

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.746 del 12 al 25 de febrero de 2019



FIAT 500C FRENTE A MASERATI QUATTROPORTE

Comparativa 'Made in Italy'



EL LUJO NO TIENE PRECIO

PROBAMOS 6 COCHES PARA VIAJAR EN FAMILIA

Prácticos e inteligentes

A fondo

Seat Tarraco

2.0 TDI 150 CV
4Drive 7 plazas



204 CV

A fondo



Audi A6 Avant 40 TDI

310 CV

A fondo



Volvo V60 T6 AWD

Prueba



Citroën C4 Space Tourer BlueHDi

130 CV

110 CV

Prueba



Skoda Fabia Combi 1.0 TSI

190 CV

Prueba



Seat Tarraco 2.0 TSI 4Drive 5 plazas

Lo último

Todos los secretos del nuevo Renault Clio



Comfort class SUV.



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
3 Asientos Individuales en segunda fila
deslizantes, plegables y reclinables
Caja de velocidades automática EAT8
Grip Control con Hill Assist Descent
Asientos Advanced Comfort
20 Ayudas a la conducción
Hasta 720l de maletero



DESDE
18.590€⁽¹⁾

**NUEVOS
MOTORES
EURO 6.2**
YA DISPONIBLES

INSPIRED
BY YOU



CITROËN prefiere **TOTAL** (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 18.590€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 8.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. PVP recomendado para el cliente que no financie: 19.390€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 22.490€. Oferta válida para pedidos del 1 de Enero al 28 de Febrero de 2019. *Consultar detalles en citroen.es. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (l/100Km): 4,9 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 129 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).

Al detalle



**NO SERÁ TAN MALO
EL DIÉSEL...** Se habla,
mucho y mal, del diésel,
como el gran culpable de

la contaminación en las ciudades,
de los problemas de salud de las
personas... Pero todo eso que se habla
suele ser desde el desconocimiento.
Porque cuando las cosas se analizan
tomando la ciencia como base se
demuestra que el diésel no solo no es
el demonio sino que es posiblemente
la tecnología que mejor combina
eficiencia y respeto por el medio
ambiente y la salud con un coste
económico razonable. Y si no, varias
muestras. En Francia está en proyecto
dotar a los diésel más modernos de la
misma etiqueta con que cuentan allí
los híbridos recargables y los gasolina
más modernos (desde enero de 2011),
atendiendo a su bajísimo nivel de
emisiones. Otro ejemplo, lo tenemos
más cerca: la Guardia Civil ha añadido
a su flota 249 Seat León TDI 150 CV,
con motor diésel, que se unen a los
180 Renault Kadjar dCi 130 comprados
el pasado año. Sabía elección la de
la Benemérita, que en esto de la
movilidad sabe bastante más que
muchos responsables políticos.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Gustavo Segovia

gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/ Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de
Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

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



ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Una huelga cerril y frustrante

La huelga de los taxistas muestra su actitud monopolística y la incapacidad de la Administración por ofrecer soluciones para que todas las alternativas de movilidad puedan convivir.

Todas mis referencias sobre el mundo del taxi proceden de mi querido tío Mariano, un hombre de bien con el que tuve muy buena comunicación por su autenticidad, un concepto que valoro y acepto de forma especial. Recuerdo su dedicación por tener el coche siempre a punto y en perfecto estado de revista antes de iniciar una jornada laboral interminable. Eran otros tiempos, en los que llevar el condumio diario a casa y pagar los préstamos leoninos de la época suponía una forma de ganarse la vida honradamente. De hecho, no tengo en mi memoria ni una sola mención sobre la revalorización que su licencia de taxi en Madrid tendría un día en el mercado. Lejos estaba imaginar que en un tiempo como el actual, su valioso activo de entonces tiene una rentabilidad mayor que el mejor de los planes de pensiones. Según los datos de Fomento y del Libro Blanco del Taxi, la apreciación está hoy por encima de la del Ibex, el precio de la vivienda o la inflación. Por eso, las últimas licencias de Madrid que vienen de 1994, se han revalorizado un 137 por ciento, mientras que las de Barcelona valen un 352 más.

Esto supone, dado que los Ayuntamientos no conceden licencias, que los taxistas más pudientes defiendan con uñas y dientes una flota de taxis que valen 250 veces su precio administrativo, tanto en Barcelona como en Madrid. De ahí que la huelga de los 16 días haya tenido más que ver

con inversiones monopolísticas, especulativas y gremiales que con una defensa laboral. Lo cierto es que en la reventa de licencias tanto montan los taxis (135.000 euros), como los 50.000 euros de los vehículos de transporte con conductor (VTC), según determine la Ley de la oferta y la demanda. Por eso, no es de extrañar que de los 20.961 profesionales del taxi que integran el sector de la Comunidad de Madrid solo votaran 7.843 y estuvieran a favor de seguir con las movilizaciones 3.522 por 4.233 en contra. O lo que es lo mismo, son mayoría los que, desde una actitud civilizada, sin rodear recintos feriales ni bloquear salvajemente avenidas de la ciudad, han tenido que acudir a microcréditos o ayudas familiares para poder salir adelante en estos días de huelga. A su vez, esta huelga cerril y frustrante por sus resultados, ha tenido una vez más la facultad de

Esta huelga cerril y frustrante por sus resultados, ha puesto al descubierto a los verdaderos culpables. Unos gobernantes que no solo son ignorantes de los cambios tecnológicos, sino que son incapaces de elaborar una legislación justa que facilite la convivencia de los diferentes modos de transporte

poner al descubierto a los verdaderos culpables. Unos gobernantes que no solo son ignorantes de los cambios tecnológicos, sino que además son incapaces de elaborar una legislación justa que facilite la convivencia de los diferentes modos de transporte desde el punto de vista administrativo y fiscal. Sirva como muestra el diferente trato dispensado a los taxistas de Barcelona respecto a los de Madrid, que siguen a la espera del nuevo reglamento que prepara la Comunidad de Madrid.

NUEVO VITARA

Desde 17.240€*

TIME TO PLAY

EL MÁXIMO RENDIMIENTO EN CUALQUIER SUPERFICIE. Y la máxima adrenalina cuando pones a prueba la potencia y eficiencia de los motores BOOSTERJET, el agarre perfecto que proporciona el sistema de tracción 4x4 ALLGRIP para que nunca vuelvas a coger el camino fácil y los últimos sistemas de seguridad avanzada que te permitirán disfrutar con tranquilidad de la experiencia de exigirle el máximo al nuevo Suzuki Vitara.

Reserva una prueba en www.suzuki.es



Suzuki recomienda

Suzuki, Campeón de España de
Marcas de Rallyes de Asfalto

Más de 150 Instalaciones Suzuki
www.suzuki.es

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 6,1 a 7,8. **Emisiones CO₂ WLTP (g/km):** de 139 a 176 (de 121 a 143 NEDC).
*Suzuki Vitara 1.0 GL Gasolina 2WD Boosterjet desde 17.240€ P.V.P. recomendado válido en Península y Baleares hasta el 31/03/2019. Incluye oferta promocional, I.V.A., I.E.M. y transporte. No incluye pre-entrega, pack básico ni pintura metalizada. Impuesto de matriculación (I.E.D.M.T.) calculado al tipo general. El tipo aplicable al I.E.D.M.T. puede variar dependiendo de la Comunidad Autónoma de residencia. El precio no se corresponde con el vehículo de la fotografía.



Way of Life!

SUMARIO

Nº 1.746 • 12 al 25 febrero de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA VOLKSWAGEN PASSAT

El primer VW con características de conducción semiautónoma.

8.- HISPANO SUIZA CARMEN

La legendaria marca vuelve en Ginebra con un concept deportivo y 100% eléctrico.

12.- EN PORTADA RENAULT CLIO

La quinta generación del Clio es continuista en imagen exterior pero no en tecnología. Estrena plataforma y gama de motores que incluirá una versión híbrida.

16.- CUATRO RUEDAS SEAT TARRACO 2.0 TDI 150 CV DSG 4DRIVE 7 PLAZAS

Las siete plazas de este Tarraco no son la única razón del nuevo buque insignia de Seat; un modelo al que le sobran argumentos.

22.- SEAT TARRACO 2.0 TSI 190 CV 4DRIVE 5 PLAZAS

Esta versión se reserva para los que no pueden ver un diésel ni en pintura, hacen pocos kilómetros o no les importa pagar el gasto extra de un consumo más elevado.

24.- AUDI A6 AVANT 40 TDI

Incluso con el motor más sencillo –anda muy bien, gasta lo justo y tiene etiqueta ECO–, el Audi A6 Avant es un modelo perfecto para viajar en familia.

28.- CITROËN C4 SPACE TOURER BLUE HDI 130

Con el moderno diésel 1.5 BlueHDI 130 el C4 Space Tourer es más recomendable que nunca por versatilidad, agrado de conducción o bajo consumo.

30.- SKODA FABIA COMBI 1.0 TSI 110

El tricilíndrico 1.0 TSI de gasolina convence y brilla por agrado de conducción y por su moderado gasto.

32.- VOLVO V60 T6 AWD

Es la opción más ‘picante’ y deportiva de la familia V60. Con 310 CV, un gran espacio, seguridad y confort de marcha, promete pasar un buen rato.



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48



6



24



48



44

36.- FIAT 500C FRENTE A MASERATI QUATTROPORTE.

Una comparativa de contrastes entre dos italianos que, cada uno en su segmento, son abanderados de la elegancia y la exclusividad italiana.

44.- VOLVO V60 CROSS COUNTRY

Si al excelente V60 de Volvo se le añade la tracción total y una mayor altura al suelo, el resultado es este V60 Cross Country.

46.- NISSAN MICRA

El Micra amplía su gama de motores con el nuevo 1.0 de gasolina, con 100 CV y la versión más dinámica ya con 117 CV y el nuevo acabado N-Sport.

48.- PEUGEOT 508 SW

Un Station Wagon radical por diseño, comportamiento y tecnología.

49.- LEXUS NX

El nuevo NX amplía su gama con la edición especial Sport Edition, de enfoque más dinámico.

50.- LA SEMANA

52.- A LA ÚLTIMA

Busca tu marca

AUDI	24
CITROËN	28
FIAT	36
HISPANO SUIZA	8
LEXUS	49
MASERATI	36
NISSAN	46
PEUGEOT	48
RENAULT	12
SEAT	16
SKODA	30
VOLKSWAGEN	6
VOLVO	32, 44



16



28

54.- DE CARRERAS CAMBIOS EN LA FÓRMULA 1

La F-1 2019 apuesta por cambios aerodinámicos que permitan ofrecer más facilidad para adelantar y cambien la jerarquía.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS
Y OFERTAS PARA COMPRAR
COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos en...



GINETTA SUPERCAR

Hace unos días que el constructor británico Ginetta Cars ha confirmado el lanzamiento de un superdeportivo con chasis tubular de fibra de carbono y un motor V8 atmosférico propio de más de 600 caballos. El Ginetta contará con un cambio automático secuencial y un paquete aerodinámico.



NUEVO MERCEDES CLASE V

Un frontal diferente y la introducción de una nueva generación de motores de cuatro cilindros, donde destaca el V 300 de 239 CV, son las novedades principales que recibe el nuevo Clase V, que incorpora también la caja automática 9G-Tronic. El Clase V llega a España en marzo.

FORD RANGER

El nuevo Ford Ranger reduce sus consumos un 9 por ciento, y en su gama de motores incluye ahora el diésel EcoBlue 2.0 de 213 CV biturbo, además de una nueva caja automática de 10 velocidades. También incorpora detector de peatones y limitador de velocidad inteligente.



RANGE ROVER VELAR SV AUTOBIOGRAPHY

124.900 euros es el precio del nuevo Velar de Land Rover preparado por la división deportiva de la marca SV. La última joya de los Range Rover cuenta con un motor V8 de gasolina que rinde 550 CV, unos frenos de alto rendimiento y un equipamiento espectacular.

Primer Volkswagen con esa tecnología

Passat: con **conducción semiautónoma**

El nuevo Passat será el primer Volkswagen con capacidad para la conducción semiautónoma a cualquier velocidad –de 0 a 210 km/h– con el nuevo sistema IQ.DRIVE, dentro del denominado 'Travel Assist'. Además, el nuevo Passat también será el primer modelo de la marca en todo el mundo con volante capacitivo para detectar el toque del conductor, utilizando sistemas como el 'Travel Assist'. Otra nueva función del Passat es la 'Dirección

Asistida de Emergencia', que incrementa la seguridad durante la realización de maniobras evasivas mediante acciones de frenado. Además, la versión GTE híbrida enchufable evoluciona su batería, que pasa de 9,9 a 13 kWh, de manera que la autonomía en modo eléctrico ahora llegará hasta los 55 kilómetros, según el nuevo ciclo WLTP, equivalente a 70 kilómetros del antiguo ciclo NEDC. La gama mecánica tradicional contará con los propulsores 1.5 TSI

de 150 CV y 2.0 TSI, este con 190 y 272 CV de potencia. En diésel llega un nuevo 2.0 TDI Evo con 150 CV, que se suma a los 1.6 TDI con 120 CV y a los 2.0 TDI con 190 y 240 CV de potencia. También habrá novedades en iluminación y equipamiento, sobre todo de seguridad. El nuevo Passat, que se presentará en el Salón de Ginebra, abrirá su cartera de pedidos a partir de mayo y se entregarán las primeras unidades para Alemania en septiembre.



El interior del nuevo Passat cuenta con una pantalla de tamaño generoso. Y una calidad innegable.



Mucho ha cambiado el diseño desde 1973, año en el que se lanzó el primer Passat Variant. El último es imponente.



El nuevo Passat híbrido enchufable mejora la capacidad de su batería, y ahora podrá recorrer 55 kilómetros con una sola carga, de acuerdo con el ciclo WLTP.



El nuevo e-buggy es eléctrico Volkswagen **resucita** una leyenda

El próximo Salón de Ginebra será el escenario de la presentación en sociedad de un nuevo vehículo eléctrico propuesto por la marca Volkswagen. Basado en los legendarios buggies americanos de los años 60 y 70, el e-buggy desvelado en Suiza estará basado en la plataforma MEB de la marca alemana, demostrando su versatilidad y polivalencia. El e-buggy no tiene techo ni puertas convencionales, y la disposición de sus motores

dual eléctrica (MEB) de la marca alemana, demostrando su versatilidad y polivalencia. El e-buggy no tiene techo ni puertas convencionales, y la disposición de sus motores eléctricos en ambos ejes permitirá hablar de un buggy de tracción total. Y también nace con el objetivo de demostrar que la plataforma MEB se puede utilizar para muchas más opciones que los modelos de producción de serie a gran escala, aportando la parte emocional que siempre ha caracterizado a estos vehículos dirigidos al disfrute del ocio.



eléctricos en ambos ejes permitirá hablar de un buggy de tracción total. Y también nace con el objetivo de demostrar que la plataforma MEB se puede utilizar para muchas más opciones que los modelos de producción de serie a gran escala, aportando la parte emocional que siempre ha caracterizado a estos vehículos dirigidos al disfrute del ocio.



Mitsubishi Engelberg Tourer

Otro todocamino, pero esta vez diferente

Mitsubishi mete la directa, y según su último comunicado se atreve con un nuevo segmento pero basado en la filosofía todocamino. Para empezar, incluso el nombre tiene una gran historia detrás, ya que el estreno se llama Engelberg

Tourer. Esta denominación viene de una hermosa y montañosa ciudad suiza situada en los Alpes, asociada a éxitos deportivos del esquí. En cuanto al concept, Mitsubishi asegura que será más SUV, más eléctrico y más tecnológico.

Hasta 306 CV de potencia

Más **potencia y equipamiento** para el TT

Llega a España el nuevo Audi TT, con un diseño renovado y mucho más dinámico, motorizaciones más potentes y un equipamiento de serie más rico. Además, como homenaje a la exitosa historia del TT, desde el inicio de su comercialización se ofrecerá la edición limitada 'TT 20 years' en versiones coupé y roadster, y un Audi TTS con un aspecto más deportivo y un motor 2.0 TFSI de 306 caballos bajo el capó. La gama mecánica del TT se optimiza con aumentos

de potencia de sus motores TFSI hasta 197 y 245 caballos. Y la nueva transmisión automática S tronic recurre a unas relaciones de cambio más cortas en las marchas más bajas para mejorar la aceleración. Desde la versión de acceso, el TT ya incluye Audi drive select, y el conductor puede controlar el sistema de infoentretenimiento desde el volante. También lleva el cuadro virtual cockpit.



All-Terrain Concept

El SUV de Lagonda estará listo para el año 2021

Aston Martin sigue decidida a resucitar Lagonda, y para ello mantiene el programa de lanzamiento de 'concept cars' hasta la llegada del modelo definitivo allá por 2021. De momento prepara una sorpresa para el Salón de Ginebra. Se llama All-Terrain Concept y tendrá mucho que ver con el Aston Martin DBX. Cargado de lujo y excesos técnicos, el todocamino británico se las tendrá que ver en el mercado con rivales de la talla del Rolls-Royce Cullinan o el Bentley Bentayga.



EL PUNTAZO

El Venturi Polar es un vehículo eléctrico de reconocimiento capaz de recorrer hasta 45 kilómetros a temperaturas de hasta -40 grados. El Polar tiene dos motores eléctricos con 80 CV.

PARA PENSAR

44.500

coches ha vendido Seat en todo el mundo durante el pasado mes de enero

Esos 44.500 coches entregados por la firma española en enero son un 14,2% más que en el mismo mes de 2018, lo que supone el volumen de ventas más alto en un mes de enero a lo largo de la historia de la marca.

GFG STYLE KANAROO

La empresa de Giorgetto y Fabrizio Giugiaro va a presentar en Ginebra un superdeportivo eléctrico denominado Kangaroo. El concept tiene dos plazas, cuatro ruedas motrices y directrices, y acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos, siendo su velocidad máxima de 250 km/h.



OPEL VIVARO

Flexible y económica, así es la tercera generación del Vivaro que se podrá pedir desde este primer trimestre del año. Habrá versiones de 4,60 a 5,30 metros de largo, siempre de 1,90 de alto. La carga útil máxima es de 1.400 kilos, y puede remolcar 2.500 kilos.

Hispano Suiza Carmen El mito del lujo resurge, y ahora es cien por cien eléctrico

Hispano Suiza, la histórica marca de automóviles propiedad de la familia Suqué Mateu desde hace cuatro generaciones, tiene previsto presentar en el Salón de Ginebra un superdeportivo de altas prestaciones cien por cien eléctrico que se fabricará en Barcelona en colaboración con QEV Technologies, empresa que cuenta con un equipo de ingenieros con experiencia tanto en diseño como en ingeniería, I+D y producción para equipos de Formula-E

como Campos Racing y Mahindra Formula-E Racing. Inspirado en el Dubonnet Xenia de 1938, el Carmen —que debe su nombre a Carmen Mateu, nieta del fundador de Hispano Suiza— está realizado sobre un chasis monocasco de fibra de carbono, tendrá alrededor de 1.000 CV y una autonomía de algo menos de 500 kilómetros, y se producirá una serie limitada de 19 unidades. Según sus creadores, tendrá un precio de 1,5 millones de euros.



▲ En el Salón de Ginebra se presentará el Hispano Suiza Carmen, un deportivo eléctrico con una potencia que rondará los 1.000 caballos.

El primer modelo nació en 1959 Seis millones y medio de Octavia vendidos

La familia de modelos más exitosa de la historia de la marca checa es, sin duda, la del Octavia, denominación derivada del latín 'octavia' que significa 'octavo', ya que fue el octavo modelo producido

por Skoda tras la Segunda Guerra Mundial, así como el octavo modelo de la marca con la suspensión independiente adoptada por el fabricante en 1933. Y aunque ya se han vendido más de 2,5 millones de

unidades del Octavia de la tercera generación, completamente actualizada en 2017, lo cierto es que desde 1959 ya se han fabricado y vendido casi seis millones y medio de este legendario modelo en todo el mundo. Y es que además de la planta principal de la marca en Mladá Boleslav, el Octavia se fabrica también en China, India, Rusia, Kazajistán y Argelia.



Ergonomía, espacio y emoción

Así es el **interior del Kamiq**, el SUV más compacto de Skoda

Ergonomía, espacio y emoción son destacados por la marca checa en el comunicado que acompaña la primera foto del interior del Kamiq, rival de Seat Arona y Volkswagen T-Cross. El Kamiq es el segundo modelo de Skoda que adopta el nuevo concepto de diseño interior, con una gran pantalla presidiendo el salpicadero y nuevas fundas de microfibra especial para los asientos. Además, el salpicadero estrena superficies de estructura cristalina.



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 CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 123,94 a 175,47 en ciclo combinado. Valores NEDC Emisiones de CO₂ (g/km) desde 98 hasta 131. Más información en la sección WLTP de la página web de www.peugeot.es (www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp).

AUDI A1 ALLROAD

El nuevo Audi A1 Allroad está de pruebas en la gélida y nevada Suecia, tratando de ocultar sus defensas más anchas y otros detalles típicos de los modelos Allroad. Los paragolpes serán diferentes, los laterales serán más anchos y la suspensión será algo más alta.

Dado que al A1 actual le falta la versión de tracción total, todo apunta a que el pequeño Audi sí contaría con este sistema de tracción.

FOTOS ESPÍA



▶▶ El nombre de Allroad todavía no está confirmado. La marca alemana baraja otros.



Audi A4 Allroad

Mucho más cerca del A6

En la parte delantera del A4 Allroad podemos ver los nuevos faros, junto con la rejilla de estilo Q8. Por supuesto también hay nuevos paragolpes. El de atrás estrena diseño con tubos de escape cuadrados y, por supuesto, el cambio más grande, que son los nuevos pilotos

traseros. Grandes cambios veremos también dentro de esta versión actualizada. Lo más probable es que el diseño del tablero del Audi A6, más grande, lo veamos dentro del A4, y con ello algunas actualizaciones en el sistema de infoentretenimiento.

FOTOS ESPÍA



▶▶ Tracción total y suspensión elevada para un nuevo A4 Allroad que mejora a todos los niveles.

Audi Q3 Sportback... ¿o Q4?

Se exploran otros nichos de mercado

Después de las primeras fotos publicadas en diciembre, ahora tenemos una vista más reveladora del nuevo SUV de la marca alemana.

na. ¿Q3 Sportback o Q4? Ambos nombres han estado circulando, pero hay algunos problemas con Alfa Romeo con respecto a la patente del nombre Q4, así que veremos qué decide Audi. Este Q3 con el techo tendido podría presentarse en el Salón de Francfort.

FOTOS ESPÍA



▶▶ A finales del próximo año podría lanzarse la versión RS de este todocamino de Audi.



UN SUV BASADO EN EL FORD FIESTA

El pequeño SUV —aún no hay nombre, pero existen rumores sobre 'Puma'— está planeado para sustituir al EcoSport en 2020, como rival de los Nissan Juke y Renault Captur, entre otros. Comparado con el EcoSport, ofrecerá mayor espacio y también tendrá una sensación más premium. La gama mecánica será la EcoBoost turbo de gasolina de tres cilindros y 1.0 litros, junto con el diésel 1.5 de cuatro cilindros. Y ofrecerá tracción delantera o total.

FOTOS ESPÍA



▶▶ El SUV pequeño de Ford estará basado en el Fiesta y llegará a España el año que viene.



NUEVO LAND ROVER DEFENDER

Este Defender 90 fue descubierto por nuestros fotógrafos espía de Carpix durante las pruebas de invierno en Arjeplog (Suecia) y se ve realmente muy corto, especialmente en lo que corresponde al voladizo trasero. Se rumorea que el Land Rover Defender llegará en versiones 90, 110 y, posiblemente, también 130. Y confiamos en que la espera sea ya muy corta, porque el coche se está haciendo de rogar.

FOTOS ESPÍA



▶▶ El nuevo Defender fotografiado por nuestros espías en Suecia es la versión corta.



Nuevo Volkswagen Eléctrico

Podría tratarse de un Tiguan EV

Escondido debajo de un Tiguan le da a Volkswagen, en este caso, la oportunidad de probar muchas cosas antes de salir de pruebas con el coche 'de verdad'. Pero, ¿cuál es el modelo que aparece en las fotos? Descartado el ID Neo, este prototipo está ocultando algo más grande.

La pregunta es si será un monovolumen o un modelo SUV más pequeño. Y nuestra duda está entre Tiguan EV o Golf Sportsvan EV.

FOTOS ESPÍA



▶▶ Volkswagen trabaja a destajo en el desarrollo de no menos de 20 modelos eléctricos e híbridos.



DESCUBRE TU LADO SALVAJE.



NUEVO JEEP® RENEGADE POR 15.500€
JEEP® COMPASS POR 19.500€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

Jeep®
 THERE'S ONLY ONE

Emisiones de CO₂, Gama Jeep: de 117 a 315 (g/km). Consumo mixto: de 4,4 a 16 (l/100km). Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma (EU) 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Precios recomendados para Jeep Compass Sport 1.4 Mair 103kW (140CV) 4X2 y Jeep Renegade Sport 1.0G M16 88kW (120CV). Incluyen IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 12.500€ (Renegade) y 13.900€ (Compass) con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación para Jeep Compass con entrada de 6.383,72€, por un importe total del crédito de 14.137,62€ incluye Seguro Vida (1.021,34€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 84 cuotas mensuales de 220€. TIN 7,95%, TAE 9,28%, comisión de apertura (3%) 424,13€ al contado, importe total a plazos 25.287,85€ e importe total adeudado 18.904,13€. Ejemplo de financiación para Jeep Renegade con entrada de 3.874,20€, por un importe total del crédito de 12.531,08€ incluye Seguro Vida (905,28€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 84 cuotas mensuales de 195€. TIN 7,95%, TAE 9,28%, comisión de apertura (3%) 375,93€ al contado, importe total a plazos 20.630,13€ e importe total adeudado 16.755,93€. Garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 28/02/2019 en Península y Baleares. Las versiones visionadas no corresponden con los vehículos ofertados. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.



Sobre todo, revolución interior

Ya está aquí la quinta generación del Clio, ciertamente continuista en cuanto a tamaño o imagen exterior pero con un interior que gana en amplitud para ocupantes y equipajes, y adopta un diseño totalmente nuevo, de mayor calidad y más tecnológico. Además, estrena plataforma, recibe una nueva gama de motores que incluirá versión híbrida y camina hacia la conducción autónoma.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Hablar del Clio es hacerlo de una historia de éxito, con 15 millones de unidades producidas entre sus cuatro primeras generaciones y unas ventas que no han dejado de crecer, un año tras otro, entre 2012 y 2018. De hecho, junto con el Volkswagen Golf, otro mito, el Clio es el único modelo que ha logrado dos veces el título europeo de 'Car of the Year'.

Según Renault, uno de los secretos del Clio IV para mantenerse en el podio continental de ventas hasta el último momento estaba en su imagen, todavía actual; y de ahí que el equipo de diseñadores liderado por Laurens van den Acker pensara en una progresión 'a dos velocidades': simple evolución en el exterior, profunda revolución en el interior, pues el habitáculo sí demandaba una modernización. Y el resultado es este Clio V que será presentado en el Salón de Ginebra, en marzo, y que estrena una plataforma inédita: la CMF-B, que posibilita ya el uso de me-

cánicas electrificadas y admite lo último en asistentes de conducción.

La carrocería, de cinco puertas, mide 4.048 milímetros de largo –14 menos que antes– por 1.798 de ancho –crece– y 1.440 de alto –decrece–. Esa es una primera ayuda a favor de la aerodinámica –el CdA, que combina el área frontal con el índice Cx, es de 0,64–; pero hay otras como unos bajos carenados o unos deflectores –usados por vez primera en un Clio– que se ubican a la altura de los pasos de rueda delanteros para reducir las turbulencias y optimizar el consumo.

En cualquier caso, y aunque se habla de 'evolución', el exterior cambia más de lo que parece: capó con nervaduras, calandra frontal más grande, paragolpes delantero con un mayor protagonismo de la rejilla inferior para mejorar la refrigeración mecánica, llantas de hasta 17 pulgadas, antena tipo 'aleta de tiburón', faros Full LED, línea cromada alrededor de los cristales, portón trasero rediseñado y enrasado con el paragolpes... Esta última

solución, además, ayuda a ampliar la capacidad del maletero, que aumenta un 18 por ciento: de los 330 litros 'de agua' anteriores –300 según la norma VDA– se pasa a 391; y aunque la firma del rombo no publica el dato VDA del nuevo modelo, aplicando una regla de tres da unos 355, que es justo lo que anuncia el Seat Ibiza. Pero como Renault insiste en que su nuevo Clio tendrá el maletero más grande de la clase, podemos pensar en unos 360, litro arriba litro abajo. Además, el sistema de audio Bose se ha integrado por completo para no restar nada de capacidad, y el doble piso facilita la carga y permite que, con los asientos traseros abatidos, el suelo sea plano.

En el habitáculo se potencia también la funcionalidad, pues si los diferentes huecos para objetos sumaban antes 22 litros, ahora serán 26. Por ejemplo, en las bolsas de las puertas la capacidad pasa de 4 a 6,6 litros. Y se aprovecha mejor el espacio para los pasajeros, especialmente en la segunda fila, beneficiada por unos respal-



► El nuevo Clio es más corto y bajo, pero más ancho, y ve mejorada la aerodinámica: bajos carenados, deflectores para los pasos de rueda delanteros... Pesa menos también.

dos de dorso ahuecado que logran 26 milímetros extra para las rodillas. Asimismo, los asientos ganan en sujeción lateral y gozan de banquetas más largas, y los nuevos reposacabezas son más esbeltos para optimizar la visibilidad hacia atrás.

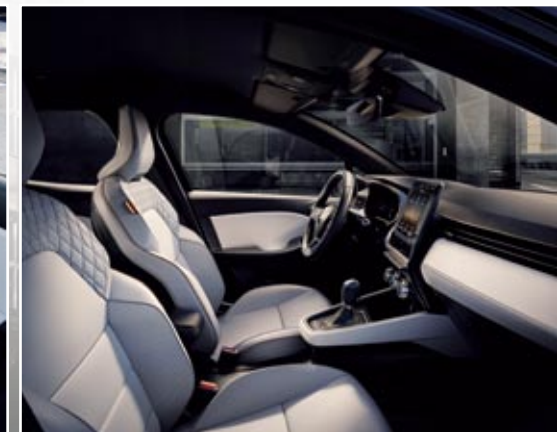
La apuesta por la calidad, donde ha tenido mucho que ver el diseñador español Miguel Iranzo, es otra de las claves destacadas por la firma gala, pues se usan materiales de un segmento superior en muchas zonas, como el salpicadero, los paneles de puerta y el contorno de la consola central en revestimiento 'soft' –plástico blando–. El volante, más elegante, reduce su volumen gracias a la incorporación de un airbag más compacto, de manera que se

ve mejor la instrumentación. Y esta también es nueva, pues el quinto Clio se pasa al cuadro digital: según el nivel de acabado, la pantalla TFT personalizable mide 7 ó 10 pulgadas, y en el segundo caso permite integrar los mapas del GPS.

Si nos desplazamos al centro del tablero, sobre la consola central, encontramos también –elemento clave del llamado Smart Cockpit– una pantalla multimedia de gran tamaño: 7 pulgadas en algún caso y 9,3 –duplica la superficie destinada a mostrar información– en las versiones superiores, lo que supone un récord en su clase. Orientadas levemente hacia el conductor, estas pantallas –la más grande recuerda una tablet por su formato pero

también por su mayor contraste y brillo, y por sus tonos negros aún más negros– son el elemento clave de la nueva conectividad Easy Link y facilitan el ajuste de los distintos reglajes Multi-Sense. Asimismo, bajo ellas va una regleta de botones tipo 'piano' para las funciones de uso más habitual, y también se emplean mandos tradicionales para la climatización, lo que agiliza el manejo y eleva la nota en ergonomía. Las guindas, el freno de estacionamiento con mando eléctrico –todo un detalle de exclusividad en su clase– y la recarga por inducción del teléfono.

Otro de los caballos de batalla del nuevo Clio es la personalización. Si empezamos por el exterior, el cliente podrá elegir



◄ Salpicadero, paneles de puerta y contorno de la consola central están revestidos en material blando de alta calidad. Y los asientos son más delgados para ganar amplitud en la zona trasera.





entre once colores de carrocería, de los que tres son nuevos: Marrón Visón, Azul Celadón y Naranja Valencia, siendo éste particularmente innovador por su brillo, pues –siempre según Renault– goza de un tratamiento específico basado en un barniz coloreado de naranja, primicia en el sector del automóvil. Y además se ofrecen tres packs de personalización exterior: rojo, naranja y negro.

Personalización que se extiende al habitáculo, pues hay disponibles diversos paquetes para realzar la consola central, el salpicadero, los paneles de puertas, el volante y los reposabrazos, entre otros. En total, ocho ambientes interiores que se completan con una oferta de personalización para dar color a la línea del aireador que recorre el salpicadero; al margen de las posibilidades que concede la iluminación ambiental: otros ocho tonos de luz.

Pero no acaba ahí la cosa, porque Renault ofrecerá en su gama Clio versiones exclusivas de diferente filosofía: para los que busquen elegancia y lujo, Initiale Paris, y para los que prefieran deportividad, R.S. Line, denominación a la que habrá que ir acostumbrándose porque irá sustituyendo en la casa gala a los GT Line.

El Clio V, además, constituye la punta de lanza del plan estratégico 'Drive the Future 2017-2022', que Renault basa en



▲ Arriba, con carrocería azul, dos vistas del nuevo acabado R.S. Line. Y a la derecha, detalle de la óptica trasera, que comparte con los nuevos faros delanteros la firma luminosa en forma de 'C'. Abajo, pantalla central táctil de 9,3 pulgadas, con el doble de superficie que la de 7 pulgadas, también disponible.

tres pilares. El primero es el del 'coche conectado', y de ahí que el nuevo utilitario francés adopte el último sistema multimedia de conectividad que ha concebido la

Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi; el segundo es el del 'coche autónomo', pues de aquí a 2022 la marca del rombo comercializará 15 modelos equipados con tecnologías de conducción automática, siendo el nuevo Clio pionero, entre los vehículos urbanos, en la integración de ayudas a la conducción autónoma; aunque todavía no se detallan los sistemas que podrá equipar. Y el tercer pilar del citado plan estratégico de futuro tiene que ver con el 'coche eléctrico', pues hasta el año 2022 el Grupo Renault lanzará 12 modelos electrificados en su gama, iniciándose ese programa –probablemente a comienzos de 2020– con el Clio eTech de mecánica híbrida convencional, no enchufable, una tecnología desarrollada por la propia firma francesa sobre la que, por ahora, apenas se dan datos. Pero se sabe que partirá de un motor 1.6 de gasolina asociado a una batería de 1,2 kWh, o que en situaciones favorables podrá circular hasta cinco kilómetros en modo EV.

Y la gama inicial estará repleta de nuevas mecánicas: en gasolina, los SCe y TCe con potencias entre 65 y 130 CV, y en diésel, los BlueDi de 85 y 115 CV.



EL MALETERO ES UN 18 POR CIENTO MÁS AMPLIO QUE ANTES



S-DESIGN

ES MÁS.



NUEVOS 500X Y 500L S-DESIGN. DISEÑO QUE EMOCIONA.

GAMA 500X DESDE 12.500€
Y 500L DESDE 11.900€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA Y 2 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Emisiones de CO₂ gama Fiat: de 97 a 164 (g/km). Consumo mixto: de 3,9 a 7,3 (l/100km).

Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma (EU) 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Ofertas válidas para Nuevo Fiat 500X Pop 1.6 E-Torq 81kW (110CV) 4x2 exclusivamente para el color exterior Beige Cappuccino y para Fiat 500L Pop Star 1.4 16v 70kW (95CV). Incluyen IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 11.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación para 500X sin entrada, por un importe total del crédito de 12.500,00€ con 72 cuotas mensuales de 225,26€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 375,00€ al contado, importe total a plazos 16.593,72€, importe total adeudado 16.593,72€. Ejemplo de financiación para 500L sin entrada, por un importe total del crédito de 11.900€ con 72 cuotas mensuales de 216,73€. TIN 8,99%, TAE 10,60%, comisión de apertura (3%) 357,00€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 15.744,60€. Gastos de Matriculación no incluidos. Las ofertas incluyen garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Ofertas sólo para particulares, válidas en Península y Baleares hasta el 28/02/2019. Las versiones visionadas no corresponden con los vehículos ofertados. El Contrato de Servicio PLAN MANTENIMIENTO otorga al usuario del vehículo el derecho de efectuar, sin ningún cargo añadido, las revisiones de mantenimiento ordenadas por el fabricante del vehículo que le correspondan por kilometraje o tiempo, en este caso 2 años o 30.000 km, lo que antes ocurra, según el plan establecido en el "Libro de Uso y Mantenimiento" o en el "Manual de Empleo y Cuidado", suministrado junto con el vehículo.

FCA CAPITAL
España



fiat.es

Siete razones

Las siete plazas de este Tarraco son una de las razones con las que cuenta el nuevo Seat todocamino para convencer a un público que tiene no menos de siete alternativas más en el mercado con estas características. Pero no es la única razón. Al nuevo buque insignia de Seat le sobran argumentos.



PRECIO **43.070 €**

EMISIONES DE CO₂:
146 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad total. Comportamiento en carretera y fuera de ella. Equipamiento completo. Refinamiento general. Agrado de conducción desde el minuto uno.

DEBE MEJORAR

- Rueda de repuesto minimizada opcional con cargo. Aceleración algo ralentizada desde parado en modo ECO. Túnel central voluminoso. Peso elevado.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



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

No todo el que compra un modelo de siete plazas lo hace con la intención de llenar los siete asientos todos los días del año. Al igual que no todo el que compra un todocamino de tracción total lo hace para ir campo a través a trabajar todas las mañanas. Sin embargo, cómo se agradece tener dos asientos adicionales plegados y camuflados en el maletero para cuando haga falta, sin sacrificar excesivo espacio

para carga; o lo que apetece subirse cada jornada a un vehículo preparado para cualquier aventura inesperada, gracias a una altura libre al suelo adecuada y a un sistema de tracción total siempre vigilante.

Seat ha elegido el momento ideal para lanzar su buque insignia, que no es una lujosa berlina pero tampoco tiene nada que envidiarle. Se llama Tarraco y, como era de esperar, combina líneas de todocamino con artes de monovolumen. Es decir, que no arriesga ni un milímetro en

su estrategia y juega a caballo ganador: la estética de moda con detalles de alto de gama y la flexibilidad que siempre ha caracterizado a un modelo familiar. Todo ello aderezado con un acabado muy esmerado que roza el sobresaliente, una pisada y un aplomo espectaculares en línea con todo lo que sale últimamente del Centro Técnico de Martorell, un despliegue de seguridad digno del modelo más avanzado y una dotación de serie que debería ser la envidia de muchos rivales de categorías superiores.

Como casi todo producto del Grupo Volkswagen, el Tarraco recibe al conductor con ganas de ponerle las cosas fáciles y que enseguida alcance la posición idónea. Lo decimos a menudo y lo repetimos de nuevo: a los tres minutos de habernos sentado y tras dos ajustes mínimos, el conductor del Tarraco tendrá la sensación de que lo ha conducido toda la vida; tal es la rapidez con la que uno le coge el aire a todo de forma intuitiva y natural. No hay mandos escondidos, ni portaobjetos inútiles, ni falta de espacio

para dejar lo que siempre nos molesta en los bolsillos al conducir. Si acaso echamos de menos un tamaño de las grafías del cuadro algo mayor, sobre todo pensando en los conductores con vista cansada, que son multitud y no necesariamente mayores de 50 años. Pero no hay más críticas porque la pantalla central de 8 pulgadas es grande, elegante y práctica; los mandos de la climatización están separados para un acceso rápido; y porque alrededor de la palanca se encuentra todo lo necesario para modificar la



LA CLAVE

amas@motor16.com

El Tarraco me ha gustado mucho, tanto como ya imaginaba que me iba a gustar. Sin embargo, el motor TDI de 150 CV, que es suave y silencioso, se queda corto a veces. Por lo demás, el nuevo buque insignia de Seat se merece ese rango en la gama de una marca española que sigue dando pasos firmes en su consolidado avance.

personalidad del Tarraco por medio de la ya habitual rueda para seleccionar los modos de conducción. Esta facilidad para manejar todo se traslada también a las plazas de la tercera fila, cuyo manejo no requiere explicaciones farraosas o manipulaciones excesivas. Como ocurre en el Tarraco de cinco plazas –ver página 22– y en otros modelos de la competencia, la segunda fila de asientos se desplaza 18 centímetros para ganar maletero o espacio para las piernas en la tercera fila, y los respaldos disponen

de cuatro grados de inclinación para mejorar la comodidad o el maletero, o liberar espacio extra en la tercera fila. Aunque el sistema de plegado es práctico y no requiere de mucho esfuerzo, el acceso a estos asientos adicionales de las plazas sexta y séptima no es cómodo, y las plazas propiamente dichas sacan de un apuro, o de muchos, si sus ocupantes tiene la talla adecuada. Sin embargo, la cota de altura es limitada y la posición de la banqueta respecto al suelo obliga a ir con las piernas muy encogidas si es-



◀▶ Si se solicita la rueda de repuesto, su alojamiento y extracción demuestran el mimo y la gran calidad del conjunto. Los asientos se pliegan dejando un fondo plano.



FORMAS EQUILIBRADAS
CON ESOS CENTÍMETROS
DE MÁS RESPECTO AL
ATECA, EL TARRACO
PARECE AÚN MÁS
PROPORCIONADO
PANTALLA GRANDE
EL SISTEMA MULTIMEDIA
CON PANTALLA TÁCTIL DE
8 PULGADAS ES DE SERIE.
AL IGUAL QUE EL DIGITAL
COCKPIT, CON EL CUADRO
CONFIGURABLE



▲ El modo Sport tiene su reflejo en la pantalla con relojes específicos. El de uso 'Offroad' es sumamente práctico.



▲ El cambio automático DSG de 7 marchas, junto a la rueda de selección de los seis diferentes modos de conducción.



▶▶ La segunda fila se desplaza y sus tres respaldos se reclinan. El acceso a la tercera fila no resulta fácil, pero sí para la edad de los ocupantes para los que teóricamente se han diseñado esas plazas. Los asientos son de serie en tejido Alcantara, y sujetan muy bien el cuerpo en las curvas.

tas plazas, que por cierto tienen un precio muy asequible de 884 euros, son utilizadas por adultos. Pero todas estas críticas son extensibles a los modelos de la competencia, porque con ese tamaño y si se quieren compaginar dos asientos extra con un maletero curioso no existen los milagros.

La plataforma MQB-A LWB –batalla larga– y una carrocería de 4,73 metros de longitud permiten, en cualquier caso, ofrecer un interior que transmite espaciosidad y calidad. Calidad percibida por tipo de materiales y ajustes, pero también calidad de pisada gracias a una rigidez que desemboca en una pre-

cisión en movimiento que recuerda a los mejores modelos premium. La suspensión del Tarraco está puesta a punto a conciencia sin recurrir a la electrónica, pero lo cierto es que con un peso que roza las dos toneladas cuando va cargado y un centro de gravedad más elevado de lo normal, se agradece mucho la opción de Control de Chasis Adaptativo (DCC), que endurece los amortiguadores cuando se elige el modo Sport de conducción. Entonces el Tarraco se puede mover a un ritmo endiablado con un aplomo y un agarre fantásticos, y el conductor casi podrá olvidarse de que conduce un todocamino. Y capítulo aparte



▲ Las versiones con tracción total 4Drive, como la de nuestra prueba, cuentan con un modo 'off road' que permite hacer verdaderas diabluras.

merece la facilidad que tiene el Tarraco para salir del asfalto. Respecto al Seat Ateca, el nuevo todocamino tiene dos centímetros más de altura li-

bre al suelo para compensar su mayor batalla, y esto, junto a un modo de conducción 'Offroad' específico, le permite superar los mismos

obstáculos que su hermano pequeño, derrochando solidez y sin que el chasis se retuerza aunque el coche pase por trialeras complicadas o cruces de puentes extremos.

El motor diésel 2.0 TDI de 150 caballos es suave y bastante silencioso, pero se queda justito en situaciones que requieren un empuje extra, como un adelantamiento ajustado. Lo cierto es que este Tarraco 2.0 TDI 150 no acelera mal desde parado hasta 3.000 rpm en modo Sport, pero a la aguja del cuentavueltas le cuesta llegar a las 5.000 rpm... cuando llega. Y el peso no ayuda. En este punto, y si el comprador va a llevar el coche ha-

bitualmente cargado o va a realizar una conducción algo más que turística, nuestra recomendación pasaría por elegir el motor 2.0 TDI de 190 caballos. El Tarraco con este motor pesa sólo 8 kilogramos más, ha homologado el mismo consumo medio de 5,6 l/100 km –algo alejado de la realidad, como veremos ahora–, acelera de 0 a 100 km/h casi dos segundos más rápido y cuesta sólo 1.610 euros más, por lo que... blanco y en botella. Y respecto al consumo, el comprador de un Tarraco TDI, sea de 150 o de 190 caballos, se va a tener que acostumbrar a ver cifras de gasto de entre 7,5 y 8,5 l/100 km

en situaciones normales de carga y uso. Y es que en este caso el peso, el cambio automático y la tracción total vuelven a condicionar un aspecto que, por otra parte, no es exclusivo de este modelo sino que afecta a cualquier todocamino de sus mismas características. Es el precio a pagar por tenerlo todo. Aunque siempre queda la opción de comprar un Tarraco TDI de 150 CV con cambio manual y tracción delantera que anuncia un consumo medio de 4,9 l/100 km.

Pero que quede claro nuestro apoyo incondicional al diésel para compradores que recorran al año más de 25.000 kilómetros. La com-

pra de modelos con este tipo de motores sigue siendo recomendable, adecuada, legal y lógica, y nadie va a prohibir un diésel moderno, que cumple con la normativa como el que más, ni a corto ni a medio plazo.

Para rematar, el Tarraco 2.0 TDI de 150 caballos con cambio DSG y tracción total en acabado Xcellence tiene un precio competitivo si nos atenemos a su espectacular equipamiento de serie. Tan competitivo que deja un poco en evidencia a su 'primo hermano', el Volkswagen Tiguan Allspace, 7.000 euros más caro que el modelo español a igualdad de motor, tracción y cambio.

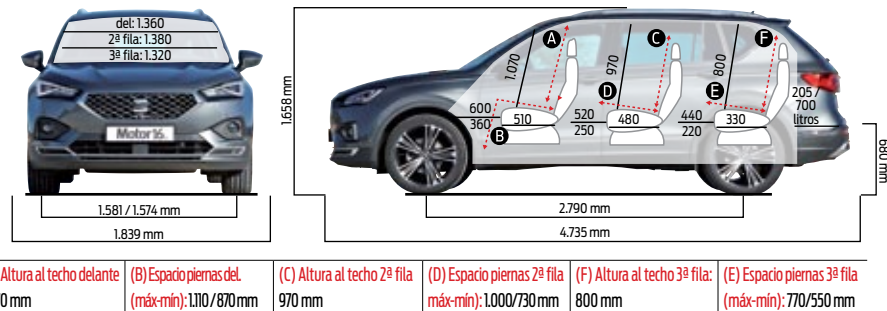
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable. Intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	150 /3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	34,7 / 1.750-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	63,8
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,1
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R20
Marca	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.837
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	12,2
Número de plazas	7



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Control por voz	▲		
Control de crucero adaptativo	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Asientos tras. deslizantes y reclinabl.	▲		
Faros Full LED	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Portón eléctrico con pedal virtual	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático 3 zonas	▲		
Suspensión de dureza regulable			▶
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales			▶
Asistente mantenimiento carril	▲		
Detector de fatiga	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente de atasco			▶
Asistente de salida en batería		▼	
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal		▼	
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Anclajes Isofix traseros	▲		
Faros antiniebla LED con cornering	▲		

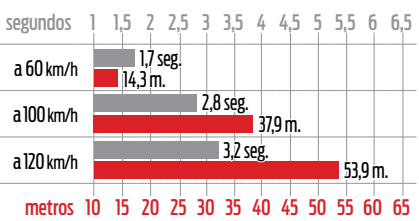
PRINCIPALES OPCIONES

Tapicería de piel y paquete de invierno: 1.270. Paquete de invierno: 610. Asistente de atasco+asistente de emergencia+reconocimiento de señales: 210. Cámara de 360 grados: 580. Control de chasis adaptativo: 850. Beats AudioSystem: 530. Rueda de repuesto minimizada: 110. Control de calefacción a distancia: 1.010. Techo panorámico eléctrico: 1.160. Navegación: 420.

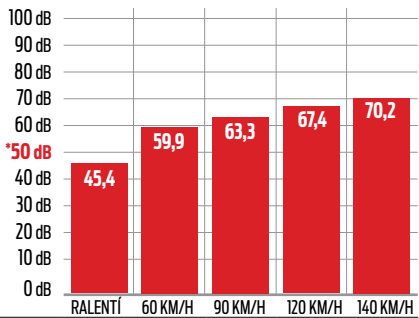
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	198 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (9,8)
Recorriendo (metros)	178
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
1.000 m desde 40 km/h en D	30,8
De 80 a 120 km/h en D	8,7
Recorriendo (metros)	244
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,1
Conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,3
A 140 km/h de crucero	8,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	845
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	5,2
Ciclo mixto	5,6

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	SEAT TARRACO 2.0 TDI 150 DSG 7 4DRIVE XCELLENCE 7 PLAZAS	NISSAN X-TRAIL DCI 150 XTRONIC 4X4-I TEKNA 7 PLAZAS	SKODA KODIAQ L&K 2.0 TDI 150 DSG 4X4 7 PLAZAS	VW TIGUAN ALLSPACE 4MOTION 2.0 TDI 150 SPORT DSG 7
Precio	43.070 euros	42.330 euros	42.845 euros	46.635 euros
Cilindrada	1.968	1.749	1.968	1.968
Potencia	150 CV / 3.500-4.000 rpm	150 CV / 3.500 rpm	150 CV / 3.500-4.000 rpm	150 CV / 3.500-4.000 rpm
Par máximo	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm	34,7 mkg / 1.750 rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm	34,7 mkg / 1.750-3.000 rpm
Cambio	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático de múltiples velocidades	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Total	Total	Total	Total
Consumos	6,2 / 5,2 / 5,6 l/100 km	7,3 / 5,9 / 6,4 l/100 km	6,2 / 5,0 / 5,4 l/100 km	6,4 / 5,2 / 5,6 l/100 km
Emisiones	146 g/km CO ₂	168 g/km CO ₂	144 g/km CO ₂	146 g/km CO ₂
Autonomía	1.075 kilómetros	940 kilómetros	1.111 kilómetros	1.075 kilómetros
Vel. máxima	198 km/h	190 km/h	193 km/h	198 km/h
0 a 100 km/h	9,8 segundos	12,7 segundos	10,0 segundos	9,8 segundos
Maletero	205-700 litros	135-445 litros	270-560 litros	230-685 litros
Dimensiones	4.735 / 1.839 / 1.658 mm	4.690 / 1.820 / 1.710 mm	4.697 / 1.882 / 1.655 mm	4.701 / 1.839 / 1.674 mm
Batalla	2.790 mm	2.705 mm	2.791 mm	2.787 mm
Diámetro giro	11,9 metros	11,3 metros	11,6 metros	11,9 metros
Depósito comb.	60 litros	60 litros	60 litros	60 litros
Peso	1.837 kilos	1.700 kilos	1.805 kilos	1.780 kilos
A favor	Agradable y fácil desde el minuto uno. Desprende una calidad notable hasta en el último recoveco. Tiene un precio muy competitivo si repasamos el equipamiento de serie de este acabado. Su comportamiento es sorprendente con el DCC.	De todos es el que cuenta con un equipamiento de serie más completo en el apartado de seguridad gracias a su Escudo de Protección Inteligente. Y también el que tiene un precio algo más asequible. Y su menor tamaño no supone una merma en espacio interior, que es muy generoso.	'Primo hermano' del Tarraco, el modelo checo tiene un precio muy competitivo y un equipamiento bastante generoso. Ofrece una pisada de calidad. Es el que tiene el maletero más amplio con 7 plazas ocupadas. Y es también el que menos gasta.	Calidad, imagen, valor residual... el Tiguan de Volkswagen también tiene su variante de 7 plazas con todos estos valores que se suman a los que comparte con Skoda y Seat. Además, ofrece un maletero 25 litros más grande con sus 7 asientos ocupados.
En contra	Pesa 57 kilogramos más que el Tiguan y 32 más que el Kodiaq, y aunque en prestaciones no queda atrás, se nota que le faltan caballos para obtener una respuesta contundente. La rueda de repuesto pequeña es opción.	Es el que peor acelera y el que más consume, y esto, teniendo en cuenta que se beneficia del peso más ligero del cuarteto, tiene mucho que ver con un cambio de variador menos eficaz. También es el que anuncia menos maletero con 7 plazas.	También supera los 1.800 kilogramos de peso, una cifra que rozará las dos toneladas con el coche cargado. En el Kodiaq también se echa en falta algo más de potencia en situaciones concretas.	Cuesta casi 7.000 euros más caro que el Seat Tarraco sin que esa cantidad esté justificada por equipamiento o tecnología. Como en el caso de sus 'primos hermanos', los 150 caballos se quedan algo justos en carretera.



EL DETALLE

INTELIGENTE Alexa te ayuda

Entre las novedades curiosas que incluye el nuevo Seat Tarraco se encuentra el asistente personal de voz Amazon Alexa, que nos permite gestionar la agenda personal, reproducir música, programar la ruta de navegación, solicitar noticias o buscar lugares, entre otras cosas. Alexa está disponible con el Navi System Plus, una opción cuyo precio es de 1.170 euros. Y lo mismo ocurre con el botón Shazam que, al pulsarlo, permite identificar la canción que

se está reproduciendo en ese instante. El Tarraco no sólo permite un control de sus funciones mediante el reconocimiento de voz, sino que, además, y como gran novedad, dispone del Control Gestual, también asociado con el Navi System Plus. Con esta tecnología, el conductor podrá manejar unas funciones específicas realizando un sencillo movimiento de la mano frente a la pantalla, evitando así cualquier tipo de distracción al volante.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,19 euros/km. Coste financiero: 0,78 euros/km. Coste km total: 0,97 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 32719 euros/año. Seguro a todo riesgo: 509,53 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

SEAT

Fabricante: Seat S.A. Zona Franca. Sector A Calle 2. Nº 1. 08040 Barcelona. Teléfono: 934 028 597

RED DE POSVENTA

600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.seat.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 48.930 EUROS



Rico porque no escatima en gasolina pero, en realidad, es 280 euros más barato que un Tarraco 2.0 TDI de 190 CV a igualdad de cambio y de equipamiento. Esta versión está reservada a los que no pueden ver un diésel ni en pintura, hacen pocos kilómetros o pueden pagar sin problemas el gasto extra de un consumo más elevado.

El hermano rico

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

Para comprar este Tarraco de gasolina con tracción total y cambio automático DSG hay que gastarse, sí o sí, 40.300 euros –financiando–, porque esa combinación sólo existe si la asociamos al 2.0 TSI de 190 CV y al acabado Xcellence. En cualquier caso, esta versión es unos 3.000 euros más barata que un Volkswagen Tiguan Allspace si igualamos plazas, motor, tracción y cambio. Eso sí, la gama Tarraco dispone de otro motor de gasolina con 1,5 litros de cilindrada y 150 caballos que parte de unos muy competitivos 29.400 euros –también financiando–, pero este sólo está disponible con tracción delantera y cambio manual de 6 marchas. Aunque si le sumamos los 884 euros de la tercera fila y tenemos en cuenta el increíble equipo de serie que tiene el Tarraco desde el acabado más básico, por poco más de 30.000 euros tenemos un todocamino de siete plazas muy recomendable. Pero centrémonos en esta versión tope de gama con cin-

co asientos y veamos sus ventajas y sus inconvenientes. De serie todos los Tarraco llevan una configuración de

cinco plazas que les otorga un maletero de órdago, con 760 litros de capacidad, suficientes para llevar un equipaje para

muchos días de sus cinco ocupantes. Y no es un maletero cualquiera, ya que dispone de una percha, cuatro argollas, una toma de corriente, un piso que se puede colocar a dos alturas, dos grandes huecos prácticos y cercanos a la boca de carga y dos tiradores para abatir los respaldos traseros desde el maletero. Asimismo, y como en la versión de siete plazas, el Tarraco con espacio para cinco cuenta con un asiento trasero que se desplaza 18 centímetros, en este caso para ganar espacio de carga. Y los respaldos traseros cuentan con cuatro posiciones diferentes de inclinación para ganar comodidad o ajustar la capacidad del maletero. Es una faena que dado el estupendo y completo equipo de serie de esta versión la marca española haga pagar aparte la rueda de repuesto, y encima que ésta sea de las llamadas de emergencia. Pero quitando ese feo detalle de 114 euros, el nuevo todocamino de Seat va bien servido, con una dotación en este acabado Xcellence idéntica al del TDI probado en las páginas 16 a 21.



▲ El Tarraco es un Ateca alargado que puede llevar tres filas de asientos, aunque si sólo lleva dos ofrece un maletero todavía más capaz.

PRECIO		43.550 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
	EMISIONES DE CO ₂ :	
	166 g/KM	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
NUESTRA VALORACIÓN	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Calidad. Espacio tremendo. Eficacia en asfalto y campo. Motor silencioso y refinado. Equipamiento.	
		Rueda de repuesto minimizada opcional con cargo. Consumo muy sensible al uso. Túnel central grande.



El interior del Tarraco de cinco plazas es muy flexible y modulable. Con una sola fila de asientos disponible el volumen de maletero alcanza los 1.775 litros. El piso del maletero se puede situar a dos alturas para dejarlo plano al abatir los respaldos.



Seis modos de conducción y pantalla de instrumentación configurable. Además, en el cinco plazas los respaldos se reclinan y la banqueta trasera se desplaza 18 centímetros para ganar más maletero.



◀ El comportamiento del Tarraco de cinco plazas agradece los 34 kilos menos por no tener tercera fila.

ver bajar de los 9 l/100 km el gasto medio; y a veces, sacándole buen partido a los 190 CV de potencia, hemos anotado cifras cercanas a los 13 l/100 km. Quitando eso, esta versión es una magnífica opción para todos aquellos que puedan permitírsela.

El motor 2.0 TSI de 190 CV, en asociación con el cambio DSG y la tracción total 4Drive, conforman un conjunto muy acreditado que responde con ventaja en casi todas las situaciones de orografía, adherencia y densidad de tráfico; e incluso apreciamos una trazada más limpia debido a los 64 kilos menos que pesa esta versión en comparación con el Tarraco TDI de la prueba anterior. Pero, por lógica, todo no podía ser perfecto y un todocamino de casi 1.800 kilogramos con 190 CV y tracción total no puede gastar poco. Y este Tarraco no es una excepción. Con un consumo muy sensible a la carga y al tipo de conducción, nos ha costado

amas@motor16.com

LA CLAVE

Con el motor de gasolina, y sin la tercera fila, el Tarraco se convierte en un todocamino con temperatura y un espacio de carga que, con cinco plazas, roza los 800 litros. Y los 34 kilos menos frente a un Tarraco igual pero de siete plazas también se notan. Magnífica opción para los 'gasolineros' amantes del espacio.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 4.180-6.000
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 1.500-4.180
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	56,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/50 R19
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.773
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.735 / 1.839 / 1.658
Capacidad del maletero (l)	760
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	211 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,9
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,0 (8,0)
Recorriendo (metros)	135
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,0
De 80 a 120 km/h en D	6,2
Recorriendo (metros)	174
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

SUS RIVALES



HONDA CR-V 1.5 VTEC TURBO 193 CV 4X4 CVT
Menor consumo y un precio mucho más bajo para un todocamino de gran calidad que, sin embargo, tiene menos maletero y peor cambio o prestaciones.

Precio	38.500 €
Maletero	561 l.
Consumo	7,1 l/100 km
0 a 100 km/h	10,0 seg.



HYUNDAI SANTA FE 2.4 GDI 185 CV 4X4 AT 7 PLAZ.
En vez de cinco lleva de serie las siete plazas, pero cuenta con similar potencia, es tracción total y automático. Es más caro, gasta más, corre menos y tiene menos maletero.

Precio	47.500 €
Maletero	547 l.
Consumo	9,3 l/100 km
0 a 100 km/h	10,4 seg.

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,2
En conducción dinámica	12,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,5
A 140 km/h de cruce	10,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	710
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	9,0
Ciclo extraurbano	6,3
Ciclo mixto	7,3



Familia cómoda, familia feliz



Comprendo la actual ‘locura’ SUV, pero si ahora tuviera que comprar un vehículo para viajar en familia... sin dudarlo sería un familiar. Si la economía lo permite, un Audi A6 no estaría nada mal, y no me importaría en absoluto que fuera con el motor más ‘sencillo’, pues este 40 TDI anda muy bien, gasta lo justo y, además, tiene el privilegio de lucir la etiqueta ‘ECO’ de la DGT.

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

La gran mayoría de la gente no gana 3.600 euros todos los meses. Pero esa abultada cuantía es el peaje que Audi nos hace pagar por pasar de una excelente berlina a un excelente familiar. Por pasar de un A6 a un A6 Avant. No es poco dinero, pero para quien busca funcionalidad,

lo que nos ofrece esta carrocería compensa, comenzando por un práctico portón con el que no hay que hacer malabares si queremos introducir una bicicleta, un carro de bebé... De serie es eléctrico, al igual que la bandeja que oculta su maletero, con raíles en el piso y 565 litros de capacidad. Eso son 35 más que la berlina y 15 litros más que un Q5.

Ese plus de 3.600 euros acarrea también un respaldo abatible en partes 40:20:40. Con dos asientos en uso disponemos de una verdadera caverna de 1.680 litros, y la posibilidad de transportar objetos de hasta 1,99 metros de longitud. Analizando su funcionalidad, el nuevo A6 Avant ya tendrá a muchos padres de

familia en el bote. Desde las plazas traseras hacia delante es calcado a la berlina, presumiendo de amplitud y de la calidad propia de los modelos del fabricante de Ingolstadt. Sus 2.924 milímetros de distancia entre ejes le procuran mucho espacio dentro, pero el voluminoso túnel central de transmisión no se lo pondrá fácil a un quinto pasajero.

Y es curioso, pues este 40 TDI sólo está disponible con tracción delantera.

Precisamente el 40 TDI es la versión más ‘sencilla’ disponible para el A6 Avant, y recurre a un motor diésel de cuatro cilindros y dos litros de capacidad. ¿Te parece poco para sus 1.785 kilos? Pues ya te avanzo que un A6 TDI de hace unos años firmaría por proporcionar 204 CV de potencia y 40,8 mkg de par motor, que es el rendimiento de nuestro protagonista.

Exclusivamente se combina con una transmisión S tronic de doble embrague y 7 relaciones, pues Audi deja el Tiptronic de 8 marchas para los motores V6, así como la tracción total quattro.

Se nota que una buena partida del presupuesto ha sido invertido en material aislante, pues apenas se siente ese motor en el habitáculo, como



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Si se llaman familiares será por algo. Y es que estos vehículos son ideales para disfrutar en compañía, ya que son más espaciosos y funcionales que las berlinas y los SUV equiparables por tamaño. Este A6 Avant presume de tanta dinámica como confort, además de un gasto comedido. El 40 TDI anda muy bien, consigue la ansiada etiqueta ‘ECO’ y respecto al 45 TDI te ahorras 9.640 euros, más que suficiente para pagar algún que otro extra.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	204 CV / 3.750-4.200
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.750-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	78,9 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	12,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente dtipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.785
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.939 / 1.886 / 1.494
Capacidad del maletero (l)	565 - 1.680
Capacidad del depósito (l)	63

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	241 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,8
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,0 (8,3)
Recorriendo (metros)	130

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,5
Recorriendo (metros)	154
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,8
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,9
A 140 km/h de cruceo	7,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	813
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,0
Ciclo extraurbano	4,2
Ciclo mixto	4,5



PRECIO	56.010 €	NUESTRA VALORACIÓN
EMISIONES DE CO ₂ : 119 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO *****	+
	ACABADO *****	
	PRESTACIONES *****	
	CONFORT *****	
	SEGURIDAD *****	
	CONSUMO *****	
	PRECIO *****	
		DEBE MEJORAR
		-
		Precio algo elevado. Diferencia económica frente a la berlina. Equipamiento de serie. 40 TDI sin opción a tracción quattro.



◀▶ De serie hay llantas de 18 pulgadas, pero estas de 19 son opcionales y traen gomas 245/45. El maletero tiene 35 litros más que la berlina, equipa respaldos abatibles 40:20:40 y su portón da 'vidilla' a la hora de cargar objetos grandes. La rueda de repuesto de emergencia es una opción.



39 ASISTENTES

GRACIAS A ELLO ESTE A6 AVANT ES UN 'BUNKER' CON RUEDAS, PERO LA INMENSA MAYORÍA SON OPCIONALES. EL 40 TDI OFRECE 204 CABALLOS TODO A TU ALCANCE SU ERGONOMÍA SE HA CUIDADO AL DETALLE, Y GRACIAS A SUS PANTALLAS TE ACLIMATAS EN SEGUNDOS. LA CALIDAD DE FABRICACIÓN ES SENSACIONAL



▲ Hay dos pantallas táctiles, con 8,8" la superior –si equipa MMI es de 10,1– y 8,6 la inferior. El cambio tiene siete marchas y levas en el volante.



▶ Dentro hay mucho espacio, pero la plaza central trasera es muy incómoda por el túnel de la transmisión. Sobre él hay salidas de ventilación y mandos táctiles para la climatización. Con el paquete S line aparecen estos asientos delanteros, que son extraordinarios por sujeción y confort.

tampoco se nota el ruido del viento –tiene un Cx de 0,27– o de lo que ocurre bajo nosotros. Y es que da gusto viajar en este A6 Avant, pues los kilómetros pasan sin darnos cuenta.

Para eso también se ayuda de un consumo bastante comedido, pues en autovía, a ritmo legal, los 63 litros de su depósito –hay uno opcional con 73– dan para más de 1.000 kilómetros sin parar. Pero, en este sentido, ni disfrutando de las curvas en una carretera de montaña o circulando por ciudad podríamos definirlo de derrochador. Por supuesto se ayuda de la habitual función Start-Stop, además de la función 'inercia', que engrana punto muerto y posteriormente apaga el motor si dejamos de acelerar cuando

▶ Su dinámica es magnífica. Audi ofrece cuatro tipos de suspensión, incluida la adaptativa o la neumática, que se controlan desde el Audi drive select. El 40 TDI no ofrece tracción quattro.

circulamos en el modo Efficiency, uno de los cinco disponibles.

Eso es posible gracias a que este 40 TDI tiene tecnología 'mild hybrid'. No funciona a 48 voltios como en los V6, sino a 12, pero ayuda a firmar un ahorro de 0,3 l/100 km y

también a conseguir la preciosa etiqueta 'ECO' de la DGT.

Sin embargo, los largos viajes no son su único punto fuerte. Para ello basta seleccionar el programa Dynamic, pues será entonces cuando este familiar desate su poderío. Y no es para menos, pues inclu-

so puede equipar suspensión adaptativa –la incorporaba nuestra unidad de prueba–, y además los A6 Avant ofrecen la suspensión normal, la S line y una neumática. Si a ello sumas la dirección dinámica, las llantas opcionales con gomas 245/45 R19 y la dirección



en el eje trasero, este familiar impresiona, y negocia curvas y curvas como un deportivo compacto. Ahora no me quiero imaginar cómo le saldrá a Audi el futuro RS 6 Avant.

Si eres de los que piensan que 204 caballos no van a cundir, hay que tener en cuenta que son sólo 27 menos que en un 45 TDI; que, eso sí, equipa tracción quattro de serie. Pe-

ro si no eres de frecuentar zonas nevadas o con abundantes lluvias, con este 40 TDI te ahorras 9.640 euros, y eso te da para los faros Matrix LED, el MMI Plus con Audi virtual cockpit, el techo panorámico, el paquete S line y algún que otro elemento de seguridad activa. No en vano hay hasta 39 asistentes diferentes para este A6 Avant, aunque la inmensa mayoría... opcionales y nada asequibles.

Gracias a esos 204 CV, el A6 Avant 40 TDI S tronic ha necesitado 8,0 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h. Eso son tres décimas menos que lo homologado por Audi, a pesar de tener más goma y que el día que medimos las prestaciones el asfalto estaba húmedo. Si seguimos con el pie

a fondo, salimos de los 1.000 metros a 186 km/h, y no para hasta los 241. Y a esa altísima velocidad, su motor gira a sólo 3.055 rpm.

Adelantar es un juego de niños, pues basta hundir el pie derecho para que el S tronic quite marchas hasta llevarlo a la zona óptima del cuentavuelts y... ahora estoy detrás, ahora estoy delante.

Y ahí no acaba la cosa, porque necesita sólo 52 metros para detenerse desde 120 km/h. Por cierto un RS6 Avant necesitó 49,9 metros. Y equipaba discos carbono-carbono.

Visto lo visto, igual tu idea de que sea el A6 Avant más 'sencillo' se desvanece, pues no sólo sorprende por su funcionalidad.

▶ SUS RIVALES



JAGUAR XF SPORTBRAKE 2.0D180 CV AUTO. PURE

Su imagen llama la atención, y eso sacrifica el espacio. Tiene propulsión trasera y buena dinámica, pero corre menos y el motor es muy ruidoso. Equipamiento muy justo.

Precio	52.150 €
0-100 km/h	8,5 s.
Consumo	5,4 l/100km
Maletero	565 l.



MERCEDES E220D 194 CV ESTATE 9G-TRONIC

Presume de un maletero inmenso. Recurre a un motor de cuatro cilindros que gasta lo justo y anda muy bien. Cambio de 9 marchas y opción 4Matic. Pero es caro.

Precio	57.000 €
0-100 km/h	7,7 s.
Consumo	4,9 l/100km
0 a 100 km/h	640 l.



VOLVO V90 D4 190 CV MOMENTUM AUT.

De tracción delantera como el A6, su motor cumple, pero en uso real gasta más. Equipamiento del Momentum justo, pero es amplio y a un precio algo más lógico.

Precio	53.500 €
0-100 km/h	8,5 s.
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	560 l.



◀ Salpicadero de líneas originales, aunque la distribución de mandos y la instrumentación en el centro no gusta a todos.



◀◀ Detrás el suelo es totalmente plano y hay mucho espacio: a lo ancho, para piernas y hasta el techo. Además, las tres butacas de la segunda fila son independientes y correderas, y podemos abatir su respaldo.

▼▼ Bajo el suelo de carga va la rueda de emergencia. Y la boca de carga del aditivo AdBlue está al lado, una ubicación extraña.



Continúa a lo suyo

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

Con el actual descuento de 1.800 euros, nuestro protagonista, dotado del equipamiento especial Rip Curl, se queda en 23.550 euros; y aún podemos ajustar otros 1.000 euros la factura si nos inclinamos por el acabado Live, de dotación más pobre: no lleva navegador ni sistema Mirror Screen con control por voz, su instrumentación es menos sofisticada y recibe llantas de 16 pulgadas en vez de 17. Además, el nivel Rip Curl, como las versiones superiores Feel y Shine, permiten al cliente personalizar su coche con opciones interesantes como el Pack Safety, que por 650 euros incluye indicador de descanso recomendado, retrovisor in-

Tras ser 'rebautizado' el pasado año, el C4 SpaceTourer adoptó el moderno diésel 1.5 BlueHdi 130, que a sus ventajas en ecología suma un agrado y un bajo consumo que agrandan los argumentos de este práctico monovolumen, recomendable como nunca.

terior fotosensible, alerta de colisión con frenada activa de emergencia ASB y reconocimiento de señales de tráfico.

Y si en ese apartado el C4

SpaceTourer se mantiene al día, también lo hace en cuanto a mecánica gracias al diésel BlueHdi 130, un 1.5 con más de 30 mkg de par máximo que

reduce sus emisiones de NOx a la mínima expresión gracias al aditivo AdBlue. Y presume también de bajo consumo, pero sin acercarse a la media homologada, de 5,1 l/100 km según la nueva norma WLTP. Aunque los 6,8 l/100 km medidos en nuestro exigente test son un valor correcto; sobre todo porque el nivel de prestaciones acompaña. Nadie debe esperar reacciones deportivas, porque aquí prima el agrado, la respuesta progresiva y la economía, pero esta versión se mueve con agilidad en carretera, incluso a plena carga. Y a la hora de adelantar, en cuarta hay cierto brío –8,1 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h–, un empuje que en quinta se modera y en sexta ya se diluye claramente.

Es decir, que conviene jugar



◀ El perfil monovolumen –es como un habitáculo con ruedas– sigue mostrando ventajas en cuanto a amplitud.

PRECIO		25.350 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 105 g/km (134 WLTP)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	+	Interior amplio y maletero. Segunda fila muy versátil. Relación entre prestaciones y consumo. Equipamiento. Precio. Confort general.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
				Ruido aerodinámico desde 120 km/h. Tacto del cambio manual. Dirección algo lenta. Diseño del salpicadero poco ergonómico.



con el cambio para sacar de él lo mejor que lleva dentro; y será entonces cuando notemos que el tacto de la palanca no es idílico. También nos gustaría que la dirección fuese algo más rápida –otro modelo de PSA con más de tres vueltas de volante–, pero el compromiso entre estabilidad, aplomo y confort es muy satisfactorio, y los frenos cumplen –de 120 km/h a cero en 54,9 metros– con lo que se espera de un modelo de enfoque familiar.

Porque de eso, de familias, el C4 SpaceTourer 'sabe' mucho, pues aporta un habitáculo tan amplio como modulable, un maletero de 537 litros que se pone en 630 manteniendo sus cinco plazas en



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Corren malos tiempos para el monovolumen. De hecho, ahora parece que si no compras un SUV estás haciendo algo incorrecto o, como mínimo, 'raro'. Pero nada de eso, porque un C4 SpaceTourer es un vehículo práctico como pocos y ajustado a lo que muchos necesitan. Es seguro, gasta poco, su tecnología está al día...

uso y altas dosis de funcionalidad interior. Si alguien busca un rutero para viajar con la 'tropa' y no ha sucumbido a la 'SUVmanía'... buena elección.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	BLUEHDI 130
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	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSION

Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS

Neumáticos	205/55 R17
Marca	Michelin Primacy 3
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.395
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.438 / 1.826 / 1.610
Capacidad del maletero (l)	537-630 / 1.709
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,7
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (10,4)
Recorriendo (metros)	182
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,1
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,1

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,0
En conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,4
A 140 km/h de cruce	8,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	808
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	4,6 / 3,7
Ciclo mixto (NEDC)	4,0
Ciclo mixto (WLTP)	5,1





Cargado de lógica

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

Como la demanda de versiones TDI en el Fabia era muy baja, la firma checa optó por acabar con ellas y volcarse en los 1.0 de gasolina. Por suerte, los recortes no afectaron a la carrocería menos 'querida' –sólo un 11 por ciento de los Fabia vendidos en nuestro país son familiares–. De hecho, Skoda Fabia Combi y Renault Clio Sport Tourer –en el francés hablamos de un 3 por ciento– son especies relictas que parecen abocadas a la extinción por culpa del éxito de los pequeños SUV.

Pero partiremos aquí una flecha en favor de las 'mini-rancheras' tomando como referencia las bondades de este Fabia 1.0 TSI, que en el caso que nos ocupa tiene tres ingredientes que ayudan a alegrar la vida: 110 CV –hay también un 1.0 TSI de 95 y un 1.0 MPI de 75–, cambio automático de

Skoda prescindió en su renovada gama Fabia de los motores diésel; drástica decisión que el tricilíndrico 1.0 TSI de gasolina ayuda a olvidar con su agrado, sus 110 CV y su moderado gasto. Y si la mecánica convence, el resto acompaña, especialmente en esta racional variante Combi.

doble embrague DSG7 y acabado Monte-Carlo, con un toque deportivo –más estético que técnico, todo hay que decirlo– que ahora gusta bastante. Es decir, que por un lado tenemos un coche eminente-

mente práctico y, por otro, unas características dirigidas a elevar el agrado de uso.

Como comparte distancia entre ejes con el Fabia 'normal' –2,47 metros–, el interior es de utilitario. Con anchura co-

recta y muy buena cota de altura al techo pero con un espacio algo justo para las piernas detrás. No obstante, tres chavales caben bien, e incluso dos adultos que no vivan del baloncesto. Y tras el respaldo posterior, un maletero soberbio de 530 litros, superior al de cualquier SUV del segmento B –Peugeot 2008, Renault Captur, Seat Arona–; e incluso del segmento C –430 litros tiene el del Nissan Qashqai y 521 el del Skoda Karoq–.

La calidad general es buena, pero se abusa del plástico duro y no hay salidas de aire traseras, y el equipo de serie se queda en correcto, lo que podemos disculpar en parte por la variedad y el bajo precio de las opciones disponibles. Además, para el Fabia 1.0 TSI 110 DSG podemos elegir entre cuatro niveles de acabado.

Como se acerca a los 10 segundos al pasar de 0 a 100 km/h y emplea 7,7 en recuperar de 80 a 120 km/h, cali-



▲ Las llantas de 17 pulgadas de nuestra unidad son opción: 280 euros.

PRECIO		20.770 €		NUESTRA VALORACIÓN		
 EMISIONES DE CO ₂ : 108 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****		Con descuento, 18.350 euros. 1.0 TSI 110 DSG con cuatro acabados. Motor y cambio. Prestaciones y consumo. Maletero.		Hueco para piernas justo en fila trasera. Mucho plástico duro. Comportamiento poco deportivo al límite. Reacción algo seca sobre mal firme.
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
	CONSUMO	*****				
PRECIO	*****					



▲ 1.300 euros es el coste extra del cambio DSG7, que mejora mucho el agrado a ritmos 'alegres' o en ciudad. El interior de los Monte-Carlo se ha personalizado bastante.



▲ Un maletero de 530 litros en un modelo de 4,26 metros es muy meritorio. Los SUV de esa longitud ofrecen entre 350 y 450.

un TDI gastaría aún menos, pero eso ya no tiene remedio.

En cuanto al comportamiento, prima la nobleza y el confort, pero por lucir el emblema 'Monte-Carlo' se agradecería más aplomo y menos balanceo; sobre todo en vías de montaña. La frenada es correcta, y las ruedas de serie parecen suficientes, pues las 215/40 R17 opcionales restan comodidad sobre mal firme.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Se pueden contar con los dedos de una mano, y nos sobrarán tres, los coches de carrocería familiar en el segmento utilitario. Y pronto podrían ser menos. El Fabia Combi es un 'superviviente' al que aún vemos mucho sentido práctico: pequeño pero con un maletero enorme, asequible, de calidad y con una mecánica eficaz.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.0 TSI 110
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	110 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	42,6 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/45 R16 - 7,0Jx16"
Neumáticos en el test - Marca	215/40 R17 - Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.188
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.262 / 1.732 / 1.467
Capacidad del maletero (l)	530 / 1.395
Capacidad del depósito (l)	45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	195 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (10,2)
Recorriendo (metros)	177
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8
De 80 a 120 km/h en D	7,7
Recorriendo (metros)	216

FRENADA (en metros)	
A 60 km/h	13,8
A 100 km/h	38,7
A 120 km/h	55,2

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,4 km/h de promedio	6,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,0
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,3
A 140 km/h de cruce	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	652
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,5
Ciclo extraurbano	4,3
Ciclo mixto	4,7



Un familiar de altos vuelos



No es la versión más potente de la gama, título que ostentan las variantes electrificadas, pero sí se trata de la opción más 'picante' y deportiva de la familia V60. Sus 310 CV dan para pasar un buen rato en un vehículo que presume de un chasis muy dinámico, aunque sus mejores bazas llegan por el lado del espacio, del confort de marcha y, por supuesto, de la seguridad.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	T6
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Inyección directa, compresor, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	310 CV / 5.700
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.200-5.100

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	59,1 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, eje integral con resorte de lámina transversal, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	235/40 R19
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.899
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761 / 1.850 / 1.432
Capacidad del maletero (l)	529 - 1.441
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,1
De 0 a 50 km/h	2,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,3 (5,8)
Recorriendo (metros)	112

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,3
1.000 m desde 40 km/h en D	25,8
De 80 a 120 km/h en D	4,6
Recorriendo (metros)	129
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	13,3 / 37,2 / 53,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	10,8

EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,7
En conducción dinámica	13,5

EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,7
A 140 km/h de cruce	8,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,2

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	731
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	10,1
Ciclo extraurbano	6,1
Ciclo mixto	7,6

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

Hace años, cuando veía un familiar de Volvo, reconocía que se me atragantaba visualmente porque eran prácticos... pero algo 'armarios'. Sin embargo, en un país como Suecia, donde el diseño es virtud, era cuestión de tiempo que esas formas acabaran dulcificándose, y ahora soy fiel seguidor de las sagas 'V'.

A un familiar se le pide espacio, y a un Volvo se le exige seguridad. El V60 no defrauda en este sentido. Ha crecido hasta los 4,76 metros y ofrece

PRECIO	56.580 €
EMISIONES DE CO ₂ : 176 G/KM	
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Confort de marcha. Calidad y espacio interior. Maletero. Dinámica estable. Prestaciones.	Dirección no demasiado rápida. Plaza central trasera. Sin levas en el volante. Política de opcionales.

una habitabilidad en las plazas posteriores parecida a la que encontramos en rivales similares con sello premium. Sin embargo, su gran baza es el maletero, que dispone de 529 litros, un volumen superior al de sus enemigos alemanes. Desde el compartimento de carga se abaten los respaldos y queda un espacio plano y diáfano que alcanza los 1.441 litros.

La puesta en escena interior no difiere de la de otros modelos, como el V90, a nivel del salpicadero o la consola central, aunque con menos

centímetros, como es lógico. El cuadro de mandos digital cambia de aspecto según sea el programa elegido, y la pantalla táctil de 9 pulgadas del salpicadero se maneja como una tablet, pasando páginas de asistentes de conducción, conectividad, telefonía...

Destacar las magníficas butacas delanteras, por sujeción y confort –las de nuestra unidad de prueba eran opcionales–; mientras que detrás, sin tanto glamour, habrá que evitar la plaza central por el voluminoso túnel de transmisión.

La nueva plataforma SPA



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Ya constituye una clara alternativa a sus rivales premium alemanes. El V60 es amplio, confortable, seguro y se remata con calidad, y esta variante T6 ofrece buenas prestaciones, un consumo muy asumible y una dinámica más que correcta. La atractiva vía escandinava gana presencia día a día.



▲ La versión T6 monta un motor de 310 CV que combina el trabajo conjunto de un compresor y de un turbo.





▲▲ El maletero ofrece unos magníficos 529 litros con las cinco plazas en uso, y los respaldos traseros se abaten tras desbloquearse de manera electromecánica. El portón trasero es eléctrico, pero en opción.



Los faros Full Led matriciales ofrecen una magnífica iluminación, y sólo cuestan 605 euros.



▲▲ Las butacas delanteras ofrecen un gran confort, y detrás el V60 ofrece un espacio similar al de sus rivales. La plaza central queda algo más justa debido al abultado túnel de transmisión y a la consola con las salidas del aire.



desde la que nace nuestro protagonista le permite heredar las tecnologías más avanzadas de sus hermanos mayores –el mencionado V90 o el XC90–, como la frenada de emergencia City Safety, que añade ahora un aviso de colisión frontal, o el avanzado Pilot Assist, que se hace cargo de dirección, acelerador y frenos hasta 130 km/h, tornando más cómoda una conducción semiautónoma, aunque habrá que sujetar el volante con fuerza para evitar que se desconecte.

La dotación de serie es generosa, aunque hay algunas lagunas, como tener que pagar por el control del ángulo muerto o unos faros antiniebla, algo estándar en muchos modelos generalistas.

El alma de esta versión T6 es un propulsor de sólo dos li-

► La tracción total y el chasis adaptativo Four-C contribuyen a su buena dinámica. La primera es de serie; el segundo es un opcional que nos permite apostar por cuatro reglajes diferentes: Comfort, Eco, Dynamic e Individual. Cuesta 908 euros.

tros construido en aluminio que eroga 310 CV gracias al trabajo conjunto de un compresor y un turbo. El primero actúa hasta las 3.000 rpm, momento en que se desconecta y da paso al turbo, ya eficaz por la fuerza de los gases de escape. El motor suena bonito y se

asocia a un cambio automático Geartronic con convertidor de par de ocho relaciones y a un sistema de tracción de total. El primero es suave y rápido al cambiar de marcha, y el segundo es un plus en dinámicas, aunque la aceleración de par actúa sobre el eje delante-

ro, pero en caso de necesidad puede enviar hasta un 50 por ciento a la ruedas traseras.

Analizamos ahora su rendimiento y comportamiento. El motor empuja con fuerza en las tres primeras relaciones, aunque la aceleración de 0 a 100 km/h no ha sido tan



COMPORTAMIENTO

EL CONFORT DE MARCHA ES MUY ELEVADO, Y A NIVEL DINÁMICO SE ACERCA MUY MUCHO A SUS RIVALES PREMIUM DE MARCAS ALEMANAS

¿TE SUENA?

EL INTERIOR SE REMATA EN LA MISMA LÍNEA DE DISEÑO Y CALIDAD QUE ENCONTRAMOS EN SUS HERMANOS MAYORES, COMO EL VOLVO V90



▲▲ El cuadro de mandos digital se puede configurar al gusto. La pantalla táctil de 9 pulgadas del salpicadero se maneja como una tablet. El cambio automático presenta ocho relaciones.



brillante como la oficial: 6,3 segundos frente a los 5,8 que homologa. En su lado más rebelde sube hasta 6.300 rpm, y no tendremos problemas para adelantar porque pasar de 70 a 100 km/h se traduce en

3,7 segundos y en 100 metros de pista libre, cifras de mérito si tenemos en cuenta que pesa 1.824 kilos en vacío.

El chasis es todo un aval. En autopista lo borda por su gran confort, lo mismo que en ca-

rreteras de buen firme. Tampoco se pone de perfil cuando aparecen las curvas, aunque nuestra unidad jugaba con ventaja pues montaba el chasis adaptativo Four-C, que gestiona los amortiguadores de manera adaptativa. Presenta cuatro modos de conducción: Eco, Comfort, Dynamic e Individual. Desde este último se gestiona al gusto el motor, el cambio, la dirección o el control de estabilidad. No son diferencias drásticas, pero sí evidentes.

Nos hubiera gustado una dirección algo más directa y rápida –2,8 vueltas de volante entre topes– y unas levas –sólo se ofrecen, por 169 euros, en los V60 R-Design– para cambiar de manera secuencial, pero en general convence. También los frenos, con unas

distancias registradas dentro de lo razonable, apoyadas por unos generosos neumáticos 235/40 R19.

Si buscamos una opción confortable, el V60 es ideal; si queremos más vivencias dinámicas, digamos que hay opciones más 'divertidas'. Eso sí, nos ha sorprendido gratamente el consumo, pues en el modo Eco, y siendo 'cuidadosos', ha firmado 8,1 litros de media. Por las bravas, se dispara por encima de los 13.

El acabado Inscription se sitúa entre el Momentum y el R-Design. Destacamos dos opciones que apreciarán nuestra vista y el oído: los faros Full LED matriciales y el equipo de sonido Bowers & Wilkins con 1.100 vatios, y con el que apeetece escuchar fuerte hasta las noticias...

SUS RIVALES



BMW 340i xDRIVE TOURING 326 CV

Monta ya un motor de seis cilindros, cambio de ocho relaciones, tracción total... pero el precio se dispara. Presume de una dinámica más deportiva y las mejores prestaciones.

Precio	60.770 €
Maletero	495-1.500 l
Consumo	7,2 l/100km
0 a 100 km/h	5,0 seg.



MERCEDES-BENZ C300 ESTATE 258 CV

Dotado de propulsión trasera, su motor de dos litros, asociado a un cambio automático de 9 relaciones, es el más eficiente. El maletero es el más pequeño de todos.

Precio	51.200 €
Maletero	460-1.480 l
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	6,0 seg.



SKODA SUPERB COMBI 2.0 TSI 272 CV DSG 4x4

Es el más espacioso y el más barato a la vez. Tracción total, cambio automático, gran confort de marcha y muy bien equipado. Aunque la calidad es algo inferior.

Precio	46.800 €
Maletero	660-1.950 l
Consumo	7,1 l/100km
0 a 100 km/h	5,6 seg.

En Italia, los extremos se tocan

En esta comparación de contrastes tan evidentes hay, sin embargo, puntos comunes como la elegancia y exclusividad que irradian sus emparentados protagonistas. Y hay un dato curioso: ya en 1963 podríamos haberlos enfrentado, porque estamos ante dos auténticos clásicos.

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

Hace 56 años, cuando Kennedy estaba a punto de ser asesinado y Anquetil ganaba la Vuelta Ciclista a España por primera y única vez, veía la luz en Italia una berlina de Maserati concebida para que sus se-

lectos clientes viajasen por las autopistas europeas a más de 200 km/h –alcanzaba 230– con total confort. Se llamaba Quattroporte, equipaba un V8 de 256 CV y permitía elegir entre el cambio manual de cinco marchas y uno automático de tres. Por aquel entonces, sobre todo en Italia, se multi-

plicaba por las calles un utilitario de 2,97 metros de largo, el Fiat 500, nacido seis años antes con una carrocería descapotable dotada de un sencillo techo de lona. Le daba vida un bicilíndrico de 13 CV –suficientes para sus 470 kilos– con el que cogía 85 km/h. Y si en 1963 la comparación de estas

‘macchinas’ habría dejado ojipáticos a muchos, hoy sigue causando parecida sorpresa –damos fe de ello– enfrentar a sus sucesores: por un lado, la sexta generación del Maserati Quattroporte; por otro, el nuevo Fiat 500, revivido en 2007 y que tiene versión descapotable, el 500C, desde 2010.

Sin embargo, la comparación parece tener hoy más sentido, pues aquel primer 500, nacido para motorizar Italia, se ha transfigurado en el siglo XXI en una especie de símbolo de la elegancia urbanita, en un utilitario exclusivo y premium que da pie constantemente a versiones especiales y personalizables, como este Collezione, dotado del motor 1.2 de

69 CV y el asequible cambio ‘automatizado’ Dualogic.

Frente a él, un Quattroporte recién renovado que en su versión con tracción total S Q4 estrena un motor más potente –el V6 Biturbo pasa de 411 a 430 CV– y permite al cliente escoger entre dos líneas de equipamiento a cual más seductora: GranLusso para los que priorizan confort y suntuosidad, GranSport para quienes buscan mayor deportividad. Y para que el precio no influya en la decisión, ambos cuestan lo mismo: 154.100 euros. Ahí es nada; aunque debemos tener claro que estamos ante un coche del segmento F –rival de Audi A8, Mercedes Clase S y compañía–, y también ante la

berlina más ‘aristocrática’ producida en Italia.

Aunque para italiano por excelencia, el Fiat 500. Con una ‘pequeña’ salvedad: se fabrica en Polonia. También las pizzas que podemos probar en Nápoles o Roma se hacen con mozzarella lituana, harina canadiense, aceite tunecino o salsa de tomate china, y a muy pocos se les ocurriría discutir la italianidad de esa obra maestra de la gastronomía.

El caso es que, uno junto al otro, son muchas más las diferencias que los nexos. Entre estos últimos, si acaso, que ambos tienen cuatro ruedas o consumen gasolina. Pero en cuestión de tamaño, la distancia es abismal, pues de

los 5,26 metros del Maserati –será una impresión nuestra, pero en vivo la berlina de Maserati no parece tan aparatosa y camufla bien esa enorme talla– pasamos a los 3,57 del Fiat, que aún siendo pequeño resulta infinitamente más voluminoso que el 500 original.

Además de ser 169 centímetros más largo, el del tridente le saca 32 centímetros en anchura a su rival y 87 en distancia entre ejes, mientras que en altura empatan casi al milímetro. ¿Y dentro? Pues lo esperado: en el Quattroporte, de cinco plazas, viajamos como en el salón de casa mientras que el 500C, ideado para la urbe, el espacio está racionado. Pero ojo, porque en las

MASERATI QUATTROPORTE S Q4 GRANSport

PRECIO 154.100 €

 Emisiones oficiales: 268 g/km 285 WLTP



NOS GUSTA

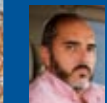
+

Motor y cambio. Prestaciones. Consumo racional. Comportamiento y sensaciones. Confort. Amplitud.

DEBE MEJORAR

-

El volante queda alto. Reflejo de la tercera luz de freno. Muchas funciones en la pantalla táctil. Equipo de serie.

 pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Aunque lo parezca, no hemos perdido la cabeza. Porque comparar el renovado Quattroporte, dotado ahora de un V6 de 430 CV, con el 500C de 69 CV en versión Collezione es tomarle el pulso a la industria italiana y, sobre todo, a su concepto de la elegancia, sea cual sea el precio pagado. Y si el Maserati nos ha parecido la berlina de lujo más pasional del momento, el Fiat se nos antoja un magnífico segundo coche de la casa.



FIAT 500C 1.2 DUALOGIC COLLEZIONE

PRECIO 19.745 €

 Emisiones oficiales: 105 g/km



NOS GUSTA

+

Agilidad y agrado de uso. Consumo real. Equipo de serie razonable. Posibilidades de personalización.

DEBE MEJORAR

-

Funcionamiento de la caja Dualogic. Prestaciones en carretera. Plazas traseras. Volante poco ajustable.





▲ El sistema Dualogic no es una caja automática 'de verdad', sino un cambio manual pilotado. Tiene levas, pero es lento y nos parece lo más criticable del coche.

plazas delanteras del Fiat no se va nada mal gracias a los 125 centímetros de anchura, los 98 de altura al techo –más que en el Maserati, de hecho– y un diseño general luminoso y diáfano.

La mayor diferencia tiene que ver con las plazas traseras –sólo dos en el 500C–, tanto por accesibilidad como por espacio. Un ejemplo: si llevamos las butacas delanteras del Quattroporte a su ajuste más retrasado, el hueco entre respaldos es de 71,5 centímetros, mientras que si desplazamos los asientos delanteros del



500C a su tope delantero lograríamos un espacio atrás de 74 centímetros. Casi lo mismo. Y si sentamos a un conductor de 1,75 al volante de cada uno, en la berlina disfrutaríamos de 78 centímetros para las piernas –posición de ministro, para entendernos– y en el utilitario cabrio quedarían sólo 59,5 –rodillas clavadas en el respaldo delantero–. Aunque para llevar a un par de chavales, más que de sobra.

Y ahora cojamos tres unidades del Fiat y llenemos sus maleteros: 185 litros por tres, 555 litros. Pues bien, eso es casi lo



▲ Pese a su formato urbano, el 500 se desenvuelve bien en carretera: ágil, estable... Y sus prestaciones jamás ponen en apuros al chasis.



▲ Puede que no iguale la precisión del nuevo Audi A8, pero el Quattroporte se comporta como un auténtico deportivo. Y es divertido.



VERSIONES ESPECIALES
EL ACABADO

GRANSport DE MASERATI INYECTA DEPORTIVIDAD EXTRA A SU BERLINA 'PRESIDENCIAL', MIENTRAS QUE LOS 500 COLLEZIONE –EXTERIOR BICOLOR POR 825 EUROS– APUESTAN POR LA ELEGANCIA LO MÁS EN LUJO ITALIANO NO GOZA DE LA CALIDAD PERFECTA DE UN ALEMÁN, PERO EL QUATTROPORTE ESTÁ BIEN HECHO



▲ El cambio ZF de ocho marchas es una gozada por rapidez y suavidad, y sus leyes de funcionamiento varían al elegir el modo Sport. Las levas, además de enormes, son perfectas.

que cabe en la zona de equipajes del Maserati: 530 litros. Lo bueno del Fiat es que a pesar de su capota eléctrica de lona, la capacidad es idéntica a la del 500 normal, de carrocería cerrada. Sólo cambia la boca de carga, más pequeña en el 500C. Además, cuando la capota está plegada y tratamos de alzar la tapa, el coche 'desobedece' al principio porque primero debe estirar el techo hacia arriba para después permitir que la puerta se abra. Por su parte, y eso llama la atención en un modelo de 154.100 euros, si queremos tapa moto-

rizada en el Quattroporte hay que pagarla. Su equipo de serie es completo, pero deberemos rascarnos el bolsillo por elementos –techo solar, climatizador de cuatro zonas, cortina trasera, asientos traseros o volante calefactados, banquetas delanteras ventiladas...– que traen berlinas más pequeñas sin tanto pedigrí. Y no digamos lo que sucede con las ayudas de conducción: algunas son de serie, pero otras –alerta de ángulo muerto y de tráfico trasero cruzado, asistente de mantenimiento de carril– son opcionales.

COMPATIBLES MÁS QUE RIVALES: ES FÁCIL IMAGINAR UN GARAJE CON EL 500C Y EL QUATTROPORTE. FALTARÍA UN SUV... ¿QUIZÁS DE JEEP?



▲▲ A la parte trasera, con sólo dos plazas y de cotas algo 'comprimidas', se pasa con cierta dificultad tras abatir el respaldo delantero. Maletero de 185 litros y ampliable, como en el 500 normal; pero con peor acceso.



▲▲ Maletero de 530 litros y con respaldo trasero abatible 60:40. Las plazas traseras del Quattroporte son impresionantes por amplitud y confort.



Sport y uno denominado ICE (Increased Controls & Efficiency) que es válido tanto para superficies de baja adherencia como para ahorrar combustible o silenciar en lo posible la mecánica. Y decimos 'en lo posible' porque el Quattroporte S Q4 mantiene siempre una personalidad ciertamente rabiosa. Nada que ver con un A8, un Clase S o un Serie7, pues la casa italiana preserva una clara deportividad tanto en la imagen del coche –intimida bastante– como en el terreno de las sensaciones. Es pulsar el botón de arranque y empezar a escuchar una música que le acerca más al sonido de un Ferrari al ralentí que al de una limusina. Desde fuera, el ronroneo es llamativo, pero por suerte esa sonoridad llega amortiguada al habitáculo.

El 500C está a años luz de su pariente –realmente ambos pertenecen al imperio Fiat– en términos de dotación y tecnología, pues el pequeño italiano 'made in Poland' integra con cuentagotas los asistentes de conducción: control de tracción y estabilidad, ayuda al arranque en cuesta y, ya en opción, sensor de aparcamiento trasero o control de crucero. Si monta, curiosamente, el airbag de rodilla para el conductor –ausente en el coche del tridente– y la dirección asistida Dual Drive, que permite girar el volante sin esfuerzo alguno en maniobras a baja velocidad después de pulsar un botón del salpicadero –arriba, sobre estas líneas–.

En el caso del Maserati podemos elegir entre el programa de conducción normal, el

los 59,2 mkg de par máximo, a los que saca buen provecho la caja ZF de ocho marchas, cuyas levas junto al volante enamoran por tamaño y tacto, y por la inmediatez con que nos llevan de una marcha a otra.

Será entonces, yendo ya a un ritmo endiablado, cuando quizás debamos pasar la amortiguación al programa Sport –el coche, dotado de suspensión Skyhook adaptativa, permite ir en modo de conducción Normal con suspensión Sport, y viceversa– y cuando nos parecerá que conducimos un deportivo mucho más pequeño por la facilidad con que entra en los virajes y la docilidad con que sale de ellos deslizándose ligeramente el tren trasero. La tracción total reparte bien el juego entre las cuatro ruedas, pero tiende

a pasar más par al eje trasero –de serie calza unas 275/40 R19 para asimilar tanto trabajo en un conjunto que roza las dos toneladas– de cara a conservar la personalidad de un coche de propulsión trasera.

Si por esa misma vía circula un 500C descapotado varios kilómetros por delante, al cabo de un rato sus ocupantes sentirían una 'presencia' que se cierne por detrás. Primero un murmullo apagado en la lejanía, después un bramido más claro y finalmente un concierto de seis cilindros y dos turbos a nuestra espalda. El Quattroporte pide paso y aprovecha la primera ocasión para realizar un adelantamiento fugaz: de 80 a 120 km/h en 3,3 segundos. Los 288 km/h de punta están a su alcance –en una 'autobahn' alemana, claro es-

tá–, mientras que el 500C, con sus 69 CV para sólo 1.015 kilos de peso –la mitad que su rival– se estanca en 160 km/h y

exige muchísima paciencia en los adelantamientos, en parte por el funcionamiento lento de su caja manual robotizada,

de transiciones torpes y bruscas entre marchas cuando tratamos de azuzar el ritmo. Pero el 500C Dualogic se

SI ME LO QUIERO COMPRAR

FIAT 500C 1.2 DUALOGIC COLLEZIONE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,40 euros/km. Coste por km total: 0,52 euros/km.

SEGURO

A terceros: 256,89 euros/año. A todo riesgo: 391,93 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

FIAT

Importador: FCA Spain. Avenida de Madrid, 15. 28803 - Alcalá de Henares (Madrid). Teléfono: 00800 3428 0000

RED DE POSVENTA

254 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.fiat.es

MASERATI QUATTROPORTE S Q4 GRANSPORT

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,38 euros/km. Coste financiero: 3,15 euros/km. Coste por km total: 3,52 euros/km.

SEGURO

A terceros: dato no disponible. A todo riesgo: dato no disponible. Línea Directa Aseguradora no informa sobre este modelo.

DATOS DEL COMPRADOR

MASERATI

Importador: Maserati West Europe. C/ Nuria, 59. 28034 - Madrid. Teléfono: 91 736 45 17

RED DE POSVENTA

12 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros
www.maserati.es

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

mueve con suficiente agilidad considerando su enfoque, más urbano o 'turístico'. Y no renuncia a un comportamiento sano y eficaz, porque es estable, balancea poco, tiene más que suficiente con los 195/45 R16 que calza y, aunque pueda extrañar, frena en menos metros –discos macizos delante y tambores detrás– que el Quattroporte, dotado de un sistema Brembo con cuatro enormes discos ventilados: casi cinco metros menos para detenernos desde 120 km/h. ¿La explicación? El Maserati probado, con llantas de 20 pulgadas, montaba gomas de invierno y eso alargaba la frenada al límite sobre firme seco. Pura anécdota, sin duda, pero costando la octava parte que su rival ese triunfo parcial del 500C tiene un gran valor.

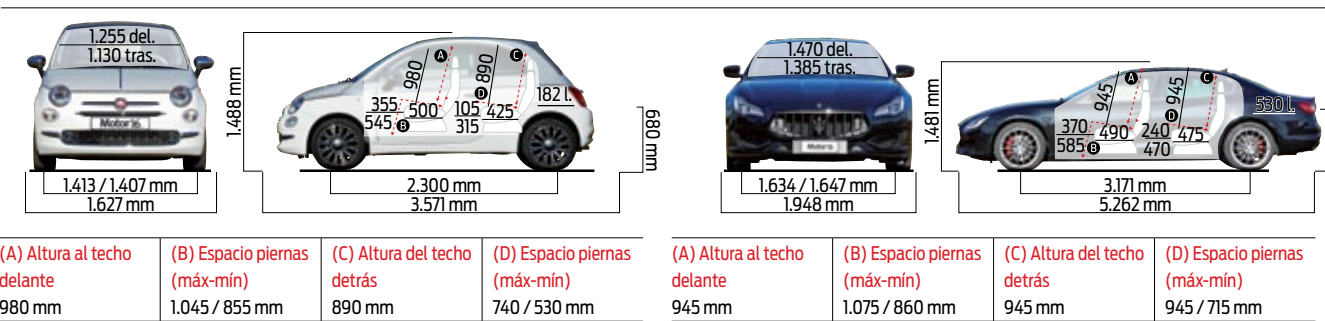
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	500C	QUATTROPORTE
MOTOR	1.2	3.0 V6 TURBO
Disposición	Delantero transversal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.242	2.979
Nº de válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección indirecta multipunto	Inyección directa, doble turbo y doble intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	69 / 5.500	430 / 5.750
Par máximo (mkg/rpm)	10,4 / 3.000	59,2 / 2.250-4.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. pilotada, 5 vel.	Automática, 8 vel.
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	35,6 km/h	70,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS		
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia hidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05	2,7
Diámetro de giro (m)	9,3	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos 257 mm / Tambores 180 mm	Discos vent. 360 mm / Discos vent. 345 mm
SUSPENSIÓN		
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Neumática. Indepen., de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores	Neumática. Indepen., de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
RUEDAS		
Neumáticos (del.-tras.)	195/45 R16	245/45 R19 - 275/40 R19
Marca	Continental	Pirelli
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.015	1.995
Capacidad del depósito (l)	35	80
Relación peso/potencia (kg/cv)	14,71 kg/CV	4,63 kg/CV
Coefficiente aerodinámico Cx	0,33	0,31



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	500C			QUATTROPORTE		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT						
Relojes digitales configurables		▼			▼	
Sensor de lluvia y luces			▶	▲		
Pantalla táctil de 5 pulgadas	▲				▼	
Pantalla táctil de 8,4 pulgadas		▼		▲		
Navegación			▶	▲		
Control de velocidad de cruce			▶	▲		
Freno estacionamiento eléctrico		▼		▲		
Respaldo trasero abatible por partes	▲			▲		
Tapicería de cuero		▼		▲		
Asientos eléctricos y calefactados		▼		▲		
Acceso y arranque sin llave		▼		▲		
Climatizador automático	▲			▲		
Suspensión adaptativa		▼		▲		
Selector modos de conducción		▼		▲		
SEGURIDAD						
Airbag frontales delanteros	▲			▲		
Airbag de rodilla conductor	▲				▼	
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag laterales traseros		▼			▼	
Airbag de cortina del. / tras.	▲			▲		
Alerta cambio involuntario carril		▼				▶
Asistente mantenimiento carril		▼				▶
Alerta colisión y frenada activa		▼				▶
Control de ángulos muertos		▼				▶
Asistente salida en pendiente	▲			▲		
Control de tracción y estabilidad	▲			▲		
Luces de carretera automáticas		▼		▲		
Cámara de visión trasera		▼		▲		
Cámara de 360 grados		▼				▶
Sensores de parking delanteros		▼		▲		
Sensores de parking traseros			▶	▲		
Alerta de tráfico trasero cruzado		▼				▶
Rueda de repuesto de emergencia			▶			▶

PRINCIPALES OPCIONES

FIAT 500C COLLEZIONE	MASERATI QUATTROPORTE GRANSFORT
Pintura metalizada: 470. Pintura bicolor: 825. Control de cruce: 250. Sensores de parking traseros: 350. Sensor de lluvia y luces: 200. Lunas traseras sobretintadas: 180. Pantalla táctil de 7 pulgadas: 300. Navegador: 450. Pantalla TFT de 7 pulgadas a color: 440. Sonido Beats: 400. Kit fumador: 70.	Pintura metalizada: 1.765. Pintura perlada: 4.005. Techo solar: 2.376. Cristales tintados: 1.765. Rueda de repuesto 18": 747. Asientos de cuero perforado: 6.245. Asientos traseros calefactados: 882. Asientos delanteros ventilados: 1.222. Volante calefactado: 407. Volante de madera: 272. Cortinilla trasera eléctrica: 747. Pedales eléctricos: 475. Alerta ángulo muerto: 1.018. Pack Driver Assistance: 4.208.

BANCO DE PUEBRAS

	500C	QUATTROPORTE
VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H	288 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	20,8	13,2
De 0 a 50 km/h	5,6	1,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	18,5 (13,4)	5,0 (4,8)
Recorriendo (metros)	334	82
RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	18,0	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	35,8	22,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	17,5	3,3
Recorriendo (metros)	498	91
ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h	+ 3%	+ 2%

CONSUMOS

EN CIUDAD		
A 22,9 km/h de promedio	6,8	14,0
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce	6,2	8,2
Conducción dinámica	9,1	16,9

EN AUTOPISTA

A 120 km/h de cruce	7,9	9,9
A 140 km/h de cruce	8,9	10,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2	10,8

AUTONOMÍA MEDIA

Kilómetros recorridos	486	740
-----------------------	-----	-----

CONSUMOS OFICIALES

Urbano / Extraurbano (NEDC)	5,4 / 4,0	15,0 / 10,0
Mixto (NEDC)	4,5	11,8
Mixto (WLTP)	N.d.	12,5

FRENOS

DISTANCIA DE FRENADO

A 60 km/h	12,9	14,4
A 100 km/h	37,5	40,1
A 120 km/h	54,2	59,0

SONORIDAD

MEDIDAS (dB)		
Al ralentí	45,8	46,3
A 60 km/h	66,8	60,1
A 90 km/h	69,8	64,0
A 120 km/h	72,9	65,3
A 140 km/h	75,2	67,9
Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios		

BALANCE FINAL

	FIAT 500C	MASERATI QUATTROPORTE
TECNOLOGÍA	6,5 El motor no tiene turbo, inyección directa o culata multiválvula, y el cambio es un 'manual pilotado'. Pero el techo es eléctrico y no está mal equipado.	9,0 Ofrece muchos asistentes, aunque bastantes sean opcionales, y los faros inteligentes matriciales funcionan muy bien. La mecánica tiene influencia de Ferrari.
COMPORTAMIENTO	8,0 Para su nivel de prestaciones, la estabilidad y la frenada son más que suficientes. Y la dirección permite ajustar su asistencia. Es agradable y cómodo.	9,0 El selector de modos de conducción y la suspensión adaptativa permiten adaptar el chasis a nuestro gustos. Es muy eficaz, pero no renuncia a la diversión.
PRESTACIONES	5,5 Como su enfoque es urbano no le damos un aprobado, pues en ciudad resulta ágil. Pero si salimos a carretera, el cambio le lastra mucho al acelerar o adelantar.	9,0 Pesa dos toneladas y mide 5,26 metros, pero los 430 CV le mueven con una alegría bestial. Los adelantamientos son visto y no visto, y acelera de cine.
SEGURIDAD	7,5 Aunque no ofrece muchos de los asistentes que ya incorporan otros utilitarios, es un coche seguro y equipa, incluso, airbag de rodilla para el conductor.	8,5 Como vale 154.100 euros y es una berlina del segmento más alto nos gustaría que equipara de serie más asistentes. La frenada, larga con las gomas 'winter'.
HABITABILIDAD	6,0 Mide poco más de tres metros y medio y es un descapotable, de modo que no se le puede exigir mucho. Pero está bien aprovechado y el maletero cumple.	8,5 Maletero de 530 litros y plazas traseras enormes, dignas de un salón rodante. Y delante la postura de conducción es buena, aunque el volante va alto.
CONSUMO-PRECIO	9,0 Muchos pensarán que pagar casi 20.000 euros por un cuatro plazas tan pequeño suena a capricho. Pero aporta exclusividad y consume bastante poco.	6,5 El precio asusta, pero a cambio disfrutamos de lujo, deportividad... y un tridente en el frontal. Y el gasto real es menor de lo esperado, e inferior a lo anunciado.

CONCLUSIÓN

MASERATI QUATTROPORTE S Q4 GRANSFORT	8,4 Gana. Y por mucho. Pero conviene explicar que hemos valorado a cada uno de los dos modelos comparándolo con sus rivales naturales. En el caso del Quattroporte, pensando en Audi A8 o Jaguar XJ. Maserati pone en juego mucha tecnología, una mecánica con sabor a Ferrari y bastante lujo. La calidad general, de notable alto.
FIAT 500C 1.2 DUALOGIC COLLEZIONE	7,1 Se queda 1,3 puntos por debajo del Maserati –que cuesta ocho veces más–, pero la nota sigue siendo de notable porque el 500C convence, sobre todo como vehículo elegante para moverse por ciudad, ayudado por su recortada talla y su motor, veterano aunque agradable. Lo peor es el cambio Dualogic, pero se ofrece una versión, más razonable, con caja manual.

 EL DETALLE

PERSONALIZANDO EL QUATTROPORTE

Opciones para economías saneadas

Los 20.000 euros que cuesta el 500C Collezione dan para personalizar 'un poco' el Maserati. Y pulverizaremos esa cifra a nada que seamos caprichosos. Así, el cuero de piel natural Pieno Fiore se pone en 8.960 euros; y 8.145 vale el paquete de entretenimiento trasero, con sintonizador de TV y mesitas plegables. Si añadimos el equipo de sonido Bowers&Wilkins de 1.280 W y 15 altavoces –1.765 euros– y el climatizador de cuatro zonas –3.258 euros– la suma de las opciones escala hasta 22.128 euros; y sólo acabamos de empezar...



En la cima



Volvo creó en 1997 el concepto crossover con el V70 XC; y ahora, con su heredero el V60 Cross Country eleva aún más su categoría. Si al excelente V60 se le añade la tracción total y una mayor altura al suelo, el resultado solo puede ser el éxito.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Volvo es innovadora pero tradicional y fiel a sus principios. Innegociable es el tema de la seguridad o el respeto por el medio ambiente; pero también la apuesta por unas carrocerías clásicas como los familiares y los crossover, categoría que se inventó con el XC70 en 1997. Ahora, para seguir manteniendo viva la llama de los crossover premium, llega la nueva generación del V60 Cross Country, que combina la versatilidad de un familiar con el espíritu aventurero de un crossover.

El V60 Cross Country mide 4,78 metros –dos centímetros más que el V60 normal– y ofrece 21 centímetros de altura libre al suelo –7 más–. Eso

se traduce en un aspecto poderoso remarcado por una parrilla diferente, protecciones en frontal o pasos de rueda... Y el espíritu aventurero tiene una base técnica, no solo de diseño: su chasis ha sido expresamente desarrollado para este modelo y dispone de nueva suspensión y la trac-

ción total de serie. A eso suma elementos como el control de descenso de pendientes, el control electrónico de estabilidad, el de tracción en giros y el modo off-road que se incluye entre los cinco modos de conducción que ofrece.

A esos une de serie el City Safety con freno automático

capaz de detectar peatones, ciclistas y animales de gran tamaño; o el Pilot Assist que funciona hasta 130 km/h. Atenuación de salidas de la calzada o de colisiones con vehículos del carril contrario también son de serie.

El interior es fiel a ese estilo escandinavo tan racional con acabados estupendos y materiales a la altura de una marca premium. Por espacio y confort está a gran altura, aunque con la ya clásica crítica hacia la plaza central de la segunda fila, algo incómoda debido a lo voluminoso del túnel central.

El conductor disfrutará de un puesto de conducción con todo a su disposición, incluyendo una intuitiva pantalla táctil que se maneja de manera muy simple, como una

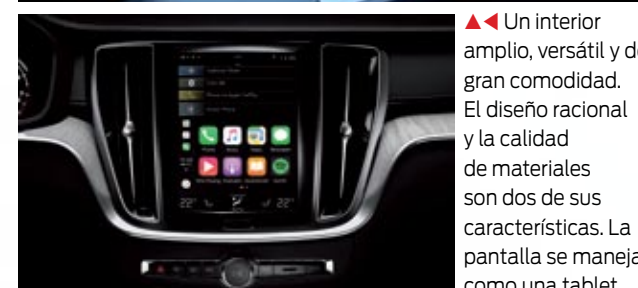
FICHA TÉCNICA

MOTOR	T5 AWD	D4 AWD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	250/5.500	190/4.250
Par máximo/rpm	35,7/1.800-4.800	40,8/1.750-2.500
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Autom. 8 vel.	Autom. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	N.D.	215/55 R18
Peso (kg)	1.815/1.867	1.815/1.867
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.784/1.850/1.499	4.784/1.850/1.499
Volumen maletero (l)	529/1.441	529/1.441
Capacidad depósito (l)	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	8,2
Velocidad máx. (km/h)	230	210
Consumo mixto (l/100 km)	7,8	5,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	178	155
Precios desde... (euros)	N.D.	50.195

tablet o el práctico head up display que proyecta sobre el cristal delantero información importante sobre navegador, velocidad, señalización...

En cuanto a motores, a España ha llegado el D4 diésel con 190 caballos; aunque en marzo o abril se lanzará la versión T5 con 250 caballos. Ese es el modelo que hemos probado en la presentación internacional celebrada en Lulea, al norte de Suecia con una climatología complicada y temperaturas por debajo de los -10 grados. Las heladas carreteras suecas no son obstáculo gracias a los neumáticos de invierno con clavos. Trans-

mite seguridad y confianza de inmediato y tracciona a la perfección, poniéndose en marcha con total suavidad. Nos adentramos en una zona helada del Golfo de Botnia y rodamos sobre el mar helado para ver sus habilidades en un circuito sobre el hielo. Con todas las ayudas a la conducción conectadas el coche corrige todos los errores, se coloca en las curvas frenando las ruedas que pierden tracción y actuando sobre el par para circular con total seguridad pese a que lo hacemos sobre un 'cristal'. Las siguientes vueltas en modo Sport y sin la ayuda del ESC nos permiten



◀◀ Un interior amplio, versátil y de gran comodidad. El diseño racional y la calidad de materiales son dos de sus características. La pantalla se maneja como una tablet.

jugar con los deslizamientos y las inercias en las curvas, tomar los grandes curvones 'de lado' y hacer los eslalon anticipando en cada maniobra.

Solventa ambas pruebas con nota muy alta; así como

el circuito off road sobre nieve donde probamos el control de descenso, realizamos un recorrido sobre una zona de gran inclinación lateral o circulamos por un terreno de baches para comprobar el comportamiento de las suspensiones. Lo pasa con nota, no solo por capacidad sino por el exquisito trato que da a los ocupantes.

Y en la ruta en carretera, entre bosques de cuento y lagos helados se muestra como un viajero cómodo, seguro y potente. Su ADN no es deportivo, pero dinámicamente está a gran altura.

◀ Gracias a la tracción total, a las ayudas a la conducción y a los neumáticos de invierno, el V60 Cross Country responde a la perfección sobre el hielo.



◀ Dispone de 21 centímetros de altura al suelo –siete más que el V60 normal– lo que le permite enfrentarse a todo tipo de obstáculos. De serie cuenta con control de descenso.

EL D4 DIÉSEL DE 190 CV YA ESTÁ A LA VENTA; EN MARZO O ABRIL LLEG A EL T5 DE 250 CV Y LUEGO VERSIONES HÍBRIDAS ENCHUFABLES





◀ El motor 1.0 IG-T de 100 CV se puede combinar con un nuevo cambio automático X-Tronic. Supone un sobrecoste de 1.200 euros sobre la caja manual de cinco relaciones.



de aparcamiento, llave con acceso manos libres...

Hemos probado esta última versión. No hay que esperar el rendimiento de un GTI, pero sí ofrece nuevos bríos como para pasar un buen rato. Recupera con aprobado por debajo de las 3.000 rpm, pero prefiere moverse en el abanico de las 4.000-6.000 vueltas. El cambio es preciso y se notan los retoques en la dirección y en el chasis porque los balanceos de la carrocería son menores. Por poner un 'pero', hubiera estado bien montar frenos de disco en las ruedas traseras.

También tuvimos ocasión de rodar con la versión de 100 CV, la que protagonizará el grueso de las ventas. Lógicamente no tiene tanta 'chicha',

Más contundencia

El Micra amplía su gama de motores con la llegada de un nuevo bloque 1.0 de gasolina, con 100 CV y la posibilidad de asociarse por primera vez a un cambio automático. Pero la joya de la corona es la variante más picante, ya con 117 CV y el nuevo acabado N-Sport.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Es curiosa la evolución del Micra a lo largo de sus cinco generaciones. En 1982 vio la luz con un sentido más racional y práctico que otra cosa, un urbanita puro y duro. Sin embargo, en su última puesta al día su imagen es más pasional y deportiva, llegó a los cuatro

metros y se 'encontró' con temibles rivales del segmento B como Seat Ibiza, Volkswagen Polo, Ford Fiesta, Renault Clio, Peugeot 208...

Y eso obliga a estar a la última, tanto en tecnología como en oferta mecánica. Por eso el Micra estrena un nue-

vo bloque de gasolina 1.0 con 100 CV que jubila al anterior 0.9, que también era tricilíndrico. Y en la parte más alta presume ahora de una variante potenciada hasta los 117 caballos que se puede combinar

con el también nuevo acabado N-Sport.

El 1.0 IG-T presenta inyección secuencial multipunto, está turboalimentado y, pese a

mejorar en 10 CV la potencia y en 2 mkg el par máximo, reduce el gasto un 13 por ciento. Se asocia a una caja manual de cinco marchas y, por primera vez, también se ofrece un

cambio automático X-Tronic con variador continuo.

La joya de la corona es el nuevo 1.0 DIG-T, que mantiene su naturaleza impar pero ya presume de inyección di-

PRECIO DESDE **16.700 €**

EMISIONES DE CO₂: DE **103 A 115** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

	Abanico más amplio de potencia. Caja automática. Imagen acabado N-Sport. Equipamiento.		Frenos traseros de tambor con el motor de 117 CV. Cambio X-Tronic en conducción dinámica.
---	--	---	---

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 IG-T	1.0 IG-TX-TRONIC	1.0 DIG-T
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999
Potencia máxima/rpm	100 CV / 5.000	100 CV / 5.000	117 CV / 5.250
Par máximo/rpm	16,3 mkg / 2.750	14,7 mkg / 2.000	18,4 mkg / 4.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automático CVT	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	205/45 R17
Peso (kg)	1.060	1.080	1.095
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.999 / 1.743 / 1.455	3.999 / 1.743 / 1.455	3.999 / 1.743 / 1.439
Volumen maletero (l)	300	300	300
Capacidad depósito (l)	41	41	41
De 0 a 100 km/h (s)	10,9	13,0	9,9
Velocidad máx. (km/h)	184	177	195
Consumo mixto (l/100 km)	4,5	4,9	5,0
Emisiones CO ₂ (g/km)	103	111	114
Precios desde... (euros)	16.700	17.900	18.750



▲ Además de los nuevos motores 1.0 de gasolina con 100 y 117 caballos, introduce mejoras en su dotación, como el NissanConnect.

recta y de una caja –manual– de seis relaciones. Además cuenta con una función 'overboost' que incrementa el par hasta los 18,4 mkg.

Esta variante rebaja la altura del conjunto 10 milímetros, presenta una suspensión más firme y modifica el mapa de la dirección. Y se puede combinar con el acabado N-Sport, de corte más deportivo para hacer frente a las versiones FR del Ibiza o ST Line del Fiesta.

Para ello incorpora llantas de 17 pulgadas, remates en negro en los paragolpes y en los laterales, acabados en carbono en los retrovisores, tejidos interiores en Alcantara, salidas de aire personalizadas, cámara trasera con sensores

pero se nota más por la zona alta que por abajo, porque su menor par lo compensa con una respuesta a un menor número de vueltas.

El cambio X-Tronic es refinado y confortable en ciudad, o si nos lo tomamos con calma en carretera. En conducción dinámica dispara los decibelios y el consumo, y ya no resulta tan agradable. Tiene tres falsas relaciones en su mapa de actuación, pero sin posibilidad de cambiar de manera secuencial. Pero sí presenta un programa 'L' que actúa a modo de una relación más corta.

Todas estas novedades, más la posibilidad de disfrutar del sistema NissanConnect, ya están disponibles.



EL ACABADO N-SPORT, ASOCIADO SÓLO AL MOTOR DE 117 CV, SE REMATA DE FORMA MÁS DEPORTIVA Y PRESENTA AJUSTES EN EL CHASIS

La mejor manera de probar un Station Wagon radical es hacerlo en un entorno radical. Por eso hemos probado el Peugeot 508 SW sobre una gruesa capa de nieve recién caída. Y el resultado ha sido fantástico.



Un familiar para todo

Andrés Mas | amas@motor16.com

Pero, sobre todo, es un familiar que no quiere serlo; o, al menos, que no quiere que se le encuadre en el típico grupo de modelos tipo break destinados a familias numerosas, porque prefiere ser el coche elegido por parejas que se vuelven locas por los deportes náuticos, por amigos amantes de la naturaleza o por locos del esquí y de la montaña. En este último entorno, y dotado de neumáticos Michelin CrossClimate, el 508 SW también se convierte en un estupendo aliado para afrontar un viaje con condiciones invernales extremas. Y así lo ha demostrado subiendo desde Lérida al Valle

de Arán con muchísima nieve recién caída en la carretera a medida que nos acercábamos a Viella. En esas condiciones el “break radical”, como lo denomina Peugeot, parece contar con tracción total y sube el puerto más complicado sin despeinarse. Unos neumáticos que valen para todo el año y que en invierno evitan tener

que poner cadenas en situaciones límite de adherencia. El 508 SW se convierte así en el compañero ideal de fatigas, sea cual sea la época del año y la carretera que recorramos.

Aunque Peugeot ha puesto a la venta 120 unidades de una versión limitada First Edition espléndidamente equipada, con precios que parten de



◀ Las versiones First Edition cuentan con un acabado específico. Y un equipamiento que incluye prácticamente todas las opciones.

PVP desde **50.300**

 **EMISIONES OFICIALES: DE 124 A 132 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

 Amplitud de las plazas traseras. Diseño exclusivo y calidad. Comportamiento. Tecnología premium.

DEBE MEJORAR

 Visibilidad por espejo interior. Posición de las 7 teclas del salpicadero. Hueco algo perdido bajo la consola central.

los 50.300 euros, lo cierto es que del resto de la gama no se podrán hacer pedidos hasta finales de febrero, y el coche se comenzará a entregar a partir del mes de julio.

La gama estará compuesta por tres diésel BlueHdi, con 130, 160 y 180 CV, y dos motores de gasolina PureTech, con 180 y 225 CV. Todos, salvo el BlueHdi de 130 CV que lleva un cambio manual de 6 marchas, contarán con la caja automática EAT8 con levas en el volante. Y en el mes de diciembre llegará el 508 SW PHEV, con etiqueta ‘0’ de la DGT y 50 kilómetros de autonomía en eléctrico –40 según la norma WLTP–. Esta versión extraordinariamente eficiente mantendrá la misma capacidad del maletero, ya que las baterías irán alojadas bajo los asientos traseros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 225	BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.997
Potencia máxima/rpm	225 CV / 5.500	180 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.900	40,8 mkg / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 vel.	Automática, de 8 vel.
Frenos del/tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	235/40 R19	235/40 R19
Peso (kg)	1.500	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.788/1.859/1.420	4.788/1.859/1.420
Volumen maletero (l)	530 - 1.780	530 - 1.780
Capacidad depósito (l)	62	55
De 0 a 100 km/h (s)	7,4	8,4
Velocidad máx. (km/h)	245	230
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	4,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	132	124
Precios desde... (euros)	50.300 (First Edition)	50.900 (First Edition)

◀ Con los neumáticos Michelin CrossClimate, el 508 SW sube por las carreteras nevadas sin que nada lo detenga, y sin necesidad de cadenas. El maletero es muy capaz, con 530 o 1.780 litros.



◀◀◀ La consola está presidida por el Navegador Connected, con pantalla de 10,3", gráficos 3D y numerosas opciones de cartografía. Se maneja mediante el Remote Touch Pad o por comandos de voz.



Culto a la deportividad

Lanzado el pasado año, el nuevo NX amplía su gama con la edición especial Sport Edition, de mayor equipamiento y enfoque más dinámico.

Lexus refuerza la deportividad del NX 300h, su crossover premium de tamaño medio, con la incorporación del acabado Sport Edition, que ofrece la oportunidad de diferenciarse aún más desde el punto de vista estético, al tiempo que incrementa el equipamiento en comparación con el nivel Business Navigation.

Así, la nueva versión Sport Edition incorpora unos llama-

tivos detalles negros en el exterior –barras horizontales, marco de la parrilla frontal de ‘doble punta de flecha’ y carcasas de retrovisores–, al tiempo que enriquece su ya completa dotación con las llantas de aleación de 18 pulgadas de cinco radios y acabado bronce, el techo panorámico de gran tamaño –con persiana corrediza eléctrica– y el Navegador Connected con pantalla

de 10,3 pulgadas, que ofrece gráficos 3D y diversos formatos de cartografía, y se maneja mediante el Remote Touch Pad o los comandos de voz.

Disponible ya en la red de Lexus por 49.200 euros, el NX 300h Sport Edition sigue disfrutando en el capítulo mecánico, como sus hermanos de gama, de la tecnología híbrida autorrecargable gracias a su motor de gasolina de 2,5 li-

tros asociado a un generador, una batería y un motor eléctrico. Con una potencia total de 197 CV que garantiza altas prestaciones, esta fiable solución técnica se traduce en un mayor placer de conducción, con las ventajas añadidas de unas emisiones bajas, un menor consumo de combustible y todos los beneficios que conlleva ser catalogado con la etiqueta ECO de la DGT.

LEXUS FULL DRIVE Una cobertura integral

El programa Lexus Full Drive es sinónimo de tranquilidad, pues ofrece todos los servicios que el cliente necesita para disfrutar de su Lexus. Además, es flexible, de modo que permite elegir entre diferentes opciones para adaptarse a cada necesidad. Por ejemplo, con Lexus Full Drive te beneficias del **Mantenimiento** periódico del coche durante cuatro años o 60.000 kilómetros, que incluye tanto las piezas como la mano de obra necesaria en revisiones: cambio de aceite, filtros, líquido de frenos y comprobaciones de batería, frenos dirección, suspensión, luces, motor o carrocería, entre otras. Incluye también piezas de desgaste como discos o pastillas de freno o batería auxiliar; y puede, adicionalmente, beneficiarse del Chequeo Integral del Sistema Híbrido. Asimismo, Lexus Full Drive amplía la **Garantía** para cualquier tipo de reparación necesaria en el vehículo y ofrece asistencia en viaje –avería mecánica, accidente, error o falta de combustible, batería agotada, neumático pinchado, robo del vehículo y llaves perdidas o dentro del vehículo–, en ambos casos durante cuatro años sin límite de kilometraje. Además, Lexus Full Drive incluye el primer año de **Seguro** Lexus Premia a Todo Riesgo, con beneficios como vehículo de sustitución Lexus o garantía de



redirecciónamiento a Centro Autorizado Lexus. Por último, y ya en el terreno de la **Conectividad**, el programa de la firma japonesa contempla los Servicios de Lexus Connected: Wifi-Hotspot 4G, tráfico online, radares Coyote, búsqueda vía Google, Streetview o envío de rutas al navegador desde el teléfono móvil. La nueva aplicación My Lexus, disponible para los sistemas operativos iOS y Android, nos recuerda dónde hemos aparcado el vehículo para localizarlo rápidamente; y también desde el teléfono móvil podremos buscar un Centro Autorizado Lexus, establecer recordatorios para la próxima revisión o llamar directamente al departamento Lexus que necesitemos en cada momento.

la frase

Jyrki Katainen. Vicepresidente de la Comisión Europea.

«Animamos a España a notificar a la Comisión las iniciativas legislativas que contemplen restricciones al diésel y combustibles fósiles. Un Estado miembro no puede hacer restricciones a productos que cumplen la regulación europea».



en breve

► **VW RENUEVA EL LIDERATO.** Con 10,83 millones de unidades, VW renueva por tercer año como líder de ventas, con Renault-Nissan-Mitsubishi muy cerca (10,76) y Toyota ocupando la tercera posición (10,59).

► **MIEDO AL BREXIT.** Pese a los 91 millones de euros ofrecidos por el Gobierno británico por asignar nuevos modelos a la planta de Sunderland, Nissan se lleva a Japón la el próximo X-Trail para el mercado europeo.

► **SÓLO NV200 ELÉCTRICA.** Nissan también ha anunciado que la NV 200 diésel se dejará de hacer en verano, y sólo se mantendrá la versión eléctrica de un modelo que Barcelona fabrica en exclusiva mundial.

► **IMPULSO AL TRANSPORTE POR TREN.** La colaboración ratificada de Anfac y Adif, que llegará a 2020, facilitará e incrementará el uso del ferrocarril desde las plantas automovilísticas. La logística representa el 10 % del valor del vehículo y por tren se transporta el 15 % de las unidades que se hacen al año en España: 800.000 en 2018.



URGE UNA NORMATIVA CLARA PARA LOS VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL

La siniestralidad de los patinetes se puede triplicar

Siete de cada diez españoles considera los patinetes, especialmente los eléctricos, un peligro para la Seguridad Vial, apreciación que coincide con el aumento de la accidentalidad que augura el estudio de la Fundación

Linea Directa para este tipo de vehículos. De hecho, las previsiones triplican el número de vidas que se puede cobrar en 2019 este medio de transporte si no se toman medidas, pasando de los 5 muertos en siniestros con Vehículos

de Movilidad Personal (VMP) implicados del año pasado a los 17 en este. Fueron consecuencia de los 273 siniestros con VMP implicados recogidos en los datos de la Fiscalía de Seguridad Vial en 2018. Su análisis indica

que en el 90 por ciento de los casos el culpable fue el VMP, generalmente por imprudencia, descuido o falta de pericia del conductor, mayoritariamente jóvenes, con una media de 29 años. Además, un tercio de esos accidentes con víctimas tuvo lugar en la calzada (33 %), el 28 % en la acera y el 19 % en un paso de peatones; en algo más de la mitad (57 %) el incidente se produce contra turismos y autobuses. Por territorios, País Vasco y Canarias presentan la mayor proporción de incidentes de patinetes eléctricos con lesionados, frente a Asturias y Castilla y León, que detentan las menores tasas.

Se trata de una siniestralidad contrastada, que parece muy lejos de la situación real puesto que,

como pone de manifiesto la encuesta que acompaña el informe de la Fundación Linea Directa, un 5 % de los españoles (1,7 millones de personas) aseguran haber presenciado o sufrido algún percance con un VMP en el que había algún lesionado; porcentaje que se dispara en la ciudad de Valencia hasta casi el 12 % de los preguntados. A la percepción generalizada de que los VMP suponen un peligro para la seguridad vial, el 95 % de la sociedad añade que sus usuarios «no respetan las normas de circulación y van por donde quieren». Apreciación muy próxima a la realidad, lo que parece imponer con urgencia una normativa homogénea para acabar con el caos creado en calzadas y aceras por la falta de experiencia

y respeto a los demás que, en multitud de ocasiones, demuestran los usuarios de este medio de transporte. Necesidades a la que la Dirección General de Tráfico hace frente con un Real Decreto cuyo borrador contempla la prohibición para los VMP de circular por vías interurbanas y la limitación a 25 km/h de la velocidad en los eléctricos. Pero no aclara si podrán circular por las aceras o será necesario algún tipo de formación, seguro, casco, timbre o luces.



el puntazo

El Ministerio de Economía francés plantea para los diésel de última generación la misma etiqueta ecológica de los gasolina más modernos, híbridos recargables y de gas.

Catalogar los diésel de última generación como 'Crit 'Air 1' en lugar del 'Crit 'Air 2' actual es la propuesta del Ministerio de Economía francés, al entender que son tan limpios como los gasolina más modernos, tras las restrictivas normativas de descontaminación impuestas a los vehículos de gasóleo (filtros de partículas, catalizadores...). Una equiparación justa que, además, frenaría la vertiginosa caída de ventas iniciada, que amenaza entre 10.000 y 15.000 empleos a corto plazo en Francia.

Todo ello convierte 2018 en «un año muy especial para Kia», asegura Eduardo Divar, el director general de Kia Motors Iberia, orgulloso de que «nuestros productos gustan y se adaptan perfectamente a las necesidades de las personas y al entorno cambiante en el que vivimos».



Automoción

El sector pide medidas consensuadas

Mientras el secretario general de Industria y de la pequeña y mediana empresa, Raul Blanco, afirma que las decisiones que afectan al sector de la automoción serán consensuadas con fabricantes de vehículos y componentes y distribución, recordando que «no hay ningún tipo de normativa» desarrollada, el presidente de Anfac, José Vicente de los Mozos, no deja de pedir a las administraciones coordinación y trabajo conjunto. De hecho, el también presidente de Renault España avisa que «la excesiva presión hacia una transición acelerada a la descarbonización puede poner en peligro la competitividad de las fábricas en España». Añadiendo que «debemos ir en línea con

Europa en los objetivos de la descarbonización, pero manteniendo el principio de neutralidad tecnológica». Por eso Anfac trabaja en un plan estratégico, que aborda la descarbonización sin prohibiciones y los retos que plantea la movilidad del futuro, con el objetivo puesto en 2040. Una hoja de ruta para mantener nuestra relevancia en el contexto mundial como fabricante de vehículos y facilitar un ecosistema que impulse las inversiones.

Multas

Errores de radar reclamables

Una sentencia promovida por Automovilistas Europeos Asociados (AEA) condena a la DGT a devolver multas y puntos por márgenes de error de radares mal aplicados. Son más de un centenar las sentencias favorables logradas por AEA al argumentar que «el cinemómetro no realiza una medición exacta de la velocidad del vehículo». Por debajo de 100 km/h supone -5 km en los radares estáticos y -7 km en los móviles, cifras que se convierten en porcentaje por encima de 100 km/h. Correcciones importantes cuando supone bajar el exceso de velocidad a un tramo con menos penalización.

Iniciativas

Por un parque renovado

A la Proposición no de Ley con la que el Grupo Parlamentario Popular insta al

la cifra

1,93

millones de impactos sin heridos se contabilizaron en 2018. «Golpes de chapa» que alcanzaron la cifra más alta de los últimos ocho años, con viernes y lunes como días con más colisiones, y agosto y diciembre como los meses más tranquilos, frente a octubre, el más problemático.



Hyundai

En el 'top ten' nacional

«Excelente y excepcional», así cataloga Leopoldo Sátrústegui, el director general de Hyundai en España, el año que acaba de terminar, ejercicio en el que la filial de la marca coreana ha sido destacada como la mejor subsidiaria de la compañía en el mundo. Merecido reconocimiento, al lograr el mejor resultado de su historia con récord de ventas (64.573 unidades) y cuota de mercado (4,9 %). También ha sido la marca con mayor crecimiento entre las diez más vendidas (+17 %) y se ha colocado, por primera vez, en el 'top ten' de matriculaciones, superando las 62.000 unidades fijadas como objetivo para 2018. Además, el 70 % de las operaciones fueron ventas a particulares, el canal que da rentabilidad a la red comercial, formada por 80 concesionarios y 204 puntos de venta, que cerró 2018 con una rentabilidad sobre facturación del 3 %. La previsión para 2019 es llegar a los 68.000 vehículos, con un crecimiento del 5 %, frente al 3 % que se espera del mercado total español, aprovechando la amplia oferta de modelos ecológicos, como el Ioniq (híbrido, híbrido enchufable y eléctrico) o el Kona, el pequeño todocamino, también disponible en eléctrico con una autonomía de 450 kilómetros.

Gobierno a rejuvenecer el parque automovilístico español se une el anuncio del Ejecutivo vasco de lanzar un Renove para sustituir los vehículos con más de diez años. Plan que no discrimina tecnologías y es aplaudido por concesionarios (Faconauto) y vendedores

(Ganvam), al ser la vía que deberían seguir autonomías y Gobierno. Por su parte, los Populares abogan por considerar la antigüedad del vehículo a sustituir, las bajas emisiones del que se compra, nuevo o usado, y la renta del beneficiario del apoyo público.

Rectificación: pequeño desliz

Evidentemente, Luca de Meo no es el presidente de la Xunta de Galicia, como aparecía en el anterior Motor 16. La informática nos 'traicionó', y no guardó que la frase correspondía al presidente de Seat y presidente del consejo de administración de Volkswagen Group España Distribución, por lo que pedimos disculpas por un error que colocaba a De Meo en el cargo de Alberto Núñez Feijóo.



Barcelona

Un salón centenario

Con 37 marcas presentes y un aumento de la superficie, el ahora llamado Automobile Barcelona celebra su centenario. Del 11 al 19 de mayo en la Ciudad Condal se reunirán las últimas tendencias del sector de la automoción, en un Salón

estructurado en tres ejes. El denominado «Motorshow», estará dedicado a las novedades de las marcas y la transformación tecnológica y el futuro de la automoción; nuevas soluciones, como conducción autónoma o electrificación, que los visitantes podrán experimentar en el entorno real del 'Connect Street'. Y habrá un espacio en el que recorrer los cien años de historia del Salón y la estrecha relación del certamen con Barcelona y el desarrollo de la industria automovilística en España.

ADAC EcoTest

Dos Volkswagen en la cumbre

e-Golf (100 puntos) y e-up! (99 puntos) son los coches más limpios de 2018, según el EcoTest del ADAC alemán, la exigente prueba que determina emisiones y consumos desde 2003. Los eléctricos de Volkswagen se han impuesto a BMW i3s, Smart Fortwo Coupé EQ —ambos con 98 puntos— e Hyundai Kona Electric 64 kW (96 puntos), los cinco mejores de los 111 modelos probados en esta edición, la primera con vehículos lanzados al mercado ya con la normativa de gases de escape Euro 6d-TEMP.



Resultados Kia

La fuerza del cliente particular

Al récord de ventas alcanzado en 2018 (63.430 unidades y +11 %), Kia Motor Iberia añade un gran avance en compras de particulares, en el que se coloca como tercera marca más vendida, con una cuota en ese canal del 7,3 %. Logros apoyados en los nuevos Ceed y Sportage, y la amplia oferta de vehículos electrificados, que aupán a la filial española de la marca hasta la octava posición del mercado español, con el 5,2 % de



cuota, 0,3 puntos sobre la penetración de 2017. Acorde con esos resultados, la rentabilidad de la red mejoró notablemente en 2018, pues según los datos facilitados por la compañía, sus concesionarios alcanzaron el 2,9 % en 2018, porcentaje que supera en 0,8 puntos lo conseguido en el ejercicio anterior y muy por encima de la media.

PILOTO DE RALLYS



RÖHRL, EN EL HALL DE LA FAMA

El alemán Walter Röhrl es el primer piloto de una disciplina distinta a la Fórmula 1 que consigue un hueco en el Salón de la Fama (Hall of Fame) de la Federación Internacional del Automóvil (FIA). Röhrl comenzó a pilotar en 1968, fue dos veces campeón del mundo y desde los años 80 trabaja con Porsche en el desarrollo de modelos como el 959 o el Carrera GT.

ATENTOS A...

HASTA EL 28/02

Está abierta la participación en el concurso **Toyota Dream Car Art Contest**, en el que los niños pueden dibujar el coche de sus sueños. Tiene un fin solidario, ya que la marca colabora con la Fundación Aladina, que ayuda a niños enfermos de cáncer.

PARA LEER

YA A LA VENTA IMÁGENES DE RALLY

Si eres apasionado de los rallies, no puedes perderte la última edición de 'Imágenes de Rally' (35 euros). El libro de Esteban Delgado reúne las mejores fotos y la guía más



completa de la temporada 2018 del WRC, el Campeonato de Europa de Rallys y los campeonatos de España de asfalto y tierra. Está prologado por Tommi Makinen.

+ en www.citroenorigins.es

CENTENARIO



▲ La celebración del centenario de Citroën arrancó en Retromobile París con la exposición de 30 coches icónicos de la marca, desde modelos de producción hasta prototipos.

CITROËN REPASA SU HISTORIA

Este 2019 Citroën cumple 100 años. Un aniversario que se celebrará por todo lo alto con actividades en todo el mundo. En Retromobile París, la marca ha repasado su historia con la exposición de 30 coches emblemáticos. Los modelos estaban divididos en tres grupos: 10 vehículos de serie, 10 concept y 10 coches de carreras. Entre

los primeros estaba el Tipo A 10 HP (el primer automóvil francés producido a gran escala), C3 5 HP, Traction Avant, Tipo H, 2 CV, DS 21 Pallas, Méhari, CX 25 Prestige, C6 y C5 Aircross.

Entre los prototipos estaban el C10, GS Camargue, Karin, Activa 1, Xanae, Osmose, C-Métisse, GTby-Citroën, Tubik y CXPERIENCE. Y en competición: el Scarabée d'Or, Petite Rosalie, DS 21 de 1969, SM de 1971, 2 CV Raid África, ZX Rallye Raid, Xsara Kit Car, C4 WRC, C-Elysée WTCC y el C3 WRC.

CON LA BICI APOYO AL ESQUÍ DE BASE

Se acaba de poner en marcha la Audi quattro Cup, la competición con la que la marca de los cuatro aros promueve el esquí alpino de base. El circuito consta de seis pruebas que se disputarán en las principales pistas del territorio nacional. Participarán un total de 230 esquiadores de entre 9 y



LIBRO GUINNESS

LOS RÉCORDS DEL MOTOR

Cada año, el libro Guinness (25,95 euros) recopila las hazañas más insólitas y el mundo del motor aporta unos cuantos récords en cada nueva edición. En la de 2019, entre los fabricantes de automóviles figura Seat que, durante la celebración del 60 aniversario del Seat 600, consiguió reunir 787 unidades de este modelo. Entre los

pilotos destacados está la española Ana Carrasco, que a sus 20 años se convirtió en la primera mujer en ganar una carrera del Campeonato del Mundo de Motociclismo, en este caso de Supersport. Y entre las hazañas increíbles, la del chino Han Yue, que logró poner un coche a dos ruedas durante 45 minutos y 59 segundos.



+ en www.lexusauto.es

VEHÍCULO OFICIAL DE LA GALA DE LOS GOYA

LEXUS SE UNE A LA FIESTA DEL CINE ESPAÑOL

En la 33 edición de la gala de los Goya no solo brillaron los actores y directores que subieron al escenario a recoger el galardón. Lexus también destacó como coche oficial del evento.

El LC 500h, el buque insignia de la marca Lexus, fue uno de los protagonistas en la alfombra roja de la gala de los premios Goya de este año. Los principales invitados a la fiesta del cine español se fotografiaron al lado de este llamativo coupé, entre ellos las actrices Belén Rueda, Rossy de Palma o Cayetana Guillén Cuervo, los

actores Álex González y Paco León o los directores Alejandro Amenábar o Álex de la Iglesia. También fueron muchos los que llegaron al Palacio de Congresos y Exposiciones FIBES de Sevilla —donde se celebró la entrega— a bordo de modelos de Lexus, como el crossover NX 300h, ya que la marca fue coche oficial del evento.



◀ De izda a dcha y de arriba a abajo: Antonio de la Torre (Goya al mejor actor), Susi Sánchez (Goya a la mejor actriz), Alejandro Amenábar junto a Karra Elejalde y Alfonso Bassave con Juana Acosta.



+ en www.ford.es

FORD RANGER

UN PICK UP CON PODERÍO

Ford ha presentado el renovado Ranger. Lo ha hecho grabando un vídeo que puedes ver en **m16.in/v3921** que muestra la enorme capacidad de re-

molque de este pick up. El reto era arrastrar un convoy de 15 caravanas de casi 100 metros de largo y 20 toneladas de peso. Y el Ranger lo superó con éxito.



+ en www.audi.es

AUDI

GAMA SUV PARA EL REAL MADRID DE BALONCESTO

La gama SUV de Audi, y en especial el Q7, se coloca en primer lugar entre las preferencias de los jugadores del Real Madrid de baloncesto, a los que la marca ha entregado recientemente las llaves de los coches que conducirán esta temporada en un acto celebrado en la Ciudad Deportiva de Valdebebas. Jaycee Carroll o

Gustavo Ayón se decantaron por el Q7 50 TDI quattro tiptronic. Felipe Reyes, Sergio Llull o el entrenador

Pablo Laso conducirán un Q8 50 TDI quattro tiptronic mientras que Rudy Fernández ha preferido el Q5.





LA FIA Y LIBERTY QUIEREN QUE EL REGLAMENTO DEL AÑO 2021 FAVOREZCA LOS ADELANTAMIENTOS. LO DEL 2019 ES SÓLO UN ANTICIPO



La presentación del Haas VF 19, el primer monoplaza desvelado esta temporada, se rodeó de gran expectación por adoptar ya los cambios aerodinámicos del nuevo reglamento técnico. Otra de las novedades del 2019 serán los guantes usados por los pilotos, que integran sensores biométricos para medir datos como el oxígeno en sangre o el ritmo cardíaco.



La Fórmula 1 busca un aire más limpio

La Fórmula 1 introduce en 2019 un buen paquete de novedades, de alcance puntual en su mayoría, pero entre las que destacan las modificaciones aerodinámicas que persiguen mejorar la dinámica de las carreras con una mayor facilidad para adelantar. Cambio este último que podría producir una diferente jerarquía en el campeonato.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Motorsport Images

El nuevo Haas VF 19 fue el primer anticipo del cambio

más importante que traerá 2019, como pionero con ese alerón delantero en el que estaban puestas todas las miradas. El monoplaza americano

mostraba el primer ejemplo de las novedades aerodinámicas introducidas para mejorar los adelantamientos, uno de los grandes problemas de

la generación de monoplazas nacida en 2017. A la hora de leerse estas líneas ya se conocerán prácticamente todos los conceptos propuestos

por los diferentes equipos, incluyendo la pretemporada que se, inicia un año más, en Montmeló.

La dificultad para adelantar de los actuales monoplazas es uno de los grandes problemas de la Fórmula 1 actual, cuestión que tanto la FIA como Liberty quieren afrontar radicalmente con el profundo cambio de reglamento técnico de 2021. Pero los propietarios de la Fórmula 1 no podían esperar tanto ante el panorama actual. Por ello, en abril del pasado año se aprobó un anticipo, y los ingenieros tuvieron que ponerse manos a la obra inmediatamente.

El protagonista fundamental del cambio ha sido la modificación del alerón delantero, elemento crucial en el rendimiento aerodinámico de un monoplaza. Al avanzar, este encuentra en las ruedas delanteras uno de sus principales puntos de resistencia. El alerón delantero tiene como una de sus misiones fundamentales aminorar este 'drag'. Los complejos y barrocos diseños en vigor hasta 2018 constaban de numerosos planos en cascada cuyo objetivo era desplazar hacia arriba y lateralmente los flujos de aire lo más lejos posible del monoplaza para evitar

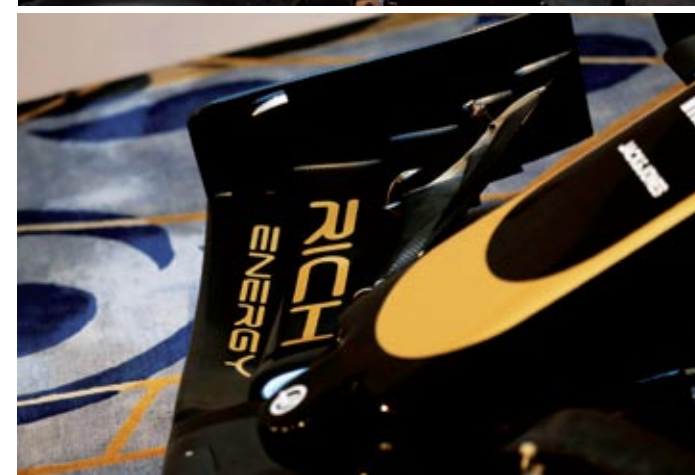
que esos vórtices afectaran al rendimiento del difusor y el alerón trasero. Las turbulencias, que se las coman otros.

Porque dichos efectos aerodinámicos suponen una amplia estela de aire 'sucio' que restaba carga y, por tanto, estabilidad a un perseguidor que perdía rendimiento

y capacidad de ataque. Las modificaciones de 2019 han alterado el alerón delantero para reducir ese flujo de aire 'sucio' y las consiguientes turbulencias. Ahora es más ancho y con solo cinco elementos en cada uno de sus planos. Se amplía su anchura —que cubre la de las ruedas—, fondo y altura. Con el

**VARÍA EL POLÉMICO SISTEMA DE PENALIZACIONES POR CAMBIOS EN LAS UNIDADES DE POTENCIA HÍBRIDAS, QUE AFECTABA A LA PARRILLA**

◀ Pirelli variará la denominación de sus neumáticos para evitar confusiones entre los aficionados. Abajo, el nuevo alerón delantero, ahora más ancho y limitado a cinco elementos 'en cascada'.



mismo objetivo se han simplificado diseños de los conductos de frenos para evitar ganancias aerodinámicas, así como la altura y longitud de los paneles laterales. Para compensar los cambios en la parte delantera, el alerón trasero se eleva 50 milímetros, es 100 milímetros más ancho y 20 milímetros más profundo. Pero ante su mayor tamaño también se permite en 2019 una mayor 'boca' de apertura del DRS.

En definitiva, se trata de lograr una estela más estrecha y elevada que facilite al rival rodar más cerca sin perder tanta carga aerodinámica como hasta ahora. En principio dichos cambios supondrán perder 1,5 segundos por vuelta según las simulaciones, aunque los equipos confían en recuperarlos con la evolución técnica según avance la tem-

porada. Tema aparte será el comprobar si la modificación de 2019 conseguirá o no su objetivo y si afectará a la jerarquía de la parrilla, especialmente en la primera parte de la temporada. Porque hay opiniones para todos los gustos.

Todavía en el apartado de la aerodinámica, la FIA ha establecido clarificaciones respecto a la posición y anclaje de los espejos retrovisores, que se intentaron explotar el año pasado por varios equipos. Ahora se restringe su complejidad de diseño para buscar ventajas aerodinámicas. Respecto al halo, se ha definido el uso de los elementos aerodinámicos incorporados desde su introducción, y una cámara de a bordo en este elemento también ofrecerá la visión del piloto.

El presente campeonato

también incorpora otras novedades técnicas y deportivas, aunque no con el mismo impacto. En el terreno de los neumáticos, Pirelli simplificará las siete denominaciones de sus compuestos para evitar confusión entre los aficionados. Ahora pasarán a denominarse genéricamente 'blandos', 'medios' y 'duros' en cada carrera, independientemente de los diferentes compuestos totales de la gama. Aunque también habrá cambios físicos en este apartado, ya que se reduce el grosor de la capa exterior del neumático para mitigar ese 'blistering' sufrido en tantas pistas del pasado año al comienzo de cada 'stint', y que condicionaba el ritmo del piloto. Pero esta novedad también significará la reducción de la vida del neumático, que persigue más paradas en boxes para

superar la media de una sola en la mayoría de las carreras de la pasada temporada.

Una de las quejas de los pilotos estos últimos años ha sido la necesidad de ahorrar gasolina por el control de su flujo al motor, que se estableció en 2014 en 100 kg/h. Ahora los pilotos tendrán 5 kilos más de combustible en carrera, hasta alcanzar un total de 110. Sobre el papel, los pilotos tendrán más libertad para atacar sin depender tanto del combustible total a su disposición, lo que no significa que todos y en todas las pruebas incorporen el máximo al salir a la carrera. Sin embargo, se mantiene el número de motores disponibles para toda la temporada, por lo que también los pilotos deberán tener en cuenta este factor a la hora de gestionar ese ritmo en la prueba. También

en el terreno del motor, la FIA ha seguido definiendo el uso de aceite para mejorar la combustión y, por tanto, la potencia, especialmente en modos específicos usados durante los entrenamientos clasificatorios. A partir de ahora, los equipos deberán salir a estas sesiones con el depósito auxiliar de aceite totalmente vacío.

Indirectamente relacionado con el apartado de los motores es la modificación del polémico sistema de penalizaciones por cambios en los diferentes elementos de las unidades de potencia híbridas. El año pasado se simplificó dicho sistema, llevando directamente a los pilotos al fondo de la parrilla si sumaban más de quince puestos de penalización. Pero el orden final se determinaba por el de salida de los pilotos a la pista, lo que provocaba co-

las en boxes. A partir de esta temporada, aquellos pilotos enviados al fondo de la parrilla arrancarán según su puesto de entrenamientos, lo que evitará que los implicados dejen de participar en las sesiones, como era el caso de años anteriores.

La FIA también ha decidido coger con el toro por los cuernos con la desventaja que suponía la actual reglamentación sobre el peso mínimo del monoplaza, que perjudicaba a los pilotos con mayor envergadura. Hasta 2018 el total del monoplaza era de 733 kilos, incluyendo coche y piloto. A partir de 2019 se establece un peso mínimo separado para ambos, lo que permitirá a algunos pilotos no verse forzados a perder peso en detrimento de su condición física. Así, el total será de 740 kilos, con un máximo de 80 kilos para

el piloto, con lastre añadido en caso de que no se llegue a ese límite.

La FIA también ha introducido cambios en las verificaciones técnicas para agilizar el trabajo de los equipos. Porque desde ahora serán estos quienes procedan a llevarlas los jueves, aunque enviando un documento con el que confirman su conformidad con el reglamento, independientemente de que sus comisarios puedan llevar a cabo su propia inspección en cualquier momento del fin de semana.

En el terreno de la seguridad, los monoplazas incorporarán en los alerones traseros un nuevo sistema de luces para ser mejor vistos por sus perseguidores, en la línea de los usados en el Mundial de Resistencia. También en este apartado se introducirá una importan-

te novedad que supondrá un primer paso a ampliar en el futuro. Así, los pilotos llevarán obligatoriamente unos nuevos guantes biométricos desarrollados por la empresa Signal Biometrics. El sistema, integrado en el mismo guante, incluye unos sensores ópticos flexibles, de sólo 3 milímetros de grosor y 23 gramos de peso, que enviarán datos como el volumen de oxígeno en la sangre y el ritmo cardíaco a la FIA, para que sean monitorizados y seguidos permanentemente desde el primer momento en el que un piloto sufre un accidente. En el futuro está previsto que puedan añadirse más parámetros de la salud y estado físico del piloto, tecnología que parece solo el comienzo de un campo de importantes aplicaciones potenciales tanto dentro como fuera de la Fórmula 1.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LA INCERTIDUMBRE NO DEJA CRECER EL MERCADO

Con 93.546 turismos y vehículos todoterreno matriculados en enero (-8 %), y tras cinco años de crecimiento en ese mes, las ventas estrenan 2019 con bajada, manteniendo el descenso sostenido que se inició en septiembre del año pasado. El mercado de particulares, el de mayor volumen e importancia, encabeza la caída, al quedarse con 47.244 unidades (-9,6 %) por las dudas que generan las futuras prohibiciones y restricciones al automóvil.

Seat y el Dacia Sandero dominan los ranking de un enero en el que el reparto por carburantes coloca en el 60 % la elección de gasolina, frente al 28,9 % del diésel y el 11,1 de las energías alternativas, con una subida del 30% en las compras de eléctricos e híbridos (8.994 vehículos).

También en enero se debilitó la demanda de empresas (31.374 unidades y -5,5%) y alquiladores (14.928 coches y -8 %). Frenazo que, como aseguran las asociaciones del sector, favorece el deterioro del parque español, envejecimiento agravado por el aumento de ventas de vehículos de más de 15 años.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Enero		
SEAT	9.089	RENAULT 5.468
PEUGEOT	7.541	DACIA 4.927
VW	7.211	CITROËN 4.871
TOYOTA	6.074	HYUNDAI 4.370
OPEL	5.667	AUDI 4.125

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Enero		
SANDERO	3.153	3008 1.775
LEON	2.966	POLO 1.689
IBIZA	2.726	ARONA 1.688
GOLF	2.345	C-HR 1.684
QASHQAI	1.971	208 1.681

BMW

La berlina de la Serie 3 completa la oferta

Las entregas comenzarán en marzo, pero se admiten pedidos de la séptima generación del Serie 3 berlina, cuya oferta se limitaba al diésel de 190 CV y al gasolina de 258 CV, asociados al cambio automático Steptronic de ocho marchas y con la posibilidad de tracción total xDrive para el de gasóleo. Ahora se añaden los diésel de 150 (cambio manual) y 265 CV, y el gasolina de 184 CV, ambos con Steptronic. Más tarde llegará la variante BMW M Performance y el híbrido enchufable: versión 330e.

La oferta actual se completa con las líneas de equipamiento Sport, Luxury y M Sport, que añaden 2.500,

4.000 y 5.000 euros, respectivamente, a la factura de la motorización base, que llega con un equipamiento de serie muy completo. Además, el nuevo Serie 3 puede disponer de la tecnología BMW Laser, que convierte la berlina alemana en el primer coche de su segmento con este tipo de iluminación.

PRECIOS

320i Auto. 184 CV	42.400 €
330i Auto. 258 CV	47.250 €
318d Manual 150 CV	38.600 €
320d Auto. 190 CV	43.700 €
320d xDrive Auto. 190 CV	46.300 €
330d Auto. 265 CV	53.600 €

PREFERIDOS EN LA UE

El Golf mantiene su dominio

Con el Volkswagen Golf dominando — pese a la caída del 8% por la reducción del 30 % en la demanda de sus versiones diésel—, el mercado de la UE cerró 2018 con pocos cambios frente a 2017 en las primeras plazas. Un 'top ten' en el que destaca la llegada del Toyota Yaris, que gracias al aumento de la motorización híbrida sube hasta ese puesto desde la posición 15 de 2017. En cambio, el Opel Astra baja desde el puesto 10 al 21 por sus grandes caídas en Reino Unido y Alemania, sus mercados principales. Por su parte, el Nissan Qashqai se mantuvo como el SUV más vendido, pese al fuerte crecimiento del Peugeot 3008, que quedó cuarto. En el 'top ten' también resalta el Volkswagen Polo por ser el único con crecimiento de dos dígitos —ver cuadro—, y la consultora Jato destaca a Volkswagen T-Roc, Citroën C3 Aircross y Seat Arona como ganadores en cuota de mercado.

LOS 25 MÁS VENDIDOS EN 2018

	Unidades	% 18/17
GOLF	445.754	-8
CLIO	336.268	+2
POLO	299.920	+10
FIESTA	270.738	+6
QASHQAI	233.026	-6
ZOE	230.049	-6
TIGUAN	224.788	-5
OCTAVIA	223.352	-3
YARIS	217.642	+9
CORSA	217.036	-7
SANDERO	216.306	+8
CAPTUR	214.720	0
C3	210.082	+1
3008	204.197	+26
FOCUS	196.583	-9
500	191.205	+1
DUSTER	182.100	+22
2008	180.204	0
FABIA	172.511	-5
PANDA	168.697	-10
ASTRA	160.275	-27
PASSAT	157.986	-14
CLASE A	156.020	+8
308	155.925	-2
KUGA	154.125	+1



Por 2.700 € más, compra un Prius AWD-i

LOS PRECIOS

COROLLA HYBRID	5p	ST	Sedán
125H Business Plus	24.850 €	26.350 €	25.500 €
125H Active	25.450 €	26.950 €	25.950 €
125H Active Tech	25.950 €	27.450 €	26.550 €
125H Feel!	27.200 €	28.700 €	27.750 €
125H Advance	-	-	30.750 €
180H Feel!	29.450 €	30.950 €	-
180H Advance	32.700 €	34.500 €	-
180H Advance Luxury	35.200 €	37.300 €	-

RAV4	4x2	4x4
Business	32.050 €	35.250 €
Advance	33.950 €	37.150 €
Advance Plus	35.750 €	38.950 €
Feel!	37.950 €	41.150 €
Luxury	40.350 €	43.550 €

TOYOTA

Actualizaciones en Rav4, Corolla y Prius

A la llegada de la tracción a las cuatro ruedas para el Prius, que supone un suplemento de 2.700 euros frente a la factura del modelo convencional, se une la comercialización de los nuevos Rav4 hybrid y Corolla. Hay descuentos de 2.150 a 3.100 euros en el SUV, y de 3.000 a 5.550 euros en el Corolla, que se ofrece en tres opciones de carrocería —5 puertas, familiar y

berlina— y dos motorizaciones híbridas eléctricas autorrecargables, de 122 y 180 CV —sólo el motor más pequeño para el sedán—. Tras el lanzamiento en noviembre de la variante de tracción delantera en los dos equipamientos más altos, la oferta del Rav4 se completa ahora ofreciendo dos sistemas de tracción eléctrica (4x2, con 218 CV, y 4x4, con 222

CV) y cinco equipamientos. Más potente y eficiente, gracias al sistema híbrido eléctrico renovado, el sistema de propulsión AWD-i también refuerza las capacidades todoterreno del nuevo modelo, que cuenta con los últimos sistemas de seguridad y ayuda a la conducción, como la última variante del Toyota Safety Sense.

LEXUS

Nuevas versiones para ES 300h, RX 300h y el UX 250h europeo

Ya está disponible en nuestro país el nuevo sedán de la marca japonesa, el ES 300h, impulsado por la mecánica híbrida recargable de cuarta generación y 218 caballos, y que se puede combinar con cinco niveles de equipamiento. Incorpora la segunda generación del Lexus Safety System+, el paquete con sistemas de seguridad activa y pasiva.

También más potente y de tamaño ligeramente mayor es el renovado RC 300h, que apuesta por un dinamismo superior, tanto en diseño como en pres-

taciones, como corresponde a un coupé deportivo. Se han optimizado la aerodinámica y las suspensiones, además de haberse maximizado el placer de conducción. Al mercado español llega asociado al cambio automático secuencial de seis marchas con levas en el volante —el mismo del ES— y el motor híbrido de 223 caballos.

La tercera novedad es el UX 250h, el todocamino más accesible de la marca, que en España sólo se comercializa en versión híbrida y llegará en primavera a

PRECIOS

ES 300h	
ECO	45.000 €
Business	49.900 €
Executive	59.000 €
F-Sport	62.000 €
Luxury	65.800 €
RC 300h	
Business	48.100 €
Executive	50.600 €
F-Sport	59.900 €
Luxury	60.200 €
UX 250h	
ECO	33.900 €
Business	35.900 €
Executive	41.500 €
F-SPORT	44.800 €
Luxury	53.500 €



do por Lexus, el 2.0 de gasolina, que, asociado a otro eléctrico, le confiere 178 caballos. Será el primer modelo de Lexus con sistema e-Call.

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

PEUGEOT

'BLACK PACK', ELEGANCIA EN NEGRO

Los acabados GT y GT Line de 208, 2008 y 308 pueden contar con un pack que, centrado en el negro, destaca la elegancia y distinción de esos tres modelos de la marca francesa. Llantas de aleación, calandra y rejilla frontal, molduras, e incluso el león de Peugeot, destacan en esta opción, disponible por 290 euros en 208 y 2008 con acabado GT Line, y por 390 y 690 euros en los 308 GT y GT Line, respectivamente.



MASERATI

VULCANO, EL LEVANTE MÁS EXCLUSIVO

El fabricante italiano de deportivos de lujo lanza en los mercados de Europa y Asia 150 unidades de la edición exclusiva del Levante que, bautizada como Vulcano, se ofrece con el Twin-Turbo V6 de 350 CV (desde 136.000 euros) y 430 CV (desde 146.300). Bajo esa configuración, el primer SUV de la marca del tridente cuenta con detalles exclusivos, como el tono Grigio Lava en mate de la carrocería, la parrilla y logos en 'black chrome', las llantas de aleación Helio de 21" o la fibra de carbono y el aluminio del interior.



MPM MOTORS

ERELIS, DEPORTIVO A BUEN PRECIO

Llega a España el atractivo coupé de cinco plazas de la start-up francesa MPM Motors, que está desarrollando su red de concesionarios. Se llama Erelis y es el primer modelo de producción que emplea bastidor tubular y carrocería de composite, utilizadas en vehículos de competición, que dejan el peso en 1.240 kilos: entre el 10 y el 25 % más ligero que posibles rivales de tamaño equivalente. Lo impulsa un PureTech de origen PSA de 130 CV, asociado a un cambio manual de seis marchas, y cuenta con un equipo muy completo. Costará 15.995 euros, se podrá financiar con Santander Consumer y tiene 2 años de garantía o 200.000 km.



MAZDA

Llega el Mazda3, con entregas desde marzo

Dos carrocerías, tres niveles de acabado, dos motores y cambio manual o automático integran la gama de la nueva generación del compacto japonés, que supone una gran evolución del diseño Kodo y la tecnología SkyActiv, y cuenta con 2.700 euros de descuento. La apuesta por resaltar aún más la pureza de líneas y los reflejos de la carrocería en función de la luz se complementa con un interior limpio y minimalista, mientras

que en tecnología se estrena el nuevo motor SkyActiv X de gasolina con encendido por compresión; 188 CV y con el consumo de un diésel, que tardará un par de meses en llegar. Mientras tanto, la oferta se limita al 1.8 diésel y el 2.0 SkyActiv-G, al que la tecnología de hibridación ligera (Mild Hybrid) le otorga la etiqueta ECO de la DGT. También destaca por su equipamiento, puesto que desde el acabado más básico no faltan elementos como faros LED, Head Up Display proyectado en el parabrisas, G-Vectoring Control +, asistencia a la frenada con detección de peatones, reconocimiento de señales de tráfico, aviso y prevención de cambio de carril involuntario...



CITROËN

Edición Coleccionista, 100 años de celebración

Con una original colección, la marca gala celebra su primer siglo construyendo vehículos. Y como corresponde a ese recorrido por el tiempo, la edición especial 'Origins' asocia un modelo actual con otro histórico con el que comparte uno de los rasgos que ha definido a Citroën en sus cien años de vida: agilidad, personalización... Los protagonistas actuales son C1, C3, C3 Aircross, C4 Cactus, C-Elysée,

C4 SpaceTourer y Grand C4 Space Tourer, que se ofrecerán en diferentes combinaciones de color y una identidad común, rematando la distinción el 'Origins since 1919' en las puertas delanteras de cada vehículo. También comparten un ambiente interior común y un equipo de confort y seguridad de altura, con precios que parten de los 12.990 euros en el C3 Origins, 15.490 en el C4 Cactus Origins y

19.990 en C4/Grand C4 Space Tourer Origins. La edición coleccionista está disponible en España, salvo para las variantes de C1, C3 Aircross y C-Elysée, que llegarán en el segundo trimestre del año. Colección 'histórica' a la que une el C3 Aircross #InspiredBy, una exclusiva serie especial disponible desde 19.700 euros con un superequipamiento valorado en 2.600 euros.

exclusivos acabados 'designo' y el paquete Interior exclusivo Plus con acolchado de diamante. También cuenta de serie con sistemas de seguridad activa, como el asistente de frenado activo, que en caso necesario puede frenar de forma autónoma el vehículo.



Por 114.500 euros

PRECIOS		
Origin SkyActiv-G 122 CV	5p	Sedan
Evolution SkyActiv-G 122 CV	20.715 €	21.215 €
Evolution SkyActiv-G 122 CV Aut	21.615 €	22.115 €
Zenith SkyActiv-G 122 CV	23.415 €	23.915 €
Zenith SkyActiv-G 122 CV Aut	23.415 €	23.915 €
Origin SkyActiv-D 116 CV	25.215 €	25.715 €
Evolution SkyActiv-D 116 CV	22.715 €	23.215 €
	23.615 €	24.115 €

VW COMERCIALES

APUESTA POR EL GNC

Como muestra de su compromiso con el desarrollo y la promoción del Gas Natural Comprimido (GNC), VW Vehículos Comerciales ha firmado un acuerdo con Gasnam, la asociación que promueve el uso de ese combustible en España. El GNC permite ahorrar entre un 30 y un 50% sobre el diésel o la gasolina, respectivamente, y es un modelo del grupo alemán, el Caddy, el comercial con esta tecnología más vendido en España en 2018, con 443 unidades comercializadas. Disponible con tres variantes de carrocería (Furgón, Kombi y Trendline), al Caddy GNC lo impulsa el motor de gasolina y gas natural 1.4 TGI de 110 caballos.



PORSCHÉ

Nuevo 911, 400 unidades para España

En marzo comienzan las entregas de las cuatrocientas unidades destinadas a España de la octava generación del Porsche 911, más potente, confortable y seguro que su predecesor. Especialmente destaca el modo Porsche Wet, una primicia mundial que forma parte del equipamiento de serie de todas las versiones del nuevo 911. Este avanzado sistema de asistencia incorpora una función para adaptar los ajustes del vehículo y aumentar la estabilidad de marcha cuando detecta que el asfalto está mojado. El mo-

do Wet también se puede activar manualmente para incrementar la estabilidad en carreteras cubiertas de nieve o con agarre reducido. Alimentados por el motor bóxer turbo de seis cilindros, los 911 Carrera S y 4S disponen de 450 caballos, treinta más que la generación anterior, e invier-

ten menos de cuatro segundos en pasar de 0 a 100 km/h: 3,7 segundos el Coupé de tracción trasera y 3,6 el 4S de cuatro ruedas motrices, ambos 0,4 segundos más rápidos que sus antecesores.

PRECIOS

Carrera S	138.105 €
Carrera 4S Cabriolet	147.065 €
Carrera S Cabriolet	153.395 €
Carrera 4S Cabriolet	163.355 €



KIA

El e-Niro llega con dos autonomías: 288 o 454 km

Con una autonomía de 288 o 454 kilómetros y un descuento de 3.630 euros llega a los concesionarios españoles el e-Niro. Un modelo totalmente eléctrico que en el primer escalón recurre a un motor de 100 kW —equivalente a

136 CV— alimentado por una batería de iones de litio de 39,2 kWh que le permite homologar 288 kilómetros de alcance en ciclo WLTP. En cuanto al e-Niro más capaz y prestacional, cuenta con un motor de 150 kW de potencia —204 CV—, que se alimenta de un paquete de baterías con 64 kWh, capaz de incre-

mentar la autonomía en ciclo WLTP hasta los 454 kilómetros. Ambas motorizaciones tienen acabado Emotion, en el que no faltan faros Full LED, sistema de navegación con pantalla táctil de 8 pulgadas, sonido JBL, cargador inalámbrico, control de velocidad adaptativo, asistente de cambio de carril, llantas de 17 pulgadas... Completo equipamiento ampliable con el paquete opcional Luxury (1.750 euros), que añade tapizado en cuero, sensores de ángulo muerto, detección de vehículos traseros y asientos con calefacción, ventilados los delanteros y con regulación eléctrica y memoria el del conductor.



Emotion 100 kW: 39.485 €
y Emotion 150 kW: 42.985 €

NORTHGATE

CUARTA SEDE EN MADRID

Más de 15.000 metros cuadrados ocupa la delegación que el operador especialista en soluciones flexibles de movilidad acaba de inaugurar en Getafe. Con esas instalaciones, dotadas de los últimos avances tecnológicos y distribuidas en más de dos mil metros cuadrados de exposición, cuatro mil de taller, mil de oficinas y más de ocho mil de camp para su flota, Northgate afianza su fuerte presencia en la Comunidad de Madrid, donde cuenta ya con delegaciones en Algete,



▲ Fernando Cogollos (CEO de Northgate) y Nieves Sevilla (concejala del Ayuntamiento de Getafe).

Coslada y Leganés. A nivel nacional, Northgate cuenta con más de 50.000 vehículos, y con esta nueva sede, en la que ha invertido 1,5 millones de euros, espera incrementar en más de 3.500 unidades su flota en Madrid, una de sus grandes apuestas.

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



ESPAÑA

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

ventas@eurosolrecambios.com



¿Por qué nos cuesta tanto aprovechar las nuevas tecnologías?

Es evidente que estamos sufriendo una gran revolución, la **revolución tecnológica** que está cambiando nuestro día a día, y esta revolución ha venido para quedarse. También es evidente que la velocidad a la que se está produciendo es demasiado rápida incluso para los que con pasión nos dedicamos al mundo de las nuevas tecnologías.

Ahora mismo no es raro ver cómo un vehículo de gama media cuenta con hasta 40 o 50 gadgets que no estaban ni en la mente de los creadores de «Regreso al futuro». Existen asistentes muy potentes que aportan gran seguridad o comodidad, aunque los hay mucho más superfluos (me viene a la cabeza el **Fish Game** de MINI), pero los asumimos o incluso pagamos para lucirlos ante nuestros vecinos y cuñados, a ver quién lo ha comprado con más 'cacharros'.

Es innegable que un sistema que te avise de un ángulo muerto, controles de velocidad o la navegación son herramientas muy útiles y redundan en un uso más eficiente, cómodo y seguro del vehículo. Por lo tanto, estamos de acuerdo en que la mayoría de los avances producen una mayor eficiencia, comodidad y seguridad.

Entonces, ¿por qué no sucede lo mismo a la hora de organizar nuestro trabajo? Esta pregunta nos la hemos formulado desde hace ya mucho tiempo todos aquellos que nos dedicamos a la implantación de nuevas tecnologías en el entorno empresarial.

La distribución debe adaptarse a este nuevo paradigma. Por rentabilidad y por servicio. Los márgenes que ofrece la venta de un vehículo nuevo no dan ni para pagar los bolígrafos y los papeles impresos del pedido, y es por ello que hay que buscar nuevas formas de trabajar para que nuestra actividad sea rentable. Y a esto hay que añadir que los clientes exigimos cada vez más, requiriendo que todo el proceso de compra sea perfecto.

No hay más remedio, hay que invertir en nuevas tecnologías, pero entonces ¿por qué no lo hacemos?

Existen 2 grandes hándicaps que provocan que no se implanten nuevas herramientas:

Inversión o gasto. Las inversiones en nuevas tecnologías suelen asustar, pero por muy grandes que sean suelen ser mucho más económicas que cualquiera de las instalaciones que se poseen en cualquier concesión de nuestro país. Por lo tanto, este problema es subsanable incluso cuando la inversión 'grande' tiene un retorno de inversión relativamente alto.

Todos los gastos deben considerarse como inversión, ya que dicho coste será devuelto con creces. Por ejemplo, el empleo de una solución que genera expedientes digitales en el proceso de la matriculación y entrega de un vehículo puede suponer un ahorro de hasta un 30% en el tiempo del equipo involucrado, que suelen ser mínimo cinco personas. Ese ahorro de tiempo se puede dedicar a atender mucho mejor a los clientes.

Facilidad de uso. En mi opinión, este es el verdadero escollo ya que es necesario que las herramientas, tanto en su puesta en marcha como en su uso, sean sencillas y no creen resistencia en las personas que las van a utilizar.

El camino a seguir es el de las soluciones 'verticales' diseñadas y creadas pensando en el negocio, contando con todo el know-how aportado por los propios clientes, que son los que realmente conocen las problemáticas de su negocio. De este modo, los usuarios verán reflejado su trabajo diario, permitiendo una transición más rápida y sencilla.

Como conclusión, debemos afrontar el cambio tecnológico para nuestro beneficio, invirtiendo en las herramientas adecuadas sin miedo al cambio.

Vicente J. Santonja Ivorra
Responsable de Innovación y Tecnología en dealerBest

OPEL

ACCESORIOS PARA EL COMBO

Desarrollados para dar respuesta a las necesidades de los clientes del Combo hay una larga lista de accesorios, tanto para la versión de pasajeros Life como la profesional Cargo. Así, el modelo alemán cuenta con una amplia selección de portabicicletas, enganches de remolque o portaequipajes. Si se trata del interior, la oferta va de organizadores, alfombrillas, superficies protectoras y redes de seguridad hasta anclajes Isofix, sillitas infantiles o cristales oscurecidos, por citar sólo algunos ejemplos.



MERCEDES-BENZ

PUNTO DE CARGA EN CASA

Los híbridos enchufables de la marca de la estrella pueden contar con el paquete 'carga & instala', desarrollado por Mercedes-Benz y Endesa en 2017 para los compradores de Smart. La extensión del acuerdo entre ambas compañías integra en el proceso de venta de los Clase S 560 y Clase E 300 ese paquete, que contempla el asesoramiento y montaje del punto de carga en el domicilio del cliente. El acuerdo también ofrece la tarifa Tempo Zero, que proporciona gratis 1.500 kWh al año entre la 1 y las 7 horas.



AUDI CENTER MADRID NORTE

Al servicio del cliente

Más de once mil metros cuadrados, con más de cinco mil destinados a dar servicio al cliente, ocupan las vanguardistas instalaciones inauguradas por la marca

de los cuatro aros en la zona norte de Madrid. Es el concepto de Audi terminal, que responde al nuevo modo de relación con el cliente potenciando la personalización del coche con el detalle más mínimo. Lo permiten las grandes pantallas de las dos salas Customer Private Lounge y las gafas de realidad virtual, que ayudan a



PSA RETAIL

Opel crece en el centro de Madrid

Con la incorporación de Opel a las instalaciones que PSA Retail tiene en la céntrica calle de Doctor Esquerdo de Madrid, nace el primer concesionario europeo que reúne las cuatro marcas del Grupo PSA. La marca alemana, que celebra su 120 aniversario, cuenta en el nue-

vo 'showroom' con 800 metros cuadrados para vehículos nuevos, espacio para unidades de ocasión, revisadas y garantizadas, y taller para reparaciones de mecánica, electricidad, electrónica, carrocería, chapa y pintura, con máquinas de diagnóstico de última generación



configurar el vehículo. Además, como en cada Audi terminal, en el Audi Center Madrid Norte se experimenta la calidad de la marca tanto en la compra como a través de los servicios de financiación, postventa o atención a empresas, gracias a la implementación del Audi Customer Experience. Proceso desarrollado por Audi, que parte de la contemplación estática de los modelos y llega a una prueba de conducción personalizada, con workshop para descubrir la tecnología de los Audi.



y la tecnología más avanzada en pintura de vehículos. PSA Retail es el segundo distribuidor de automóviles de Europa, y para su director en España y Portugal, Alfredo Vila, «con la llegada de Opel a Doctor Esquerdo, nuestra principal sucursal en España se convierte en un referente para PSA Retail y Grupo PSA a nivel mundial, al ser el primer espacio comercial en Europa que ofrece servicios de venta y postventa para todas las marcas del Grupo, con las tecnologías más avanzadas».

completa en www.motor16.com/precios

CONTINENTAL

REPARTO SIN CONDUCTOR

Un vehículo sin conductor y robots, que entregan paquetes a los consumidores aunque no los puedan recibir físicamente, es el desarrollo presentado por Continental en el pasado CES de Las Vegas. La perfecta integración del «Continental Urban Mobility Experience (CUBE) con un robot de reparto es una eficaz solución a la distribución de mercancías, cuya demanda superará, incluso, la del transporte de personas en zonas con amplia densidad de población. Esa visión de Continental sobre la movilidad integral «puede incluso extenderse hasta la puerta de la casa



del receptor», apunta el jefe de sistemas y Tecnología de la división de Chasis y Seguridad de la empresa, Ralph Lauxmann.

NISSAN

Leaf con más batería y nuevos diésel en Qashqai

El Leaf, que ha comenzado el año liderando las ventas de vehículos eléctricos en España, va a contar con una edición limitada más potente y con mayor autonomía, que ya se puede reservar, aunque no llegará al mercado hasta el verano. Es el Leaf e+ 3.ZERO, que sólo contará con cinco mil unidades para toda Europa y cuenta con un paquete de baterías con 62 kWh de capacidad, que proporciona una autonomía en conducción real de 385 kilómetros a este eléctrico de 217 caballos, que cuesta 45.500 euros y están muy bien equipado de serie.

También la marca nipona incorpora cuatro nuevas versiones diésel a la gama del Qashqai, el crossover más vendido de Europa y España, que combina los nuevos dCi 1.7 de 150 caballos y dCi 1.5 de 115 CV con transmisión manual de seis marchas y las automáticas Xtronic y DCT de doble embrague, con la opción de tracción total (+2.500 euros) para algunos acabados del motor más potente.



Leaf e+ 3.ZERO: por 45.500 €



PRECIOS	
1.5 dCi 115 E6D Man. 6 vel. 4x2 Visia	24.100 €
1.5 dCi 115 E6D Man. 6 vel. 4x2 Acenta	26.000 €
1.5 dCi 115 E6D Man. 6 vel. 4x2 N-Connecta	28.200 €
1.5 dCi 115 E6D Man. 6 vel. 4x2 Tekna	30.900 €
1.5 dCi 150 E6D Man. 6 vel. 4x2 Tekna+	32.950 €
1.7 dCi 150 E6D Man. 6 vel. 4x2 Acenta	28.150 €
1.7 dCi 150 E6D Man. 6 vel. 4x2 Visia	28.750 €
1.7 dCi 150 E6D Man. 6 vel. 4x2 N-Connecta	30.350 €
1.7 dCi 150 E6D Man. 6 vel. 4x2 Tekna	33.050 €
1.7 dCi 150 E6D Man. 6 vel. 4x2 Tekna+	35.100 €



GUIA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO

PRECIOS



EL CAMBIO CVT ¿TIENE MALA PRENSA?

Jesús Sánchez

Tengo un Ford Mondeo diésel con doce años de antigüedad y va de maravilla, pero sé que tendré que desprenderme de él ya pronto. No es algo inmediato, pero mi idea es comprar un vehículo híbrido. No he tenido ocasión de conducir uno, pero veo que siempre que los prueban no les gusta demasiado el cambio CVT. ¿Cuál es el motivo? Gracias.

RESPUESTA

Es una cuestión de matices, porque el CVT tiene sus virtudes y sus defectos. Antes vamos a tratar de explicar cómo funciona, porque tiene sus particularidades respecto a una transmisión con convertidor de par o una de doble embrague. La transmisión CVT con variador continuo se basa en dos conjuntos de poleas cónicas unidas por una correa o una cadena. Variando la separación de los dos conjuntos de poleas se obtienen diferentes diámetros y, por lo tanto, infinitas relaciones. Este tipo de cambio es muy apreciado en los mercados asiático y norteamericano, y suele utilizarse, como señales, en muchos vehículos híbridos. Se trata de una transmisión que suele ser muy refinada y suave cuando nos movemos por la ciudad y sus alrededores. También si nos tomamos las cosas con calma. El problema que habrás observado en nuestras pruebas es que si realizas una conducción más dinámica ya en carretera no puede ocultar un efecto de 'arrastré' o 'resbalamiento' que multiplica la sonoridad y no guarda relación directa con las prestaciones



MODO PORSCHE WET, SEGURIDAD EXTRA SOBRE ASFALTO HÚMEDO O MOJADO

Antonio Vara

He leído que el nuevo Porsche 911 lleva un asistente denominado Wet enfocado a incrementar la seguridad cuando aparece la lluvia. Me gustaría saber cómo funciona y si utiliza los mismos sensores que detectan el agua sobre el cristal para activar el limpiaparabrisas.

RESPUESTA

El modo Porsche Wet es una de las primicias que incorpora el nuevo 911 y su función es detectar si el asfalto está mojado o húmedo para, por un lado, avisar al conductor, y por otro, ajustar la electrónica del vehículo a esas condiciones de menor adherencia. No utiliza la misma tecnología que se incorpora para detectar la lluvia en el parabrisas, ya que ésta reacciona de forma óptica y reconoce las gotas sobre el cristal para activar el limpiaparabrisas. En este nuevo caso el 911 detecta automáticamente el agua sobre el asfalto, con el riesgo de sufrir 'aquaplaning', gracias a unos sensores acústicos situados en las aletas delanteras. Así, se genera 'spray' en esa zona y avisa. Es un sistema acústico, no de contacto, porque puede que haya dejado de llover y, sin embargo, el asfalto todavía esté húmedo.

reales. Incluso aunque se introduzcan 'falsas' relaciones en su mapa de actuación, al pisar el acelerador, de inmediato la aguja del cuentarrevoluciones se quedará en lo más alto, sin bajar,

Cuando esto ocurre, la electrónica del vehículo se pone en alerta para intervenir de inmediato y se avisa al conductor con un aviso en el cuadro de mandos para que cambie al modo Wet, que se activa en un mando ubicado en la consola central. Al hacerlo, el PSM (Porsche Stability Management), el PTM (Porsche Traction Management), el PTV (Porsche Torque Vectoring) y la respuesta del motor se adaptan para garantizar la máxima estabilidad.

La respuesta del propulsor es, por lo tanto, más suave porque reacciona de una manera más 'plana' al acelerar. También se revisa la estrategia del cambio, el alerón retráctil trasero se despliega al alcanzar los 90 km/h y en las versiones con tracción integral se transfiere más potencia al eje delantero, además de modificarse la relación del bloqueo del diferencial autoblocante.

aunque el aumento de velocidad sea modesto. Mucho ruido y pocas nueces. Ese es su mayor inconveniente. De todas formas hay híbridos con otro tipo de cambio, como el doble embrague...

CONSULTAS RÁPIDAS

RUIDO METÁLICO AL ARRANCAR

Andrés Hernández

Pues por los datos que nos das parece que puede ser el colector de escape. Si al arrancar aparece un sonido 'metálico' en el motor, sobre todo al acelerar, y desaparece a los pocos minutos, cuando el propulsor ya tiene una temperatura óptima de funcionamiento, creemos que lo más probable es que el colector de escape esté dañado y tenga alguna fisura. Por eso suena. El

problema es que ese elemento tienes que cambiarlo porque en ocasiones hay quien apuesta por una soldadura, pero debido a las altas temperaturas que se alcanzan en esa zona, esa solución es sólo transitoria y el problema volverá a surgir.

DOS VÁLVULAS EN LA MISMA RUEDA

Vicente Ruiz

No es habitual, pero es una solución que montan algunos preparadores. En el caso del

Nissan Navara preparado por el especialista islandés Arctic Trucks, es cierto que monta unos espectaculares neumáticos 'off road' de 32 pulgadas de diámetro que presentan dos válvulas. En la marca nos explican que en climas extremos, con temperaturas bajo cero, es una solución para evitar que se nos congelen las manos. Así, por una válvula se puede dar o quitar aire y por la otra, a la vez, comprobar la presión. Confesamos que nosotros tampoco lo sabíamos...

CONSULTAS RÁPIDAS



CUANDO UN CONDUCTOR ES CONDENADO POR SENTENCIA PENAL A PERMANECER UN AÑO SIN CONDUCIR, ¿PIERDE TAMBIÉN LOS PUNTOS DEL CARNÉ?

Cuando la sentencia sólo establece un año de retirada del carné no se pierde ningún punto. Cuando se pueda volver a conducir se seguirán teniendo los mismos puntos que antes de la citada sentencia. Lo que ocurre es que antes de poder conducir, una vez cumplido el citado año de restricción, se tendrá que realizar un curso de sensibilización y reeducación vial —el mismo curso que se realizaría cuando se pierden todos los puntos del carné, pero, en este caso, sin necesidad de realizar examen—, pero manteniéndose el mismo saldo de puntos que se tuviese antes de la referida sentencia. Por el contrario, si en lugar de un año la condena hubiese sido de más de dos años, en ese caso no sólo tendría que realizar el curso, también tendría que realizar y superar el correspondiente examen, en cuyo caso, el saldo de puntos ya sería de 8, es decir, no importaría cuántos puntos se tuviese antes de la sentencia porque tras superar este examen se obtendría un nuevo permiso con 8 puntos. Por último, se debe recordar que los cursos deben realizarse en los centros de enseñanza de conductores, concretamente centros de medidas reeducadoras que estén autorizados por la Dirección General de Tráfico, y tendrán una duración de 24 horas y un coste que, en general, será de 398,45 euros (Cataluña y País Vasco tienen un coste algo superior), más las tasas correspondientes en caso de ser necesaria la realización del oportuno examen.

BUENA PREGUNTA

EXISTE UN PLAZO DE DOS MESES PARA SUBSANAR LOS DEFECTOS LEVES

El otro día fui a pasar la ITV. El resultado fue favorable, pero con un defecto leve; me anotaron que la matrícula estaba en mal estado. La verdad es que los números se ven muy bien, pero el símbolo de la Unión Europea, no. Varias preguntas tengo al respecto: ¿cuánto tiempo tengo para subsanar el defecto?; ¿me pueden multar durante ese tiempo?; ¿quién sería el responsable de la posible infracción, yo como titular o el conductor en cada momento, mientras no se subsane el defecto?

RESPUESTA

Efectivamente, la Inspección Técnica de Vehículos puede superarse favorablemente con defectos leves y, precisamente, el estado de la matrícula es considerado un defecto leve, ya que no tiene un efecto significativo en la seguridad del vehículo o sobre el medio ambiente.

Para subsanar los defectos leves existe un plazo de dos meses, si bien no exigen una nueva inspección para comprobar que han sido subsanados, de no ser que el vehículo tenga que volver a ser inspeccionado por haber sido la inspección desfavorable o negativa.

Por tanto, en el caso de un resultado favorable, el defecto leve supone un aviso sobre el estado de un elemento del vehículo que no es acorde a la normativa aplicable, y que, por tanto, se debe subsanar lo antes posible, ya que de lo contrario ya se estaría cometiendo una infracción, que en cualquier momento podría ser objeto de denuncia y conllevar la correspondiente sanción. Incluso podría ser denunciado aunque no hubiesen transcurrido los dos meses que la ITV concede para su corrección.

En cuanto al tipo de sanción en este tipo de casos, donde la matrícula presenta un defecto en el símbolo europeo, sería considerada una infracción grave, cuyo importe

podría ser de 200 euros. Por lo que respecta a la responsabilidad de esta infracción, consistente en la falta de visibilidad del símbolo de la matrícula, recaerá en el propietario-titular del vehículo; por tanto, no sería responsable el conductor a no ser que fuese también el propietario.



► 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 extraerlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

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

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

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Volkswagen resucita el Escarabajo en Detroit

El Salón de Detroit tenía como protagonista a un nuevo/viejo conocido. Con los rasgos del clásico Escarabajo, Volkswagen mostraba el Concept 1, antecesor del New Beetle.

Detroit era, hace 25 años la indudable capital mundial del automóvil. Y su salón la muestra del esplendor de este sector. Allí, en aquella edición de 1994 se presentaban, sobre todo,

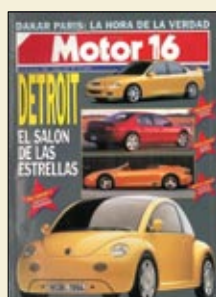
las últimas novedades de las marcas americanas, que demostraban su poderío al 'jugar en casa'.

Pero entre todas ellas, una alemana, Volkswagen, les robaba protagonismo con un concept de diseño conocido pero absolutamente moderno. Se llamaba Concept 1 y era el anticipo del New Beetle, sucesor del mítico Escarabajo que aún se fabricaba en México.

Nuestro habitual avance de novedades, con fotos espía, se centraba en modelos italianos; por un lado el futuro Alfa Romeo 145 y por otro el Ferrari 355 Berlinetta.

La comparativa enfrentaba a dos berlinas orientales de diferente origen. Desde Japón el Mitsubishi Galant V6 24V (150 CV y 3,7 millones) y desde Corea el Hyundai Sonata V6 (147 CV y 3,4 millones). El primero brillaba por su gran terminación y el segundo por suavidad de marcha.

Nuestra prueba de larga duración con el Opel Corsa llegaba a los 15.000 kilómetros que había cumplido a plena satisfacción.



LA PORTADA

Nº 535

FECHA

18-1-1994

HABLAMOS DE

El Salón de Detroit, auténtica capital mundial del automóvil, acaparaba nuestra portada. Y en ese salón el coche que había atraído todas las miradas era ese Volkswagen de color amarillo con los rasgos modernizados del Escarabajo y que acabaría convirtiéndose en el New Beetle.



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

Llegan los monovolumen de Citroën, Fiat, Lancia y Peugeot

La moda monovolumen escribía un nuevo capítulo en Europa con la llegada del Citroën Evasion, Fiat Ulysse, Lancia Z y Peugeot 806, desarrollados en común por Fiat y PSA.

El americano era el mercado más potente del mundo y se demostraba con un nuevo salón, el de Los Ángeles, que empezaba a dar sus pasos muy centrado en

alternativas tecnológicas y ecológicas en las que California siempre ha sido pionera.

Aprovechábamos el viaje a EEUU para probar el Neon, el sedán



LA PORTADA

Nº 536

FECHA

25-1-1994

HABLAMOS DE

Dispuesto a conquistar al conductor europeo, el Punto, el más moderno utilitario de Fiat –marca especialista en este tipo de modelos– pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo de la gama. Era el gran protagonista de nuestra portada.

de Chrysler con el que la firma americana quería conquistar a los conductores europeos.

Pero para conquista, la que iniciaban los monovolumen. Tras el éxito de Renault Espace o Chrysler Voyager, a este reducido grupo de modelos se sumaban cuatro nuevos integrantes –Citroën Evasion, Fiat Ulysse, Lancia Z y Peugeot 806– nacidos de un acuerdo de colaboración entre el Grupo Fiat y el Grupo PSA.

Otro que llegaba para conquistar a los europeos era el Fiat Punto, cuya gama al completo probábamos a fondo. Cuatro variantes de gasolina –entre 55 y 136 caballos– y un diésel de 72 caballos se encargaban de dar todas las alternativas al consumidor.

Por último, la prueba a fondo del Volvo 940 Turbo Plus SW, un familiar de 190 CV que brillaba por el rendimiento de su motor.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

Síguenos en...



No compres un Golf.

Disfrútalo por 282 €/mes*
con Volkswagen My Renting.

Sin entrada.

Con mantenimiento.

Seguro a todo riesgo.

Coche nuevo cada 3 años.



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



Volkswagen

Golf Ready2Go 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Emisión de CO₂ (g/km): 130 (NEDC: 111). Consumo medio (l/100 km) de 5,8.

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Golf Ready2Go 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Plazo 48 meses. 48 cuotas de 282,29 € (IVA no incluido). Entrada: 0 € (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 28/02/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen Golf Sport con opcionales.