebla, nieve, viento, hielo... nuestro protagonista ha conocido de primera mano la dureza del crudo invierno cuando ha recorrido de punta a punta nuestra geografía, y especialmente el norte peninsular. Cubiertos ya los primeros 10.000 kilómetros, la fiabilidad ha sido la nota dominante.



Magia es lo que transmite el 508 GT cuando encara una carretera de curvas, o cuando se interna en una autopista o autopiستا y comienza a devorar kilómetros a buen ritmo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Un vecino me comentaba un día al ver el nuevo 508: "¡madre mía, qué pintaza!, esta es una berlina de las buenas". Y no le faltaba razón. Peugeot ha afinado el tiro con su nueva berlina partiendo de un diseño que está convenciendo a casi todos, apoyado por una tecnología de sobra comprobada y de fiabilidad más que destacable. Sobre todo si elegimos esta versión, dotada no solo de los equipamientos más suntuosos de la marca, sino también de un motor y un cambio lo suficientemente punteros como para plantar cara a lo más granado del segmento, y rozando, cuan-

do no invadiendo en parte, la parcela premium. Y lo cierto es que nunca habíamos visto a nuestro colaborador Javier Rubio, especialista en F1 y rallyes, tan entusias-

mado con un coche de pruebas. Tanto es así que le pedimos a Javier unas líneas comentando su experiencia con el 508 tras una

serie de viajes que ha realizado con él, y nos escribe lo siguiente: "la postura de conducción es magnífica, diferente, muy deportiva y cómoda. El habitáculo me ha gustado mucho. Ya sé que hay conductores a los que no les encaja tanto por la altura; pero con el volante pequeño, la dirección directa y precisa, y la posición que obliga a adoptar, la conducción es una gozada. Aunque hay que reconocer que es algo difícil meterse y salir del coche. El 508 GT es muy noble, pisa de maravilla incluso dando gas en medio de la curva, no se va de morro... Apuntas con la dirección, suave y precisa, y allí va el morro y todo el coche.

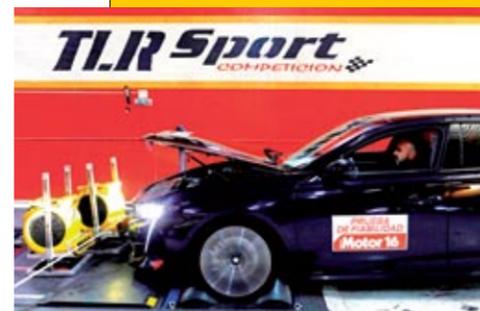
## PROGRESA ADECUADAMENTE

### De menos a más en 7.000 kilómetros

El primer Correvit que le hicimos al 508 GT Puretech de 225 CV nos dejó satisfechos. En la aceleración de 0 a 100 km/h sólo cedía 4 décimas respecto a la cifra oficial, pero cuando procedimos a realizar el banco de potencia en TLR Sport, el motor rindió 205,3 CV a 5.127 rpm, casi 20 caballos menos que la cifra anunciada por la marca. En cambio, prácticamente igualaba

la cifra de par, con 30,4 mkg reales frente a los 30,6 oficiales. Casi 7.000 kilómetros más tarde, el 508 de nuestro test de fiabilidad ha rendido 210,6 CV en la empresa DimSport, en un banco Dynorace de cuatro ejes de última generación HLS (Hydraulic Link System) con freno eléctrico. Una clara progresión, y esperamos que cuando el test llegue a su fin alcance los datos oficiales. De momento, progresa muy bien.

◀ Hemos medido la potencia del 508 dos veces, una en TLR Sport y otra en DimSport.



## LAS CIFRAS Ultimate con tecnología ACTIVE

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.6 PURETECH 225</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	225 CV / 5.500
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.900

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, multibrazo, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/40 R19
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.712
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.859 / 1.403
Capacidad del maletero (l)	487 / 1.537
Capacidad del depósito (l)	62

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>250 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (7,3)
Recorriendo (metros)	123
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,7
1.000 m desde 40 km/h en D	26,2
De 80 a 120 km/h en D	4,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	8,8
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción dinámica	11,9
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	825
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo mixto (NEDC)	5,7
Consumo mixto (WLTP)	7,1
Emissiones CO <sub>2</sub> (NEDC / WLTP)	131 / 160



# PIEZAS INTACTAS CUANDO NI SIQUIERA HEMOS LLEGADO AL EC UADOR DE LA PRUEBA. TODOS LOS PROBADORES ESTÁN DISFRUTANDO

## DESPIECE INICIAL A LOS 10.000 KILOMETROS, TODO IMPECABLE

Nuestro mecánico de cabecera desmonta las piezas susceptibles de desgaste del 508 con mimo, y comentando lo magnífico de los ajustes y su aparente calidad; una apariencia que con el paso de los kilómetros debería confirmar que estamos ante un vehículo de gran calidad tanto a nivel estructural como técnico. No en vano el nuevo 508 está realizado a partir de la plataforma MP2 de PSA, base que

comparte con el Citroën C5 Aircross, el Opel Grandland X o el Peugeot 3008. Y lo mejor de todo es que, gracias a su diseño, esta plataforma ayuda a rebajar el peso total 70 kilos respecto al anterior Peugeot 508. Acompañando a esta joya, un motor Puretech de 225 CV asociado a un cambio automático de 8 marchas que destaca por su rapidez y suavidad. Veamos cómo aguantan el paso de los kilómetros.



◀▶ Como es habitual, tomamos la medida a muchas piezas que con el paso de los kilómetros sufren el mayor desgaste, como la profundidad del dibujo de las ruedas, el grosor de las pastillas de freno y de los discos... También medimos la calidad y el nivel del aceite.



◀ El sistema de frenos del tren delantero cuenta con discos ventilados de 330 milímetros diámetro por 30 de grosor, y un sistema hidráulico muy eficaz.

▶ El sistema McPherson de la suspensión delantera ofrece un extraordinario compromiso entre agarre y comodidad, además de ocupar poco espacio.



▶ La plataforma MP2 de PSA ayuda a reducir el peso del conjunto alrededor de 70 kilogramos respecto al anterior 508. Todo encaja en su sitio a la perfección.

Y el motor, muy elástico y se acopla y acompaña perfectamente al chasis".

Y continúa Javier: "El cambio, lo mismo. Las levas ayudan a veces para apurar al frenar y cambiar, apretar en un adelantamiento y en plazaletas. A mi pesar, las he usado menos de lo que hubiera querido. Solo puedo decir que hacía mucho tiempo que no me divertía tanto con un coche. No es que pruebe todas las semanas un coche diferente como los que estáis más en el día a día, para poder comparar, pero me ha encantado". El 508 está gustando mucho a los probadores habituales, como es el caso de Felipe González, que define al 508 GT en el cuaderno de bitácora con

una sola expresión: ¡¡¡Cochazo!!! Pero también hay quien destaca algunas pegas. Es el caso de un consumo muy sensible al tipo de conducción. La media que llevamos durante la prueba está entre los 7 y los 8 litros cada 100 kilómetros, cifras buenas, por no decir muy buenas, aunque los días que hemos conducido sin tantos miramientos el gasto se ha elevado considerablemente hasta cerca de los 10 l/100 km, como no podía ser de otra forma en un coche de 4,75 metros de longitud con motor de 225 CV y transmisión automática.

El cuadro de instrumentos llama la atención por muchas cosas. Destaca por su acabado y original diseño, pero el

haber querido romper con la rutina ha terminado sacrificando la practicidad. Y es que algunos botones en ho-

rizontal de la consola –justo bajo la pantalla– no son prácticos porque, entre otras cosas, se ven mal. Y tampoco



La comarca de Peñamellera, en el oriente de Asturias, perteneció a la antigua provincia de Santander hasta 1833. Y en 1869, el municipio fue dividido en dos concejos: Peñamellera Baja y Peñamellera Alta.



◀▶ Esta versión GT va equipada al máximo con pantalla de 10 pulgadas, equipo de sonido Focal y Navegador 3D. El cambio automático es de 8 marchas.



◀▶ Todo un lujo que el 508 GT lleve rueda de repuesto, aunque sea de galleta. El maletero cubica 487 litros.

está gustando demasiado el hueco 'perdido' bajo la consola central, de accesibilidad complicada y que en este caso cuenta con un cargador de móvil inalámbrico y entradas USB. También tenemos en observación una de las venta-

nillas laterales traseras, pues al carecer de marco muchos ocupantes acaban cerrando la puerta tirando del cristal de custodia.

Por lo demás, el 508 es una berlina que está llamando la atención allá por donde pa-

sa. Y capítulo aparte merece el equipo de serie. Porque esta versión GT incluye desde faros Full LED hasta suspensión pilotada, pasando por interior rematado en cuero, tejido Alcántara y madera, equipo de sonido premium Focal, asien-

tos calefactables, navegador... El precio de la versión GT se ha fijado en 41.300 euros, cifra elevada pero competitiva por potencia, equipamiento, calidad, presencia y tecnología. Seguimos en ruta buscando los 25.000 kilómetros.

## AVIONES Y CIRCULACIÓN

### Un paseo por las rotondas más aeronáuticas de Madrid

Los alrededores de Madrid están repletos de aviones y helicópteros presidiendo muchas de las rotondas que agilizan, casi siempre, la circulación. Es el caso del F4 Phantom II que 'sobrevuela' la rotonda del Puente del Arco en Torrejón de Ardoz, o el Saeta, primer avión de reacción construido por la industria aeronáutica española, que preside la rotonda de la Base Aérea de Getafe. O el helicóptero Kiowa situado

en la Glorieta de la Estación en Colmenar Viejo, o el Aviocar C-212 de la rotonda de Torrejón de Ardoz donde tiene su entrada el I.N.T.A. (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), o el Phantom F4 de la rotonda de El Bercial, en Getafe. El Peugeot 508, con su afilada silueta, no desentona junto a esos 'aparatos', y con este pequeño reportaje hemos querido rendir honor a la historia que los respalda.



◀▶ Cada avión o helicóptero plantado en muchas de las rotondas tiene su razón de ser. Como el helicóptero de Colmenar Viejo, colocado en honor de Alfredo Joga, fallecido en el accidente del Cougar, junto a otros 16 compañeros, en Afganistán.

la frase

Luca de Meo. Presidente de la Xunta de Galicia



«Que Seat sea reconocida como mayor empresa industrial exportadora de España demuestra que estamos en el buen camino, que somos competitivos y que generamos valor».

en breve

► **VW Y FORD, UNIDOS EN INDUSTRIALES.** - Inician el desarrollo conjunto de comerciales ligeros y estudian una colaboración en eléctricos, conducción autónoma y servicios de movilidad. El primer proyecto común será un pick-up de tamaño medio en 2022. Las compañías mantendrán entidades separadas y los vehículos tendrán identidades propias.

► **GESTAM SIGUE CRECIENDO.** - La multinacional española de componentes abrirá cuatro factorías en 2019, en EE.UU., Méjico, Eslovaquia y Marruecos, para estar cerca de las plantas de vehículos de sus clientes.

► **PARO DE PRODUCCIÓN.** - Un componente defectuoso ha parado la planta japonesa de Subaru, de la que sale el 60% de su producción.

► **PSA Y LA ELECTRIFICACIÓN.** - Especializado en fuentes de Propulsión Electrificada está el centro que PSA ha inaugurado en Francia. Su función es el desarrollo de nuevos propulsores competitivos y con los mejores estándares del mercado.

el puntazo

VW y Audi se unen al Gobierno alemán con incentivos propios para acabar con los vehículos más contaminantes.

Volkswagen se suma al plan medioambiental puesto en marcha por el Gobierno alemán, aportando hasta 7.000 euros adicionales al valor del usado si se sustituye un diésel Euro 4 o Euro 5 por un modelo nuevo de su gama. La oferta se mantiene hasta el 30 de abril, fecha también establecida por Audi para aportar entre 2.000 y 9.000 euros a los interesados en realizar el cambio por un modelo de su marca. Las ayudas se unen a los entre 1.500 y 8.000 euros con que Alemania incentiva el canje de los diésel Euro 1 a Euro 4 por un vehículo nuevo o usado de un año. Sin duda, ejemplos a seguir.

la cifra

629.260

unidades (+14% sobre 2017) integran el parque español de vehículos de renting, actividad que generó una facturación de 5.547,53 millones de euros en 2018. Un año histórico en el que el sector invirtió 4.940,73 millones de euros en compra de coches y alcanzó los 141.163 clientes.

ENTRA EN VIGOR LA REDUCCIÓN DE VELOCIDAD

Los 90 km/h ya mandan en carreteras secundarias

El 28 de enero ha entrado en vigor el Real Decreto que modifica el artículo 48 del Reglamento General de Circulación para bajar a 90 km/h el máximo permitido en las carreteras convencionales de un carril por sentido a turismos, motos, autobuses —que cuenten con cinturón en todas las plazas— y vehículos mixtos y autocaravanas

por debajo de los 3.500 kg. Para el resto de vehículos el límite es de 80 km/h, reduciendo la diferencia entre vehículos ligeros (90 km/h) y los de transporte de mercancías (80 km/h), aproximación que existe en los países de la UE con menor tasa de fallecidos por millón de habitantes y, según los expertos, reduce el riesgo de accidente.

También el máximo será de 80 Km/h en los autobuses que no dispongan de cinturón de seguridad



Ilustración: revista Tráfico y Seguridad Vial

para los pasajeros o en los que estos puedan viajar de pie. En el caso de vehículos de transporte escolar y de menores, así como de mercancías peligrosas, el máximo se baja 10 km/h.

La reducción afecta a los 10.000 kilómetros de la red secundaria en los que hasta ahora se podía circular hasta a 100 km/h por contar con un arcén practicable de, al menos, metro y medio. La excepción son las carreteras que, teniendo un carril por sentido, cuentan con separación física entre ambos; la normativa deja a los titulares de la vía la posibilidad de fijar los

100 km/h como límite para coches, motos y autocaravanas con masa máxima autorizada igual o inferior a 3.500 kg.

La medida, que nos homologa con los países de referencia de la UE, donde 90 es el límite más común —asegura el ministro Grande-Marlaska—, pretende reducir las altas tasas de siniestralidad que soportan las vías convencionales en las que se producen el 75 por ciento de los accidentes con víctimas, en el 20% de los cuales la velocidad inadecuada es la causa. De hecho, el informe del Observatorio de la Seguridad Vial de la DGT apunta que la velocidad inadecuada

estuvo presente en 400 de las 1.013 víctimas que perdieron la vida en carreteras de un carril por sentido en 2017. También valora que el número de fallecidos por cada cien víctimas de accidente (índice de letalidad) es del 2,7, casi el doble que en autopistas. Cifras que llevan al Observatorio a colocar en un 10% la reducción de muertos en esas vías con la bajada de la velocidad máxima que se acaba de instaurar. Defensor también de la influencia directa de la velocidad en la frecuencia y la gravedad de los siniestros se muestra el estudio «Velocidad y Riesgo de Accidente» realizado en 2018 por la OCDE y el Forum Internacional del Transporte (ITF). Afirma que una bajada media de 5 km/h en la red interurbana llega a reducir un 28% los siniestros mortales, mien-

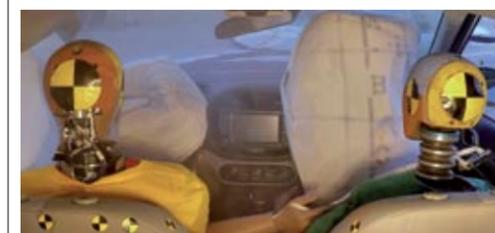
tras que una subida del 1% los haría crecer el 4%. En esa línea se destaca la caída del 41% del número de muertos en Suecia cuando se bajó temporalmente el límite en carretera de 90 a 80 km/h. Reducción adoptada por Francia a comienzos de verano con resultados positivos.

Ante tanta defensa de la decisión tomada, Automovilistas Europeos Asociados (AEA) argumenta que «la mayoría de los accidentes que se producen en estas vías son por colisiones frontales al realizar adelantamientos». También argumenta que los datos del Ministerio de Fomento de 2015 colocan la velocidad media en nuestra red de carreteras convencionales en 78,72 km/h en 2015 y 75,82 km/h en 2016, año en que, a pesar de esa menor velocidad, hubo 18 muertos más que el anterior.

Sistema pionero

Airbag para colisiones múltiples

Asegurar protección cuando un primer accidente deriva en impactos posteriores es la promesa del airbag de colisión múltiple desarrollado por Hyundai Motor, que montarán los futuros Hyundai y Kia. Se trata del primer airbag del mundo que mejora la seguridad del conductor y reduce las lesiones cuando se suceden los golpes, algo que pasa en tres de cada diez siniestros, según el organismo norteamericano de seguridad del tráfico en carretera, el NHTSA. Para ofrecer la protección secundaria, que los sistemas actuales no tienen cuando el impacto inicial es insuficiente para que el airbag salte, la nueva tecnología del grupo coreano calibra la posición de los ocupantes y el estado del vehículo tras la primera colisión, para que las bolsas de aire se desplieguen de forma rápida y eficaz si se produce un segundo golpe, contra un árbol, la mediana u otro vehículo, por ejemplo.



Prohibición de los vehículos de combustión España quiere marcar el ritmo

La lucha del sector contra la batalla desatada contra los vehículos de combustión, especialmente el diésel, no se queda en palabras. A la denuncia ante la Unión Europea presentada por Anfac (fabricantes) contra el proyecto del ejecutivo balear de prohibir la circulación a los vehículos de combustión en las islas (diésel en 2025 y combustibles de origen fósil en 2035), refrendada por todas las asociaciones relacionadas con el sector, se une el informe, realizado por los fabricantes, que señala a España como el único país donde se tramita una ley que prevé prohibir la venta y la circulación de vehículos de combustión. Lo que sí han establecido algunos países son limitaciones a la circulación en zonas «de bajas emisiones» basadas en la antigüedad del vehículo. Restricciones acompañadas de «abultados presupuestos» de ayudas directas a la renovación del parque, adquisición de modelos cero emisiones, instalación de infraestructuras o apoyo a inversiones industriales, como los 20.700 millones de euros comprometidos por Francia, los 3.200 millones de Alemania o los 2.350 millones de Reino Unido destinados a la descarbonización del transporte.

plican la media, con 491 siniestros y 786 víctimas. El p.k. 52 de la AP-68 (Viaducto de Subijana, Álava) es el más peligroso, y el p.k. 161 de la AP-7 en Barcelona repite como el punto que más víctimas registra.

Nombramientos Cambios y renovación

Wayne Griffiths compartirá la vicepresidencia comercial de Seat con el cargo de consejero delegado de Cupra, la marca que ofrece modelos deportivos, exclusivos y sofisticados. Por su parte, J. Bruno Arias Pérez asumió con la llegada de 2019 la dirección de la fábrica de Michelin en Valladolid, hasta ahora regentada por Mario Arconada Calvo, que en febrero pasa a dirigir la planta del fabricante de neumáticos en Vitoria.



▲ Wayne Griffiths



▲ J. Bruno Arias Pérez



▲ Fernando Cogollos



Ranking mundial Ferrari marca su fuerza

El fabricante italiano de automóviles de lujo es la marca más fuerte del mundo, según el Global 500 de

la consultora Brand Finance, que valora las marcas más grandes del planeta en 2019. En el índice de las más valiosas, que vuelve a encabezar Amazon, diez fabricantes de automóviles están en el 'top 100', con Mercedes-Benz liderando el sector (13 de la general), por delante de Toyota (17), Volkswagen (27), BMW (29), Porsche (47), Mitsubishi (55), Hyundai (79), Audi (85), Nissan (89) y Ford (93). La automoción también destaca en los cien directivos más reconocidos, con nueve representantes

del sector, encabezados por Akio Toyoda, presidente de Toyota, que ocupa la segunda plaza general por detrás del fundador y consejero delegado de Amazon, Jeff Bezos. La lista del automóvil la completan los presidentes del Grupo Daimler, Dieter Zetsche (16 en la general); Bosch, Volkmar Denner (17); BMW, Harald Kruger (31); GM, Mary Barra (38); Hyundai, Mong-Koo Chung (56); Honda, Takahiro Hachigo (87); Ford, Jim Hackett (88), y Tata Motors, Günther Butschek (90).

Renault El relevo de Ghosn

La dimisión de Carlos Ghosn un día antes de su sustitución como presidente-director general del Grupo Renault ha colocado como nuevo presidente del conglomerado francés a Jean Dominique Senard (izquierda), consejero delegado de Michelin. La salida de Ghosn, encarcelado desde hace más de dos meses por posibles irregularidades fiscales cuando estaba al frente de Nissan,

también ha motivado la separación de funciones de presidente del consejo y director general en Renault. Nueva forma de gobierno que convierte al presidente en representante del Grupo



en la Alianza y en Nissan. En la nueva organización, y a propuesta de Senard, se deja como director general de la compañía a Thierry Bolloré (derecha), que ejercía ese cargo desde la detención de Ghosn.

Carreteras españolas Empeora la seguridad

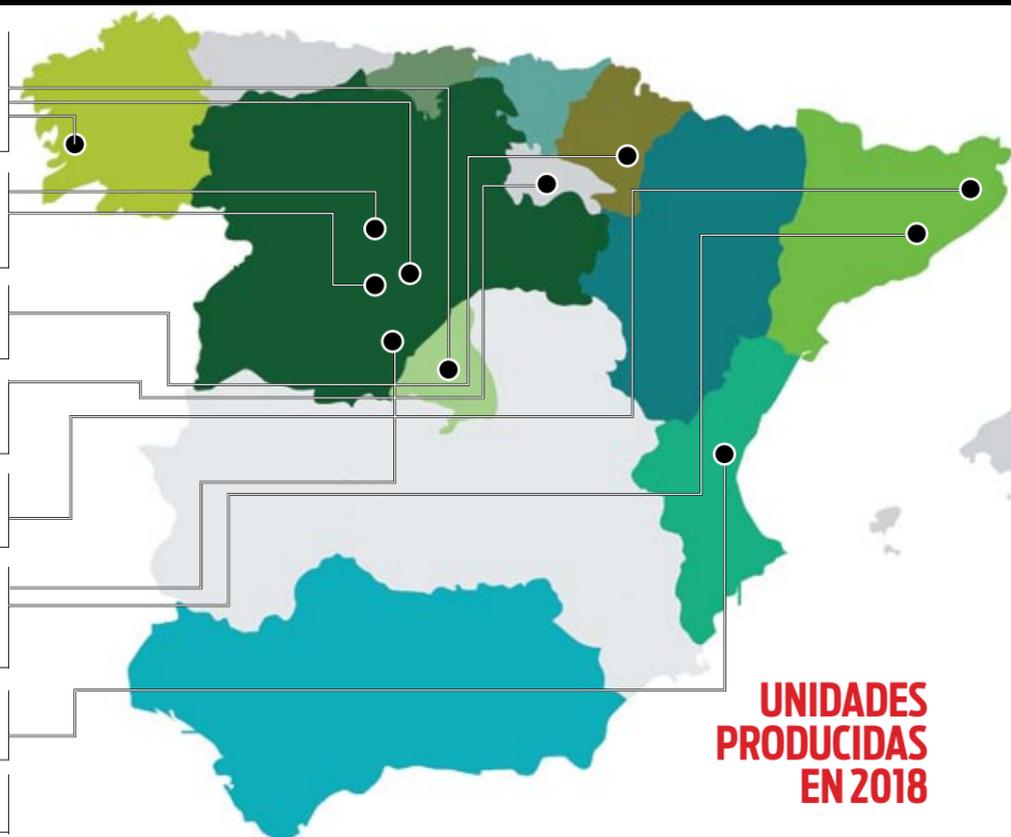
Un nuevo informe de Automovilistas Europeos Asociados (AEA) destaca el empeoramiento del índice de peligrosidad en la Red del Estado respecto

al quinquenio anterior; de hecho, en 2012-2016 los tramos que superan más de diez veces la media nacional pasan de 190 a 195. Se mantiene como el punto más peligroso de España el p.k. 358 de la N-122 (Valladolid), con un índice de peligrosidad 421 veces por encima de la media; y el récord de víctimas (205) y accidentes (123) lo sigue detentando el p.k. 12 de la A-55 en Mos (Pontevedra). De nuevo destaca la reducción de peligrosidad en autopistas de peaje (-8,9%), aunque 40 tramos cuadr-



# LA NORMA WLTP BAJA LA ACTIVIDAD DE LAS FÁBRICAS ESPAÑOLAS, QUE SE QUEDAN CASI 30.000 UNIDADES POR DEBAJO DE 2017

<b>PSA</b> FIGUERUELAS VIGO MADRID	<b>916.820</b> 447.514 398.333 70.973
<b>RENAULT</b> PALENCIA VALLADOLID	<b>492.088</b> 257.036 235.052
<b>VW</b> LANDABEN	<b>272.272</b>
<b>MERCEDES</b> VITORIA	<b>146.012</b>
<b>SEAT</b> MARTORELL	<b>474.300</b>
<b>NISSAN</b> BARCELONA ÁVILA	<b>94.329</b> 82.457 11.872
<b>FORD</b> ALMUSSAFES	<b>380.575</b>
<b>IVECO</b>	Datos no disponibles



## Seat Martorell, la planta con mayor actividad

El escaso crecimiento del mercado europeo, principal destinatario de los vehículos que se hacen en España, ha dejado la producción de nuestras plantas ligeramente por debajo de las unidades hechas en 2017, apeándonos Brasil de la octava plaza en el ranking mundial.

Mª Jesús Beneit | mjbeneit@motor16.com

Llueve sobre mojado, porque en 2018 salieron de las plantas españolas 2.819.565 vehículos (-1 % sobre 2017), que son 28.770 menos que el ejercicio anterior, cuando también

### LAS CIFRAS DE 2018

	Unidades producidas	%18/16
TURISMOS	2.215.599	-1,23
TODOTERRENOS	51.797	7,30
Comerciales ligeros	268.003	4,14
Furgones	228.668	-3,87
Industriales ligeros	37.003	8,60
Industriales pesados	10.879	-0,83
Tractocamiones	7.616	-54,07
COMERCIALES E INDUSTRIALES	552.169	-0,84
<b>TOTAL</b>	<b>2.819.565</b>	<b>-1,01</b>

la producción cayó un 1,5 por ciento, tras cuatro años de incrementos. Retroceso que nos relega al noveno puesto como productor mundial, adelantados por Brasil.

Anfac, como representante de los fabricantes instalados aquí, achaca la reducción al retroceso de ventas de los principales mercados euro-

peos, incluido el español. Debilidad de la demanda a la que se unen los paros en las cadenas de montaje por la falta de suministro de motores homologados según la nueva normativa de emisiones WLTP, que entró en vigor en septiembre; de hecho, hasta agosto se había fabricado un 5,11 % más que en esos ocho meses

de 2017. Tendencia transformada en negativa a final del año, con -23 % en septiembre, -14,4 % en noviembre y -16,1 % en diciembre, con una ligera recuperación (+1,7 %) en octubre. Negativos también influenciados por el cambio en las preferencias de los consumidores, inclinados por las mecánicas de gasolina an-



## LOS MODELOS QUE FABRICAN LAS PLANTAS ESPAÑOLAS

<b>PSA</b>		
<b>VIGO</b>		
Citroën C4 SPACE TOURER	en exclusiva mundial	-
Citroën GRAND C4 SPACE TOURER	en exclusiva mundial	-
Opel COMBO	en exclusiva mundial	-
Peugeot RIFTER/PARTNER	-	-
Citroën BERLINGO	-	-
Peugeot 301	-	-
Citroën C ELYSÉE	-	-
<b>FIGUERUELAS</b>		
Opel CROSSLAND X (GLP)	en exclusiva mundial	-
Opel Corsa 5p (GLP)	en exclusiva mundial	-
Opel CORSA 3p (A partir de marzo)	en exclusiva mundial	-
Citroën C3 AIRCROSS (En China se hace para el mercado local)	en exclusiva mundial	-
Opel MOKKA X (GLP)	-	-
<b>MADRID</b>		
Citroën C4 CACTUS	en exclusiva mundial	-
<b>RENAULT</b>		
<b>VALLADOLID</b>		
Renault CAPTUR	en exclusiva mundial	229.747 uni.
Renault TWIZY	en exclusiva mundial	5.305 uni.
<b>PALENCIA</b>		
Renault MEGANE BERLINA	en exclusiva mundial	85.161 uni.
Renault MEGANE SPORT TOURER	en exclusiva mundial	57.243 uni.
Renault KADJAR (Hay una versión en China para el mercado local, que difiere en bastantes piezas)	en exclusiva mundial	114.632 uni.
<b>BARCELONA (Zona Franca)</b>		
Renault ALASKAN	-	1.772 uni.
<b>SEAT/AUDI</b>		
<b>MARTORELL</b>		
Seat IBIZA	en exclusiva mundial	-
Seat ARONA	en exclusiva mundial	-

ELABORACIÓN PROPIA CON DATOS DE LOS FABRICANTES

## EVOLUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN EN EL TIEMPO

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Turismos	1.539.680	1.719.700	1.871.985	2.202.348	2.313.391	2.243.220	2.215.599
Todo terreno	55.469	34.968	26.357	16.632	46.726	48.272	51.797
Comerciales ligeros	202.193	192.731	206.836	230.222	243.984	257.353	268.003
Furgones	134.962	162.252	240.011	225.871	222.782	237.864	228.668
Vehículos industriales	46.875	53.687	57.789	58.128	65.039	45.044	55.516
<b>Total</b>	<b>1.979.179</b>	<b>2.163.338</b>	<b>2.402.978</b>	<b>2.733.201</b>	<b>2.891.922</b>	<b>2.848.335</b>	<b>2.819.565</b>

FUENTE: ANFAC



▲ Con 474.300 coches fabricados, la planta de Seat en Martorell se corona como la más productiva de España en 2018. Por poco más de 26.500 unidades se impuso a la que PSA tiene en Figueruelas.

te las incertidumbres sobre el futuro del diésel, lo que ha bajado estas mecánicas al 32 % de la producción total, frente al 40 % de un año antes, obligando a las fábricas a adecuar-se a las nuevas exigencias.

Como refleja el mapa, en 2018 el mayor número de unidades salió de la planta que Seat tiene en Martorell: 474.300 coches, a razón de uno cada 30 segundos, con un tiempo de fabricación por ve-

Seat LEÓN 5 puertas	en exclusiva mundial	-
Seat LEÓN ST	en exclusiva mundial	-
Audi Q3 (Se dejó de hacer en el segundo semestre de 2018)	-	-
Audi A1 (La producción se inició en el segundo semestre de 2018)	-	-
<b>VOLKSWAGEN</b>		
<b>LANDABEN</b>		
Volkswagen POLO (Salvo para Gran Bretaña)	en exclusiva mundial	272.041 uni.
Volkswagen T-CROSS	en exclusiva mundial	231 uni.
<b>FORD</b>		
<b>ALMUSSAFES</b>		
Ford CONNECT (Trasit y Tourneo)	en exclusiva mundial	110.039 uni.
Ford MONDEO	en exclusiva europa	54.486 uni.
Ford S-MAX	en exclusiva europa	21.705 uni.
Ford GALAXY	en exclusiva europa	13.431 uni.
Ford KUGA (Y mercados mundiales con volante a la derecha)	en exclusiva europa	180.914 uni.
<b>NISSAN</b>		
<b>BARCELONA (Zona Franca)</b>		
Nissan E-NV200	en exclusiva mundial	5.986 uni.
Nissan NV200	-	14.532 uni.
Nissan PULSAR	-	10.200 uni.
Nissan NAVARA	-	26.461 uni.
<b>ÁVILA</b>		
Nissan NT400	-	11.872 uni.
<b>MERCEDES-BENZ</b>		
<b>VITORIA</b>		
Mercedes VITO	en exclusiva mundial	98.119 uni.
Mercedes CLASE V	-	47.893 uni.
<b>BARCELONA (Zona Franca)</b>		
Mercedes CLASE X	-	23.506 uni.

## EXPORTACIÓN EN 2018

	Unidades exportadas	%18/16
TURISMOS	1.873.085	0,33
TODOTERRENOS	49.763	7,69
Comerciales ligeros	228.039	-0,45
Furgones	13.1525	-6,11
Industriales ligeros	15.145	-19,27
Industriales pesados	3.775	-50,21
Tractocamiones	3.086	-67,81
COMERCIALES E INDUSTRIALES	381.570	-5,8
<b>TOTAL</b>	<b>2.304.418</b>	<b>-0,60</b>

La salida de vehículos al mercado exterior se mantuvo prácticamente en los niveles de 2017, pese al descenso motivado por la abultada caída de las matriculaciones a partir de la entrada en vigor del WLTP en septiembre, que bajó las exportaciones un 23,7 % ese mes. Especialmente notables también son los descensos de noviembre (-14,4 %) y diciembre (-13,6 %). La debilidad de los grandes mercados europeos no ha impedido distribuir casi dos millones de unidades (+1,6 %) en la UE, aunque son las salidas a África las que más han crecido (+48,5 %), por el aumento de la demanda en Argelia, Egipto, Sudáfrica y Túnez. En 2018 también crecen los envíos a Oceanía (+34,6 %), pero bajan los destinados a América y Asia (-6,5 y -41,5 %, respectivamente).

hículo de 17 a 21 horas. Muy cerca se sitúa la antigua planta de Opel en Figueruelas, ahora de PSA, que hizo 447.514 unidades –con una cadencia de 60 segundos– y es la única española en la que se montan versiones GLP. Sumando las 398.333 unidades del centro de Vigo, de donde sale un vehículo cada 36 segundos, y las 70.973 del de Villaverde en Madrid (30 vehículos/hora), el grupo galo vuelve a liderar la producción en España, anotándose 916.820 unidades, casi un tercio del total.

Por detrás se sitúa Renault, que suma 492.088 coches con los 257.036 de Palencia y los 235.052 de Valladolid, en cuyas líneas de montaje ve la luz una unidad cada 58 segundos, con un tiempo medio de fabricación de 24 horas por cada una. La cadencia en Volkswagen Navarra es de 55 segundos y el tiempo medio por coche, 16 horas; mientras que en Ford Almusafes se hace un vehículo nuevo cada 45 segundos.

**BMW**



+ en [www.audies.es](http://www.audies.es)

**50 AUDI E-TRON FLOTA ELÉCTRICA PARA DAVOS**  
Los líderes mundiales que acudieron este año al Foro Económico Mundial de Davos tuvieron la oportunidad de conocer de cerca las bondades del nuevo Audi e-tron. La marca cedió una flota

**PRESENTACIÓN DEL NUEVO MAZDA3**



◀ Jo Stenuit, director de Diseño de Mazda en Europa, y José María Terol, presidente de la marca en España.



**CREADO PARA EMOCIONAR**

El diseño KODO (alma del movimiento), que Mazda aplica en sus automóviles desde hace años, encuentra su máxima expresión en el nuevo Mazda3, que llegará al mercado en breve. La marca plantea el diseño de sus coches como si se tratara de una obra de arte. Quiere que, al igual que ocurre cuando contemplamos una pieza de arte, sus auto-

móviles nos emocionen, que nos transmitan ese 'alma' a través de un diseño de líneas puras y una carrocería que juega con el color, las luces y las sombras.

Para dar a conocer las características del lenguaje de diseño del nuevo Mazda3, el fabricante organizó en Madrid el evento 'The Feeling Factory' (Factoría de emociónes), en el que mostró las fuentes que han inspirado este modelo. El concepto 'Jinba Ittai', la unión entre coche y conductor, se escenificó con dos bailarines de la Compañía Nacional de Danza; el juego de luces y sombras, con una pintura en gran formato; y las líneas esculpidas del coche, con una escultora que modeló en directo varias piezas de alfarería.

El coche era el gemelo del Fiat 850 Spider y remataba la gama del 850, que ya conta-

**PEUGEOT NO SOLO AUTOMÓVILES**

El Peugeot Design Lab, el departamento de la marca que se encarga del desarrollo de productos más allá de los automóviles, ha diseñado una nueva colección de relojes para la firma francesa. Hay tres modelos para hombre, que van desde piezas clásicas y elegantes hasta otras



**CHEVROLET SILVERADO ESTE PICK-UP ES DE LEGO**

18 personas, 2.000 horas de trabajo y 334.544 ladrillos de Lego fueron necesarios para construir esta réplica a tamaño real del Chevrolet Silverado 1500 LT Trail Boss. La marca americana lo ha presentado recientemente en el Salón del Automóvil de Detroit para dar a conocer su participación en la película 'Lego Movie 2: The

Second Part', que llegará este año a los cines. Esta es la primera vez que un modelo de Chevrolet se construye con piezas de Lego. La réplica del pick-up Silverado mide 1,82 metros de alto, 6 metros de largo y 2,4 de ancho, retrovisores incluidos. Pesa 1.500 kilos y tiene luces y detalles personalizados.



◀ El pick-up de Lego exhibe los logotipos de la marca y hasta tiene luces.

▲ El pick-up Chevrolet Silverado ya tiene su réplica de Lego a tamaño real.

**EL PRIMER DESCAPOTABLE DE LA MARCA EL SEAT 850 SPORT CUMPLE 50 AÑOS**

Hace ahora 50 años, Seat lanzó su primer descapotable: el 850 Sport. Un capricho para la época del que se fabricaron solo 2.500 unidades.

En 1969 eran pocos los que se podían permitir gastar 138.000 pesetas en un coche. Y tener un descapotable era un capricho muy exclusivo en una España que comenzaba a motorizarse. Por eso, de este 850 Sport solo se fabricaron 2.500 unidades hasta el año 1972.

El coche era el gemelo del Fiat 850 Spider y remataba la gama del 850, que ya conta-

ba con una berlina y un coupé. Equipaba un motor con 903 cc y una potencia de 52 CV, con el que conseguía un gran dinamismo al pesar solo 730 kilos. Este motor se empleó después en el 850 Coupé, que pasó a llamarse Sport Coupé.

Los propietarios de alguno de estos dos modelos tienen una cita el 23 de febrero en ClassicAuto Madrid.



▲ El SEAT 850 Sport fue el primer descapotable de la marca, que completaba la gama del 850, en la que figuraban la berlina y el coupé.

► El SEAT 850 descapotable solo se comercializaba con capota de lona.

**APOYO MUNDIAL AL GOLF**

+ en [www.bmw.es](http://www.bmw.es)

BMW, que lleva tres décadas apoyando al mundo del golf, refuerza su compromiso con este deporte a nivel mundial al convertirse en socio de la Ryder Cup, que enfrentará a los equipos de EE.UU y Europa en Whistling Straits (2020) y Roma (2022).

La marca también ha anunciado que continuará colaborando con el European Tour hasta 2022, y seguirá siendo el principal impulsor del BMW PGA Championship y del BMW International Open en Múnich.



**ATENTOS A...**

**DEL 22 AL 24 DE FEBRERO**

**ClassicAuto celebra el centenario de Bentley** y reserva el **concurso de elegancia** a la marca. Pueden participar todos los propietarios de modelos Bentley con más de 30 años.

**de 50 vehículos eléctricos para la conferencia anual, y montó además tres estaciones móviles de carga para garantizar el suministro de electricidad. El Audi e-tron llega a los concesionarios europeos esta semana.**



**“BP Ultimate te lleva más lejos.”**

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

**bp Ultimate** con tecnología **ACTIVE**

\*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en [bpultimalevamaslejos.com](http://bpultimalevamaslejos.com)



EN SU RETORNO A CITROËN, OGIER LLEVÓ EL C3 WRC AL TRIUNFO, PERO CON SÓLO 2,2 SEGUNDOS DE DIFERENCIA RESPECTO A NEUVILLE

# Tras Montecarlo, hagan juego, señores



El Mundial de Rallies arrancaba con un Rally de Montecarlo que confirmaba las expectativas que anticipan la actual temporada. Sobre el papel, Toyota, Hyundai y Citroën se han reforzado en un tercer año de reglamento que, además, apunta a una convergencia de competitividad y a la mayor igualdad de sus diferentes monturas. Mientras Ogier vuelve a sus orígenes, Sebastian Loeb lo hace al Mundial. Desde hacía tiempo no se planteaba un campeonato tan competitivo tanto en Pilotos como en Constructores.



▲ Triunfo especial por varios motivos: Ogier lo lograba en su primera cita tras volver a Citroën, fue la victoria 100 de la firma gala en rallies e inyecta moral al equipo tras un 2017 muy gris.

▼ Casi sin tiempo para habituarse a su Hyundai i20 y recién llegado del Dakar, Loeb acabó en cuarto posición. Pero ganó especiales ya el primer día, y habrá que contar con él.



Javier Rubio | mjbeneit@motor16.com

Sebastian Ogier ha iniciado en 2019 su última etapa en el Mundial de Rallies, según su propia confesión. Y lo hace con la sexta victoria consecutiva en el Rally de Montecarlo y junto al fabricante con el que inició su carrera en el Mundial. Si bien es una prueba específica y poco representativa –por su terreno y condiciones– del resto del campeonato, po-

dría haber anticipado el intenso panorama que sobre el papel ofrece esta nueva temporada el Mundial, habida cuenta del dominio del francés en estos últimos años. Porque Thierry Neuville y Hyundai lo tuvieron muy cerca.

Aunque el francés lidera de viernes a domingo, su sexto triunfo consecutivo no fue un paseo. El duelo con Neuville nunca superó los seis segundos de diferen-

cia durante toda la prueba. Medio segundo les separaban antes del último tramo. Durante el mismo, el belga llegó a ir segundo y medio por delante. Solo dos a favor de Ogier decidieron la victoria. Quizás el francés pueda devolver en 2019 a Citroën a lo más alto tras dos años de profunda crisis, pero el contexto apunta a que tanto Hyundai como Toyota van a plantar cara esta temporada.

El campeón del mundo de los últimos seis años vuelve a sus orígenes de Citroën, el equipo que tuvo que abandonar en 2011 tras su incompatibilidad con Loeb y la cúpula. Por el contrario, Loeb ha roto años años de vinculación al grupo PSA para competir con Hyundai. Mientras tanto, el campeón moral del pasado año busca resarcirse de su mala fortuna en 2019. Y el líder del equipo más potente, que se

refuerza en 2019 con Loeb, busca finalmente su primer título: Sebastian Ogier, Sebastian Loeb, Ott Tänak y Thierry Neuville aseguran el espectáculo en 2019. Ojalá que Dani Sordo se una en las ocasiones que tendrá a su disposición.

Sebastian Ogier aceptó la

oferta de un equipo en crisis. ¿Por qué entonces se ha unido a Citroën? ¿Podría finalmente lograr títulos con los tres fabricantes con los que ha participado en el campeonato? Durante estos dos últimos años, el C3 ha sido una montura rápida

y manejable en asfalto, pero difícil de controlar en tierra. La evolución desde el pasado verano y el rediseño de la suspensión confirmaron su progreso con el segundo puesto de Mads Ostberg en Finlandia. Tras probar el co-

che, el francés debió quedar convencido de su potencial, también poco motivado ante la falta de apoyo oficial de Ford en M-Sport.

“No se trata de que tengamos que hacer nuestro co-



# NEUVILLE HA EMPEZADO LA TEMPORADA CON FUERZA. Y HYUNDAI, CON NUEVO INGENIERO, TIENE CONFIANZA EN EL PROGRESO DEL i20



◀ Ogier lideró el rally con su Citroën C3 desde el viernes hasta el domingo, pero nunca dispuso de más de 6 segundos de ventaja sobre Neuville y su Hyundai i20.

che más rápido, sino hacerlo más fácil de pilotar cuando cambia la adherencia”, explicaba el responsable del equipo, Pierre Budar. Ogier aceptaba así el desafío para cerrar una historia común abruptamente interrumpida en 2011. En estos dos últimos años, Citroën se ha reestructurado a todos los niveles. También con sus pilotos. Así, al francés le acompaña la promesa finlandesa Esapekka Lappi, quien no logró cuajar en el equipo Toyota junto a Tommi Mäkinen, y afronta su segunda etapa en el Mundial de Rallies, ahora con la referencia a su lado del seis veces campeón del mundo.

El tercer puesto de Ott Tänak en Mónaco ha supuesto un buen comienzo para el estonio y el fabricante japonés, campeón de Constructores en 2018. Su espectacular evolución en 2019 no fue recompensada por determinados abandonos cruciales en la recta final de la temporada. Cuatro triunfos, más el dominio en otros rallies que encabezaba, no fueron suficientes



▲ En la categoría WRC 2 Pro el triunfo fue para el británico Gus Greensmith, con uno de los Ford Fiesta de M-Sport.

para rematar un título que parecía suyo en la recta final del campeonato. Portugal y Cerdeña acabaron con sendos abandonos fruto de la fragilidad de las suspensiones con las piedras y resultaron letales para el estonio. Toyota confía en que el trabajo con las suspensiones llevado a cabo en la recta final de la pasada temporada y este invierno permita al Yaris aspirar al podio en todo tipo de terrenos.

La llegada de Chris Meeke en 2019 estimulará la rivalidad para ambos pilotos. Meeke fue despedido de Ci-

troën y su carrera parecía embarrancada. Fue recuperado por Tommi Mäkinen y Toyota, con quien parece haber encajado personalmente. Un error en el Montecarlo en la primera jornada le descolgó de la lucha por el podio. Pero su ritmo irá progresando hasta plantar cara a sus compañeros a medida que avance la temporada. Solo le falta lograr regularidad y conocer la respuesta de un Jari-Matti Latvala que fue fundido por Tänak en 2018. Para el finlandés será una temporada clave si Meeke también

le supera como el estonio el pasado año.

Sobre el papel, Hyundai debería plantar cara a Toyota en 2019. El gran golpe de efecto ha sido la recuperación de Sebastian Loeb para el WRC, aunque el francés solo dispute seis rallies de la presente temporada. Lástima del duelo que hubiera protagonizado con Tänak y Ogier de haber participado en todas las pruebas del calendario. Pero ¿qué papel protagonizará el nueve veces campeón del mundo en 2019? Montecarlo fue un comienzo complicado –acabó cuarto–, con un resultado lógico ante la falta de experiencia con el i20. Recién llegado del Dakar, aún así ganaba tramos del Montecarlo el primer día. Pero en octubre del pasado año aún ganaba rallies del Mundial, por lo que cabe esperar nuevos triunfos con el fabricante coreano en 2019. En todo caso, aportará su larga experiencia y puntos necesarios para que Hyundai logre finalmente su primer título.

Loeb también será una referencia para el líder del

equipo, Thierry Neuville, en varias pruebas del certamen. El belga necesita pulir su consistencia a bordo de un i20 aún no competitivo en todos los terrenos, como se comprobó en Finlandia el pasado año. Pero ha alcanzado su madurez y el Montecarlo representó un magnífico anticipo, al plantar cara durante toda la prueba al rey del Montecarlo de estos últimos seis años. La llegada del ingeniero italiano Andrea Adamo como nuevo máximo responsable busca el salto cualitativo final necesario para rematar tres temporadas en las que Hyundai terminó siempre segundo en el campeonato por equipos.

No será por falta de pilotos. La llegada de Loeb ha sacrificado a Hayden Paddon, y algunos de los rallies de asfalto para Dani Sordo. Neuville será el aspirante al título, y el resto de los pilotos deberían aportar sus resultados para que Hyundai finalmente logre el título. Loeb, Sordo y Mikkelsen –decepcionante en esta primera cita– deberían descompensar la balan-



▲ Al final, Tänak se metió en el podio con su Toyota Yaris, después de arrebatarse a Loeb la tercera plaza en los últimos momentos del rally.

za para suceder a Toyota en 2018.

M-Sport aparece como el ‘patito feo’ del presente campeonato, y Montecarlo desgraciadamente tampoco acompañó a ninguno de sus tres pilotos. La marcha de Ogier ha supuesto un duro golpe para Malcom Wilson y su escuadra, quien posiblemente no contará con un Ford Fiesta WRC a la altura de sus rivales. A pesar de ello, el británico avisa que no bajará la guardia con su programa de pruebas, “y nuestra determinación no será la misma a como si aún estuviera Sebastian

(Ogier) con nosotros”. La realidad es que, sobre el papel, M-Sport contará con muy pocas opciones de ganar este año.

Elfyn Evans se convierte, con la marcha del francés, en el líder de un equipo relativamente inexperto en relación a sus rivales. El joven finlandés Teemu Suninen afronta su primera temporada completa, pero ambos acabaron con accidente en Montecarlo, mientras que Ott Tänak, que en principio solo corre en el Montecarlo y en Suecia, también quedó fuera de combate en la primera prueba.

A partir de la nieve de Suecia, una prueba que también es muy específica, el Mundial de Rallies cogerá velocidad de cruce en tierra y asfalto. En 2019 tanto Toyota como Hyundai y Citroën cuentan con una montura competitiva y un potencial campeón en sus filas. Así que, hagan juego señores. Pero, afortunadamente, esta vez será difícil acertar con las apuestas.

## WRC 2018 El calendario del Mundial

Monte-Carlo	24-27 enero
Suecia	14-17 febrero
México	7-10 marzo
Córcega (F)	28-31 marzo
Argentina	25-28 abril
Chile	9-12 mayo
Portugal	30 mayo-2 junio
Cerdeña (I)	13-16 junio
Finlandia	1-4 agosto
Alemania	22-25 agosto
Turquía	12-15 septiembre
Gales (GB)	3-6 octubre
Cataluña (E)	24-27 octubre
Australia	14-17 noviembre

## MATRICULACIONES EN EUROPA EN 2018

### EN NIVELES DE 2017 Y SIN SUBIDA POR LA LLEGADA DEL WLTP

Poco más de 15,5 millones de turismos y vehículos todoterreno (15.624.486) se comercializaron en los mercados europeos –incluidos los países de la EFTA– el año de la llegada de los nuevos test de emisiones WLTP. Nueva normativa de homologación que deja las matriculaciones de 2018 prácticamente al nivel de 2017 (-0,04%), tras los cuatro últimos meses de caídas consecutivas iniciadas con la introducción del WLTP en septiembre (-23,5%, que se une al -7,3% de octubre, -8,0% de noviembre y -8,4% en diciembre). Retroceso incapaz de compensar la subida de los ocho meses anteriores, especialmente los notables incrementos de julio (+10,5%) y agosto (+31,2%) motivados por las ventas adelantadas de versiones que quedarían fuera del mercado con el nuevo protocolo. Son datos de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), que coloca en un modesto 0,1% el crecimiento interanual en los países de la UE, destacando, no en vano, que 2018 cierra como el quinto ejercicio consecutivo con subida de ventas. Subida impulsada principalmente por los mercados de Europa Central, donde las matriculaciones han crecido el 8,0% en 2018. Por contra, como se puede apreciar en el cuadro, entre los cinco grandes sólo crecen España y Francia, destacando el retroceso del Reino Unido (-6,8%) por la inestabilidad generada por el Brexit. En ese panorama de retracción, Volkswa-

gen, Renault, Ford y Peugeot acaban 2018 ocupando, de nuevo, las cuatro primeras posiciones, con Opel tras ellos, que asciende hasta la quinta plaza desde la decimo séptima de 2017. El ranking de ventas por marcas proporcionado por ACEA, que sólo incluye las unidades comercializadas por sus miembros, presenta veintidós marcas por encima de las cien mil matriculaciones, cifra también superada por Mazda y Mitsubishi, cuyos resultados no aparecen por haber salido de la asociación europea. En el repaso a los grandes grupos, Volkswagen mantiene su hegemonía, con 3.611.948 matriculaciones (+0,9%), superando por más de un millón a PSA (2.459.841), que se anota la mayor subida del año (+32,8%). La tercera plaza la ocupa Renault (1.614.410 y +0,8%), con FCA (1.001.972 y -2,3%) completando el cuarteto que cierra con siete dígitos sus ventas anuales. Para BMW (989.688 y -0,9%), Ford (974.856 y -2,3%) y Daimler (935.057 y -1,9%) son las siguientes plazas, con Toyota (731.228 y +4,7%), Hyundai (528.659 y +3,9%) y Kia (483.680 y +4,9%) completando el 'top ten', del que queda fuera Nissan (473.810) con la mayor caída anual (-14,3%). En el último mes, destaca Mercedes como la tercera marca más vendida, con una subida del 11,5% sobre diciembre de 2017. Por su parte, Daimler, colocado en quinta posición, y Jaguar Land Rover son los únicos grupos con aumento de ventas respecto al año

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Diciembre	%18/17	Enero/Dic.	%18/17
VW	114.164	-5,9	1.698.084	+3,2
RENAULT	77.700	-22,3	1.088.346	-3,9
FORD	63.952	-4,1	974.856	-2,3
PEUGEOT	62.668	-10,8	956.247	+5,2
OPEL	53.612	-5,3	869.054	+157,3
MERCEDES	65.729	+11,5	838.358	-2,2
BMW	60.783	-10,4	778.343	-1,4
FIAT	38.682	-9,2	701.892	-8,7
SKODA	45.796	-2,9	701.670	+4,0
AUDI	42.606	-17,7	700.674	-12,2
TOYOTA	40.300	-10,3	686.267	+4,8
CITROEN	38.103	+3,0	589.943	+5,3
HYUNDAI	34.626	-10,0	528.659	+3,9
DACIA	39.692	-2,8	519.088	+12,0
KIA	29.916	-0,4	483.680	+4,9
NISSAN	25.699	-30,5	473.810	-14,3
SEAT	23.975	-13,2	440.753	+13,3
VOLVO	24.794	-3,4	299.989	+6,4
MINI	18.913	-0,6	211.345	+1,2
JEEP	12.208	+37,0	163.623	+56,2
HONDA	7.729	-14,6	130.557	-3,0
LAND ROVER	9.067	-7,8	126.472	-14,4

FUENTE: ACEA  
POR NO SER MIEMBROS DE ACEA, EL LISTADO NO INCLUYE MAZDA Y MITSUBISHI, QUE EN 2017 OCUPARON LAS POSICIONES 20 Y 24, RESPECTIVAMENTE.

#### LOS MAYORES MERCADOS DE LA UE

	Diciembre	%18/17	Enero/Dic.	%18/17
ALEMANIA	237.058	-6,7	3.435.778	-0,2
REINO UNIDO	144.089	-5,5	2.367.147	-6,8
FRANCIA	165.390	-14,5	2.173.481	+3,0
ITALIA	124.078	+2,0	1.910.025	-3,1
ESPAÑA	99.291	-3,5	1.321.438	+7,0
BÉLGICA	23.197	-17,4	549.632	+0,6
POLONIA	45.390	-5,5	531.889	+9,4
HOLANDA	20.028	+15,3	443.812	+7,1
SUECIA	23.000	-34,2	353.729	-6,8
AUSTRIA	19.193	-25,2	341.068	-3,5
EU28	998.503	-8,4	15.158.874	+0,1
EFTA	40.481	-15,7	465.612	-5,7
EU28 + EFTA	1.038.984	-8,7	15.624.486	-0,04

FUENTE: ACEA

anterior (+8,9% y +6,4%, respectivamente). Y siguiendo con los datos del último mes del año, que en la EU de los 28 se queda al borde del millón de matriculaciones (ver cuadro), la excepción es Italia, el único de los cinco grandes mercados del Viejo Continente, que cierra el último mes de 2018 con incremento, aunque tenue, de la demanda (+2,0%).

### EVOLUCIÓN MES A MES



	PVP	Con descuentos
1.0 MPI 75 CV	18.825 €	12.950 €
1.0 TSI 95 CV	19.505 €	13.950 €
1.0 TSI 110 CV	20.135 €	14.600 €
1.0 TSI 110 CV DSG	21.435 €	15.900 €

### SKODA

## El Fabia Scout amplía la familia aventurera checa

Con los motores y colores habituales del Fabia Combi llega al mercado español la versión más aventurera del utilitario de la familia checa. Y lo hace con descuentos de hasta 5.875 euros, que bajan el precio de partida a 12.950 euros.

Detalles en negro mate y platea-

do, como revestimientos de paso de ruedas, marcos de ventanillas, retrovisores y raíles de techo, se combinan con llantas de aleación de 17 pulgadas en antracita metalizado pulido y el alerón frontal y parachoques trasero en negro mate con acabado plateado para dar un carácter 'off road' al mo-

delo checo, que entra a formar parte de la familia Scout a la que ya pertenecen Octavia, Karoq y Kodiaq. Un exterior distintivo al que se une la opción de equipar, por primera vez, faros delanteros y traseros LED, y sistemas de seguridad como el Auto Light Assist, el Blind Spot Detect y el Rear Traffic Alert.

### MERCEDES-BENZ

## Turno para el Clase B y los GLE 350 d y 400 d

La marca de la estrella pone a la venta su nuevo monovolumen compacto y el SUV diésel más potente de su historia: el GLE 400 d, que, junto al 350 d, llegará a los concesionarios en mayo.

En febrero empezarán las entregas del nuevo Clase B, disponible en una gama integrada por tres propulsores de gasolina y tres diésel, con potencias de 116 a 190 caballos, y compatibles con la norma Euro 6d TEMP, que será obligatoria en 2020. De momento, los diésel van asociados a cambio automático de doble embrague con 7 u 8 marchas; 7G-DTC que es una

opción (2.172 euros) en B 180 y B 200, y de serie en el B 220 4Matic. Después llegará el B 180 d manual (32.025 euros). Entre los equipos adicionales al estándar de fábrica, que se ofrecen de serie en el mercado español, destacan: cámara de marcha atrás, panel táctil, climatizador Thermotronic, faros LED High Performance, portón trasero automático con Easy-Pack, línea Progressive, función de Car

Sharing y llantas de 17". Se añaden extras como: AMG Line (2.000 euros), paquetes Night (1.065 euros), Premium (2.922 euros) y Premium Plus (5.051 euros), tapicería de cuero (1.850 euros), suspensión adaptativa (1.318 euros),

Modelo	Precio
180 136 CV	33.375 €
200 163 CV	35.650 €
220 4Matic 7G-DCT 190 CV	43.625 €
180 d 7G-DCT 116 CV	34.197 €
200 d 8G-DCT 150 CV	34.775 €
220 d 8G-DCT 190 CV	41.850 €

GLE 350 d 4MATIC: 74.800 €  
GLE 400 d 4MATIC: 84.800 €



techo panorámico (1.524 euros), faros Multibeam LED (556 euros) o Head-Up display (1.197 euros). En cuanto a los GLE 350 d y GLE 400 d 4Matic impulsados por los motores diésel de seis cilindros en línea, que también cumplen con la exigente normativa Euro 6d gracias a un catalizador adicional SCR con sistema de neutralización de las emisiones de amoníaco, ofrecen 272 y 300 caballos de potencia, respectivamente.

**GUÍA DEL COMPRADOR,** Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

### FREE2MOVE LEASE

#### OPEL ENTRA EN EL RENTING DE PSA

La oferta multimarca que PSA ofrece en España a través de los concesionarios de Peugeot, Citroën y DS Automobiles a pymes y grandes flotas ahora también está disponible para los productos de renting de Opel. Así, los clientes de empresa de Opel se unen a Free2Move Lease, que facilita un servicio «todo incluido» reforzando la capacidad de adaptación a las necesidades de cada empresa, con el respaldo de una red comercial extensa y especializada.



### NISSAN/IBERDROLA

#### ELÉCTRICOS EN LA RED INTELIGENTE

Nissan e Iberdrola promoverán la integración del vehículo eléctrico potenciando el uso de las redes eléctricas para la carga, desarrollando de forma conjunta el V2G (vehículo conectado a la red) y la recarga inteligente (smart charging). El acuerdo, que aprovechará la experiencia y capacidad de la energética en redes inteligentes y las del fabricante de vehículos en soluciones de movilidad eléctrica, se extiende a los países en los que opera Iberdrola, como España, Reino Unido, EE.UU. y Brasil.





## Oportunidades en tiempos difíciles

Gerardo Pérez, Presidente de **Faconauto**, ha trasladado recientemente sus expectativas acerca del mercado del automóvil para este 2019. No son buenas. Resumiendo, explica que **el mercado se estancará**, o bajará ligeramente. Las ventas a particulares descenderán un 6%, las de empresas subirán un 4%, mientras que los alquiladores se mantendrán en sus cifras.

Las perspectivas, para los concesionarios, son preocupantes.

A esto se suman los nuevos contratos que muchas redes se están viendo obligadas a suscribir con sus marcas, que limitan sensiblemente su negocio, sobre todo, en cuanto se refiere a recambios y a Internet.

Y, por si fuera poco, el auge de servicios como el Car Sharing, las plataformas de uso compartido, las restricciones al tráfico, las amenazas sobre el precio de los carburantes, etc, etc, llevan a muchos particulares a plantearse seriamente si les **merece la pena o no comprar un vehículo**.

En los foros y congresos de automoción se debate sobre la movilidad del futuro, sobre la digitalización, la electrificación de los coches, tendencias, incertidumbres y evolución de hábitos de compra, etc, etc, y, a veces, me da la impresión de que estos temas se plantean como una entelequia, o, en el mejor de los casos, como algo para lo que hay que ir preparándose, cuando, en mi humilde opinión, se trata de asuntos que ya están ahí, porque los periodos de maduración, hoy, son rapidísimos.

Creo que hay que coger el toro por los cuernos. **De cada problema potencial, surge una oportunidad**. Propongo, a continuación, algunas ideas sobre los retos mencionados: **Nuevas tendencias de movilidad**. Actualmente, y como se dice vulgarmente, los concesionarios, sobre este aspecto, "no rascan bola". Me explico: las matriculaciones que mueva este sector las gestionarán directamente los fabricantes. La solución pasa por que los propios concesionarios lideren proyectos de car sharing a nivel local, que les generen matriculaciones, y rendimiento de explotación.

**Incertidumbres del consumidor.** Renting y soluciones de financiación de tipo flexible o multiopción, que permiten al cliente adquirir un coche, aplazando la decisión de posesión final y definitiva. Son sistemas que están ahí, pero no todos los comerciales saben –o quieren– manejarlos. Tampoco basta con entrenar a los vendedores sobre cómo presentar estos servicios, sino que conlleva establecer una estructura de V.O. que absorba esos vehículos a fin de contrato.

**Digitalización.** Suena a chiste que hoy, en 2019, todavía estemos hablando de ello. Tenemos marcas que fabrican coches híper conectados, pero hay que llamar por teléfono a sus talleres para pedir cita, o cuyas páginas web no funcionan bien para móviles. Y tenemos concesionarios cuya gestión se basa en el papel. No se trata de si esto implica o no la tala de árboles, sino de eficiencia en procesos, y economía. Y tenemos comerciales que todavía van de visita cargados de catálogos, y con el cuaderno de pedidos, en vez de disponer de aplicaciones de configuración on-line, y de herramientas para poder formalizar un contrato desde una tablet.

También, queda muchísimo camino por recorrer, en **Venta a Empresas** desde las redes de distribución. No se trata de largar a la calle a un comercial para que se patee los polígonos de la zona, sino que es necesario implementar programas B2B atractivos y coherentes, que impliquen a toda la organización.

**Venta on-line** y presencia en redes. Aún sigo escuchando casos de gente que solicita información sobre un vehículo, y no se le responde, o se tarda en hacerlo. Y continuo encontrándome con comerciales que refunfuñan sobre los "leads". Sobran comentarios. La **excelencia** no puede ser un término manido, sino que hay que llenarlo de contenido. Las **oportunidades** están ahí. Sólo hay que querer cogerlas.

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

### GEOM INDEX

#### EL PEUGEOT 508 SE CORONA EN INTERNET

La berlina francesa ha sido el vehículo más valorado por los internautas españoles en 2018, según el GEOM Index, lo que la convierte en el Coche del Año de España en Internet. En el podium acompañan al Peugeot 508 un todoterreno y un eléctrico, al ser Suzuki Jimny y Jaguar I-Pace los siguientes modelos más valorados en ese índice, que mide la opinión de los usuarios en la red y la notoriedad que alcanzan los fabricantes tras analizar casi un millón de textos de las principales webs, blogs y foros dedicados al mundo del motor. BMW M5, Ford Mustang, Mercedes-Benz Clase A, Hyundai Santa Fe, Ford Focus, Seat Tarraco y Porsche 911 completan el ranking de 2018, que domina el Peugeot 508 con 79,83 puntos y el mejor coeficiente de opiniones positivas.

### CONFORTAUTO

#### SEGURO PARA NEUMÁTICOS

Se llama RuedaMás y es la garantía de la red de talleres Confortauto para que los conductores puedan hacer frente a cualquier imprevisto en sus ruedas durante un año, ya se trate de daño completo o parcial. El seguro cubre la reparación o sustitución de los neumáticos ante pinchazos, reventones o actos vandálicos, sin importar los kilómetros que se recorran. Con esa garantía, la red de talleres Confortauto Hankook Master «garantiza la protección de los neumáticos ante cualquier imprevisto, permitiendo disfrutar del placer de conducir cada kilómetro con la máxima confianza y seguridad», explica el responsable de desarrollo de la red, Javier Martínez.



## PORSCHE

### El 911 Cabrio, con tracción trasera y total

La versión descapotable del nuevo 911, cuyas entregas empezarán en marzo, añade a las novedades incorporadas por el coupé algunas específicas, como los elementos hidráulicos, que agilizan la apertura y cierre de la capota –12 segundos y hasta a

50 km/h por hora–, de accionamiento automático y de tela, como es norma en la casa; cuenta con una luna trasera integrada y elementos de magnesio para evitar que el techo se hinche a altas velocidades, y también se ofrece un deflector de viento. El motor bóxer de seis cilindros enfrentados con 2.981 centímetros cúbicos y asociado a un cambio de doble embrague con ocho relaciones, de nuevo desarrollo, ofrece 450 caballos tanto en el Carrera S, de

La lista de precios más completa en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

**S Cabriolet: 154.395 €**  
**4S Cabriolet: 163.355 €**

tracción trasera, como en el Carrera 4S, con tracción total. También cuenta con numerosas ayudas a la conducción, entre las que destaca el modo Wet, novedad mundial, que forma parte del equipamiento de serie. Además, son estándar el aviso y asistencia de frenado, y la ayuda al aparcamiento con cámara trasera. Dotación que se puede completar con el Asistente de Visión Nocturna con cámara de imagen térmica, control de cruce adaptativo con control de distancia automático, función de parada y arranque, y protección reversible para ocupantes.

### SEAT

## Nuevo León TGI: más gama, y más potencia y autonomía

La versión de Gas Natural Comprimido del modelo más vendido en España en 2018 ahora cuenta con 500 kilómetros de autonomía con gas, sube la potencia a 130 caballos, está disponible en carrocería de cinco puertas y familiar, y se ofrece en los cuatro acabados del resto de la gama León, incluido el FR. En su apues-

ta por esta tecnología bifuel, Seat ha optado por el nuevo motor 1.5 y un tercer tanque de gas, que aumenta a 17,7 kilos la capacidad de GNC y permite al León cubrir 500 kilómetros sin necesidad de usar los nueve litros de gasolina del depósito, que añaden otros 150 kilómetros de autonomía. Merecedor de la etiqueta ECO, el León TGI EVO se beneficia de los descuentos



PRECIOS	5p	5T
1.5 TGI 130 CV Reference	23.030 €	24.050 €
1.5 TGI 130 CV Style	24.670 €	25.690 €
1.5 TGI 130 CV DSG-7 Style	26.430 €	27.450 €
1.5 TGI 130 CV Xcellence	26.340 €	27.360 €
1.5 TGI 130 CV DSG-7 Xcellence	28.090 €	29.110 €
1.5 TGI 130 CV FR	26.340 €	27.360 €
1.5 TGI 130 CV DSG-7 FR	28.090 €	29.110 €

especiales que le aplica la marca y las ayudas a la compra de vehículos ecológicos. Además, cuenta con un completo equipamiento de serie desde el nivel de acceso, y la escasa red española de gasinerías creará este año hasta alcanzar el centenar de puntos de recarga.

### COMERCIALES

#### CITROËN REVALIDA EL LIDERAZGO

Con más de 35.000 unidades matriculadas y un crecimiento del 14 por ciento, la marca francesa revalida su liderazgo en el mercado de los vehículos comerciales, en el que copa una cuota del 16 por ciento. Su éxito, apoyado en una gama liderada por el Berlingo (más de 24.500 matriculaciones en 2018), que ofrece versiones y opciones para todos los gustos y necesidades, se produce en un ejercicio en el que las ventas de vehículos comerciales ligeros han subido un



7,7 por ciento, tras alcanzar las 214.207 unidades. Más de la mitad de esas operaciones corresponden al canal de empresas (119.328), que cierra el ejercicio 2018 con una subida del 11,1 %, frente al +4,3 % de las compras realizadas por autónomos (69.051 operaciones) y el +2,3 % de los alquiladores (25.828). En diciembre se comercializaron 17.817 vehículos comerciales ligeros, cifra que supone un +9,9 % sobre el mismo mes de 2017.

# EUROSOL

## RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ [www.eurosolrecambios.com](http://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](mailto:ventas@eurosolrecambios.com)



DATOS ¿CORRECTOS?  
DEL SEAT LEÓN TGI EVOCARTA  
DE LA SEMANA

davidpurley

Tengo un Seat León 1.4 TGI de gas natural, y al menos en mi coche he sido capaz de introducir 17,84 kilos. No sé si es correcto el dato que dais en el nuevo León TGI EVO porque comentáis que la capacidad de gas natural se incrementa hasta los 17,7 kilos. En qué se mejora entonces; tiene más potencia, pero ¿para qué?

## RESPUESTA

Gracias por esta apreciación, pero te confirmamos que los datos que damos del nuevo Seat León TGI EVO son correctos. El nuevo propulsor es un 1.5 TSI que ofrece 130 CV, en lugar de los 110 de tu 1.4 TGI. Pero vamos con los datos 'confusos' referentes a la capacidad del gas natural. Como sabrás, tu vehículo presenta dos tanques que pueden introducir 15 kilos de gas en total. En el nuevo modelo se añade un tercer tanque, algo más pequeño, que se ubica en la zona donde estaba el depósito de gasolina, ahora reducido a 9 litros de capacidad, por los 50 litros de gasolina que admite tu vehículo.

Ahora llega la pregunta del millón. En tu coche has introducido 17,84 kilos, cuando la homologación es de 15. Incluso damos fe de que, en tu mismo modelo, nosotros hemos cargado hasta 18,47 kilos. Entonces, ¿cómo es posible que en el nuevo modelo se hable de 17,7 kilos con un tanque adicional? Ya te adelantamos que en el TGI EVO se podrán introducir fácilmente alrededor de 20 kilos...

El motivo es que una cosa son los datos homologados y otra los reales. En la carga influyen varios factores, como la presión de la propia toma del surtidor, pero también depende de la temperatura y de la densidad del gas.

Además, las homologaciones se interpretan en metros cúbicos,



## ¿LOS NEUMÁTICOS ALL SEASON SON REALMENTE EFICACES EN LA NIEVE?

Antonio Prieto

Hace unos días subí a Navacerrada con mis hijos para ver la nieve. No nos dejaron pasar porque se habían quedado cerca de 40 coches inmovilizados. Me estoy planteando montar neumáticos All Season, pero ¿son eficaces en todo tipo de superficies como dicen?

## RESPUESTA

Todos los años, cuando aparecen las primeras nevadas hay un mundo de consultas referidas a los neumáticos de invierno. Y hay que recordar que este tipo de 'gomas' no son sólo eficaces cuando aparece la nieve; también son más resolutivas sobre suelos fríos o cuando la temperatura es inferior a los 7 grados. Si a las siglas M+S se añade el marcaje 3PMFS con una montaña de tres picos con un copo de nieve, eso quiere decir que han sido desarrollados para utilizarlos en condiciones invernales severas.

En el caso que nos indicas, para un uso muy ocasional y sin moverte en condiciones extremas asiduamente, con los neumáticos All-Season tienes más que suficiente, porque te permitirán afrontar diferentes escenarios a lo

cos, y no en kilos, que es la medida de venta y que sufre más variación. Con estas circunstancias habrás comprobado que durante el verano entra menos gas que cuando repostas en invierno. Por

largo del año de una manera efectiva, pero sin ser los mejores en nada concreto. Nos explicamos. Este tipo de 'ruedas' se sitúan entre las gomas de verano y las de invierno, con un equilibrio casi perfecto. En algunos casos son de verano con certificación de invierno. Esto les permite afrontar tanto superficies secas con elevadas temperaturas como suelos nevados con tiempo gélido. Son realmente eficientes, y serían una opción para tu uso.

Sin embargo, es cierto que perderás algo de agarre y efectividad en asfalto seco la mayor parte del año respecto a los que llevas, aunque si tu conducción es 'tranquila' las diferencias son escasas. Además, te sacarás del apuro en una nevada intensa, pero no tendrás el mismo agarre que con unos de invierno 'de verdad'.

lo tanto, tu duda es más que razonable, pero los datos homologados reflejados son correctos. La autonomía con gas del nuevo modelo es de 500 kilómetros, por los 420 de tu vehículo.

## CONSULTAS RÁPIDAS

## OPEL INSIGNIA GSI DE GASOLINA: KO TEMPORAL

Juan Antonio Palomo

Efectivamente, el motor 2.0 Turbo de 260 CV que monta la variante GSI de gasolina se ha retirado hace unos meses de la oferta en el Opel Insignia Grand Sport y en la variante familiar Sports Tourer por motivos de emisiones contaminantes, como está ocurriendo con numerosos motores en otros muchos fabricantes. Hemos consultado con Opel y no saben si ese motor

o alguno similar se incorporará más adelante. Por lo tanto, la variante GSI más deportiva en la gama Insignia es un turbodiesel 2.0 con 210 CV. El motor más potente en gasolina es el 1.6 T, que eroga 200 caballos y está asociado a una caja automática de seis relaciones.

## DOBLE TURBO O TWIN SCROLL

Daniel Campos

No es la primera vez que recibimos este tipo de consulta,

porque es cierto que puede llevar a la confusión, aunque no tienen nada que ver. Doble turbo, como su nombre indica, hace referencia al trabajo en paralelo o de manera secuencial de dos turbos. Sin embargo, el término 'twin scroll' hace referencia a un solo turbo, pero con doble entrada. En un motor de cuatro cilindros, los colectores de escape se agrupan por parejas —según sea el orden de encendido—, con el fin de evitar el efecto rebote. Así la respuesta del turbo es más rápida.

## CONSULTAS RÁPIDAS

## ME GUSTARÍA SABER CUÁNDO PUEDO CIRCULAR LEGALMENTE MARCHA ATRÁS CON MI VEHÍCULO

Realmente la maniobra de circular marcha atrás está prohibida. Lo que la Ley establece es, precisamente, regular las excepciones a dicha prohibición. Así, se señala que está prohibido circular marcha atrás, excepto en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de marcha, y en las maniobras complementarias de otra que las exija, y siempre con el recorrido mínimo indispensable para efectuarla. En este sentido, el recorrido hacia atrás, como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías. La maniobra de marcha atrás debe efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona si fuera necesario, de que por las circunstancias de visibilidad, espacio y tiempo necesarios para efectuarla no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía. Y en todo caso, está prohibida la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

Por último, señalar que cualquier infracción relacionada con la marcha atrás estaría catalogada como grave, por lo que la sanción económica podría ser de 200 euros. Pero si, además, se produce en autovías o autopistas, conllevaría la pérdida de 4 puntos. No obstante, cuando la circulación marcha atrás constituya un supuesto de circulación en sentido contrario al estipulado, tendrá la consideración de muy grave, en cuyo caso podría ser sancionada con multa de 500 euros y la pérdida de 6 puntos.

## BUENA PREGUNTA

## ES OBLIGATORIO DEJAR UNA DISTANCIA DE SEGURIDAD QUE PERMITA FRENAR A TIEMPO

Tuve un accidente con el coche por que como consecuencia de un frenazo brusco e inesperado del vehículo que me precedía, le golpeé por detrás, aunque apenas le cause daños. Ahora me ha llegado una denuncia por no guardar la distancia de seguridad, con pérdida de puntos, cuando no fue mi culpa. ¿Es legal todo esto?

## RESPUESTA

Efectivamente, este tipo de denuncias se están haciendo bastante habituales, ya que la normativa de circulación establece la obligación de todo conductor que circule detrás de otro de dejar entre ambos un espacio libre que le permita detenerse, en caso de frenada brusca, sin colisionar con él, teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado.

Por tanto, cuando hay un accidente de este tipo, donde el vehículo de detrás termina golpeando al de delante, aunque no se causen daños, desde el momento que intervenga un agente y realice un atestado, o incluso desde el momento que el otro conductor formule una denuncia por esos hechos, se entiende que el alcance se debió

a la inexistencia de la debida distancia de seguridad. Hay que tener en cuenta que la legislación aplicable no establece una distancia de seguridad numérica, pero sí lo hace de tal manera que en su propia descripción va implícita la infracción, al señalar que la citada distancia será aquella teniendo en cuenta especialmente la velocidad y las condiciones de adherencia y frenado —que se reducen con las condiciones meteorológicas adversas—; y, por tanto, se entiende que si el conductor del vehículo que circula detrás de otro no puede detenerse ante un frenazo brusco, es porque no guardó la distancia para ello.

Por último, también hay que recordar que si en la vía aparece la señal R-300, existe una obligación específica de mantener la distancia en metros que la propia señal indique en cada caso.

En cualquiera de estos casos, finalmente, si no se mantuvo la distancia señalada o la distancia que hubiese permitido detener el vehículo sin la colisión con el precedente, se habría cometido una infracción que es considerada grave y podría ser sancionada con multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.



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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO  
902 090 351  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)

LEGALITAS.COM

## Opel Corsa frente a Renault Clio: útiles y baratos

Con la misma potencia –60 caballos– y acabados básicos, Opel y Renault proponían dos utilitarios muy fiables. Los enfrentábamos.

El Salón de Bruselas, que iba a abrir sus puertas a principios de este 1994, era el escenario elegido por BMW para mostrar su M3 Cabrio, la versión descapotable de su deportivo con

286 caballos de potencia a cielo abierto.

La llegada del invierno y de la temporada de nieve nos llevaba a recorrer con un Lancia Delta algunas de las principales estaciones de esquí



de España. Y a dar consejos de conducción y sobre cómo preparar el coche para la estación blanca.

Ferrari presentaba el 348 GTB –con su V8 de 320 CV– y nosotros lo enfrentábamos y comparábamos con su antecesor, el 328 GTB.

Nuestras pruebas tenían como protagonistas a modelos utilitarios. En primer lugar, un japonés muy peculiar en su estilo, el Mazda 121, con su carrocería de tres

volúmenes. Con un motor 1.3 de 73 caballos y 1,6 millones de pesetas de precio, brillaba por espacio interior y calidad de acabado.

La comparativa enfrentaba dos versiones básicas, en gasolina, del Opel Corsa y el Renault Clio. El modelo alemán –1,43 millones y 60 CV– destacaba por calidad de acabado y consumo. El francés –1,44 millones y 60 CV– brillaba por manejo del cambio y comportamiento.



LA PORTADA

Nº 533

FECHA

4-1-1994

HABLAMOS DE

El Lancia Delta con el que habíamos recorrido los principales destinos de turismo de nieve era la imagen de nuestra portada en un especial invierno con consejos para preparar el coche. Además, conducíamos el nuevo Ferrari 348 GTB, al que reservábamos espacio en nuestra primera. Lo mismo que al previo del Rally París-Dakar.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Todas los nuevos modelos de 1994

Para empezar el año hablábamos de los modelos que iban a llenar nuestras páginas en ese 1994. No menos de 50 estrenos repasábamos en la revista.

Había un debate en la sociedad a principios de 1994 sobre la tercera luz de freno: si era legal, si era recomendable... Tratábamos de arrojar luz sobre ese asunto, en el que cada

fabricante tomaba su propio camino.

No se nos ocurría este enero una mejor manera de comenzar el año que avanzando todas las novedades que nos íbamos a encon-



trar a lo largo del mismo. Un avance con no menos de 50 modelos que iban a ser protagonistas en las páginas de Motor16. Y esa lista demostraba que la industria del automóvil, pese a la crisis, seguía a pleno rendimiento.

Para empezar, Volvo hacía crecer la gama de los 400 con un nuevo motor de acceso a la gama; en concreto, un 1.6 de 83 caballos.

Y las pruebas tenían dos berlinas muy dife-

rentes como protagonistas: por un lado, un ahorrador con motor diésel; por otro, un deportivo V8. El primero, el Nissan Sunny 2.0 d con 75 caballos –1,89 millones– brillaba por su calidad de acabado y su reducido consumo. El segundo, el Audi S4 4.2 de 280 CV; un deportivo disfrazado de berlina que por 8,9 millones nos asombraba por su comportamiento y la elasticidad de su motor.



LA PORTADA

Nº 534

FECHA

11-1-1994

HABLAMOS DE

Variación máxima es lo que ofrecía nuestra portada, pues en ella aparecían 16 modelos de los más representativos que se iban a presentar a lo largo de este 1994 recién iniciado. Y también, la prueba del Audi S4 4.2, una berlina V8 con tracción total que sorprendía por prestaciones.

# 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](mailto:motor16@motor16.com)



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



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

# NUEVO PEUGEOT 508

## WHAT DRIVES YOU?



PEUGEOT i-Cockpit®

NIGHT VISION

CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO



**MOTION & EMOTION**



**PEUGEOT**

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

Gama 508: Valores WLTP: consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo de 4,72 a 7,78 en ciclo combinado - Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) mínimo y máximo de 123,94 a 175,47 en ciclo combinado. Valores NEDC Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 98 hasta 131.

Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es ([www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp](http://www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp)).