

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.747 del 26 de febrero al 11 de marzo de 2019



PEUGEOT 508 GT PURETECH

Bajo la lupa



LLEGAMOS A LOS
20.000
KILÓMETROS

SALÓN DE GINEBRA *Los ecológicos más divertidos*



◀ **CITROËN
AMI ONE**
*Eléctrico
y sin
carné*

▶ **PEUGEOT 208**
Eléctrico con 136 CV



▲ **CUPRA FORMENTOR**
Plug in con 245 CV



▲ **PEUGEOT 508
SPORT ENGINEERED**
*Plug in, tres motores y
tracción total*

PROBAMOS DOS DIÉSEL REDONDOS



120
CV

Ford Focus Active EcoBlue

Skoda Kodiaq RS



239
CV

Y además - Lexus UX

- Peugeot 508 Hybrid - Porsche Macan

- Seat Ateca - Toyota Corolla

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 MT6 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 Crédito Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 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 Crédito Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA 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.

Al detalle



LLEGA EL MOVES

Una de las últimas medidas del Gobierno, antes de disolverse ha sido la aprobación del Plan Moves, que incentiva la compra de vehículos alternativos, la instalación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos, el sistemas de préstamos de bicicletas eléctricas... Dotado con 45 millones de euros, puede suponer un impulso, pero también, como ya ha ocurrido otras veces, distorsionar el mercado aplazando o retrasando compras. Sería mucho más lógico, un plan estructural a largo plazo para apoyar la llegada de esos nuevos modelos más sostenibles. Pero ya se sabe que aquí nos va más el corto plazo.



Y SE VAN LOS DIÉSEL

Y mientras tanto, el Gobierno, sin prohibir expresamente ninguno modelo, ha aprobado la ley que en 2040 impedirá que se matricule en España ningún modelo que no sea 0 emisiones. Un plan que también es prematuro e improvisado, que no tiene en cuenta el criterio de neutralidad tecnológica ni implica en este proyecto a todos los actores

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Gustavo Segovia

gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Laberinto Brexit

Si el sentido común no lo evita, vamos a asistir al Brexit más traumático, lo que será de una gravedad tremenda en el sector del automóvil, tanto en Reino Unido como en el resto de Europa.

Cuando en agosto de 2016 escribí en este mismo espacio sobre las numerosas y posibles malas consecuencias del Brexit en el sector del automóvil, nunca pude imaginar que el divorcio que se avecina entre el Reino Unido y la Unión Europea (UE) pudiera ser tan traumático. De hecho, si el sentido común no lo evita, el próximo abril la economía británica dejará de formar parte del mercado único y se regirá por las normas de la Organización Mundial de Comercio (OMC). Así, las exportaciones tendrán que pagar tarifas y someterse a controles fronterizos, y las cadenas de montaje de los fabricantes de automóviles pueden quedar paralizadas por falta de componentes. En este sentido, es importante puntualizar que el sector de la automoción en Reino Unido es clave para su economía. Emplea a más de 850.000 personas y aporta 20.200 millones de libras (22.734 millones de euros) del PIB británico. Un dato que, sumado a los aportados por el Banco de Inglaterra, anticipa una depreciación de hasta el 25 por ciento de la libra y una caída del PIB del 8 por ciento para 2023. Justo lo contrario de lo dicho en la campaña pro-Brexit antes del referéndum, según la cual se librarían 350 millones de libras semanales para financiar

el servicio sanitario público británico, al dejar de enviar contribuciones a Bruselas.

Por el contrario, y volviendo a lo que nos ocupa, la Sociedad de Fabricantes y Comerciantes de Automóviles de Reino Unido (SMMT) ha pedido a Theresa May que negocie con Europa y pare la caída de una producción que exporta el 80 por ciento de unos coches de los que el 54 por ciento va a parar a los países de la UE. Mientras, las marcas que llevan tiempo advirtiendo sobre las consecuencias de aranceles y suministros anuncian medidas

traumáticas ante un Brexit duro. Por ejemplo, Steven Armstrong, máximo representante de Ford en Europa, ha anunciado la reconsideración de sus inversiones si hay una ruptura traumática. También Honda, que planea el cierre de su factoría de Swindon, ha dicho que un sobrepeso del 10 por ciento eliminaría una rentabilidad del grupo difícil de sostener. Más inquietos están los trabajadores de la factoría Ellesmere Port de Vauxhall (PSA), que ya han perdido más de 650 puestos de trabajo. Igualmente, Nissan ya ha anunciado que hará la próxima generación del X-Trail en la planta que tiene en Hyushu (Japón) y no en Sunderland, tal y como estaba previsto. Así, Jaguar-Land Rover informó a sus empleados que cerrará sus cuatro plantas durante una semana, tras el Brexit. En cuanto a empresas de componentes, sirva como ejemplo Michelin y Schaeffler, que han advertido de una reducción que puede afectar a 1.400 trabajadores. Entre tanto, en las factorías españolas se produjeron 2.819.565 vehículos en 2018, un 1 por ciento menos que el año anterior. Un descenso debido a la debilidad de las ventas en España y al impacto del Brexit, que redujo las del Reino Unido en un 7 por ciento. Y, por si esto fuera poco, va en

aumento la intranquilidad de seis de los diez equipos de Fórmula 1 que tienen sede en Inglaterra. Especialmente si se aplica un Brexit duro que encarezca las importaciones, piezas de repuesto, regulaciones arancelarias y situación de los trabajadores en las ocho carreras europeas. En consecuencia, y dado que la vía negociadora con la UE, es una vez más se retrasa, es un laberinto que puede provocar un Brexit desastroso, solo queda esperar un concierto bilateral satisfactorio entre el Reino Unido y España.

En España se produjeron 2.819.565 vehículos en 2018, un 1 por ciento menos que en 2017. Un descenso debido a la debilidad de las ventas en España y al impacto del Brexit, que redujo las del Reino Unido en un 7 por ciento. En consecuencia, y dado que la vía negociadora con la UE es un laberinto, solo queda esperar un concierto bilateral satisfactorio entre el Reino Unido y España.

PIENSA A LO GRANDE



TIPO MIRROR



TIPO SPORT



TIPO STREET

GAMA TIPO DESDE 10.500€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA
Y 2 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDOS

LA NUEVA GAMA TIPO YA ESTÁ AQUÍ: DISFRUTA DE MÁS TECNOLOGÍA CON EL TIPO MIRROR, MÁS PERSONALIDAD CON EL TIPO SPORT Y MÁS ESTILO CON EL TIPO STREET.



fiat.es

Gama Fiat Tipo. Emisiones de CO₂: de 109 a 160 g/km. Consumo mixto: de 4,2 a 7,0 l/100 km.

Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,7 a 7,8 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 120 a 176 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 109 a 160 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). Oferta válida para Fiat Tipo Tipo 5 puertas 1.4 16v Pop 71kW (95CV) gasolina. PVP recomendado: 10.500€. 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 9.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 10.500€ con 72 cuotas mensuales de 189,22€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura (3%) 315€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 13.938,84€. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 28/02/2019. FCA CAPITAL España



Apple CarPlay es una marca registrada de Apple Inc. El uso del logotipo de Apple CarPlay significa que la interfaz del vehículo cumple con los estándares de Apple. Apple no se hace responsable del funcionamiento de este vehículo ni de su cumplimiento con la seguridad y estándares regulatorios. Tenga en cuenta que el uso de este producto con iPhone iPod, o iPad puede afectar el rendimiento inalámbrico.

SUMARIO

Nº 1.747 • 26 febrero al 11 marzo 2019
 Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA SALÓN DE GINEBRA

El Salón de Ginebra se prepara para convertirse en el escaparate de las últimas novedades del sector del automóvil, con la electrificación como gran tendencia.

7.- CONCEPT 508 PEUGEOT SPORT ENGINEERED

Un plug in con tres motores y tracción total.

8.- CITROËN AMI ONE CONCEPT

Inteligente solución de movilidad urbana, con motor eléctrico y para conducir sin carné.

12.- CUPRA FORMENTOR

Este crossover será el segundo modelo de Cupra.

14.- PEUGEOT 208

La nueva generación del utilitario del león apuesta por mecánicas diésel, de gasolina y un eléctrico con 136 caballos.

18.- CUATRO RUEDAS FORD FOCUS ACTIVE 1.5 ECOBLUE

Imagen 'campera' y mucho más –nueva suspensión, más altura, dos programas de conducción– es lo que ofrece el Focus todocamino.

22.- SKODA KODIAQ RS

El único con siete plazas, motor diésel de 239 CV, cambio automático, 4x4 y estética SUV.

26.- LEXUS UX 250H

Lexus entra los SUV compactos con este UX, híbrido, eficiente y agradable, que llama la atención de forma instantánea.

28.- PEUGEOT 508 PHEV

Probamos el nuevo 508 Hybrid, con mecánica plug in, 225 CV y que recorre 40 km en modo eléctrico.

30.- CITROËN BERLINGO VAN

La versión de trabajo del Berlingo ofrece tecnologías nunca vistas en este tipo de coches.

31.- TEST DE INVIERNO CON EL DS 7 CROSSBACK

La combinación del DS 7 Crossback

Síguenos en...



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

CITROËN	8, 30, 50
CUPRA	12
DS	31
FORD	18
KIA	38
LEXUS	26
OPEL	46
PEUGEOT	7, 14, 28, 40
PORSCHE	32
SEAT	34
SKODA	22
TOYOTA	36
VOLVO	39



6



34



39



38



32

con los neumáticos invernales de Michelin da un magnífico resultado.

32.- PORSCHE MACAN

Un SUV capaz de poner en evidencia a muchos deportivos.

34.- SEAT ATECA 150 TSI

Nuevos motores de 150 caballos en diésel y gasolina.

36.- TOYOTA COROLLA

Cambio radical en el compacto japonés, ahora híbrido con dos niveles de potencia.

38.- KIA CEED GT

Con 204 caballos, este GT es la versión más deportiva del Ceed.

39.- VOLVO V60 T8

El primer híbrido enchufable de la familia V60.

40.- PEUGEOT 508 A LOS 20.000 KM

Nuestra prueba de fiabilidad llega a los 20.000 kilómetros, sin problemas, y a buen ritmo.



54

44.- LA SEMANA

46.- +INTERESANTE 120 AÑOS DE LUCES OPEL

Desde las primeras velas de 1899 a los sofisticados IntelliLux LED, probamos los sistemas de iluminación de Opel.

50.- SUSPENSIONES CITROËN

La marca francesa siempre ha sido vanguardia en confort de marcha. Probamos sus clásicos y sus nuevos modelos.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS ARRANCA LA F-1

Con los primeros entrenamientos en Montmeló, se pone en marcha una nueva temporada.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LAS MEJORES OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

PEUGEOT SPORT YA FIRMÓ DOS PROTOTIPOS ELECTRIFICADOS EN 2013 Y 2015, PERO ESTA VEZ SU 'BESTIA' SÍ SERÁ LLEVADA A LA SERIE



A favor de corriente

Desde hace tiempo se habla sobre la crisis de los clásicos salones del automóvil, y mucho de verdad debe haber en ello cuando en Ginebra, que es el evento que casi ningún fabricante se perdía hasta hoy, se han producido ausencias tan relevantes como las de DS, Ford, Hyundai, Infiniti, Jaguar, Land Rover, Mini, Opel o Volvo. Pero con ser un hecho notorio, también lo es que la ciudad helvética vuelve a acoger una muestra brillante, donde las decenas de marcas presentes echan el resto en su lucha por la clientela europea y por unos mercados ciertamente convulsos donde, bien por los

rápidos cambios tecnológicos o bien por intervención pocas veces racional de la clase política, cada vez se complica más la decisión de compra. Primicias como los nuevos Peugeot 208 y Renault Clio, que en sus gamas incluyen versiones electrificadas, dan la clave sobre el avance imparable de esta eficiente solución, y esa tendencia se refuerza con otras novedades híbridas o eléctricas como el Citroën Ami One, el Cupra Formentor o el 508 Peugeot Sport Engineered, nacidos como 'concept cars' pero listos para llegar pronto a los concesionarios.

Gregorio Arroyo, Pedro Martín y Andrés Mas | motor16@motor16.com



◀ La altura al suelo se rebaja, las vías son más anchas y los frenos reciben discos más grandes con pinzas de cuatro pistones.



◀ La aerodinámica del frontal no varía mucho, pero se adoptan elementos nuevos en zaga y laterales.

Concept 508 Peugeot Sport Engineered Estreno de una saga electrificada de altas prestaciones

El 18 de octubre del pasado año, Peugeot Sport anunciaba que volcaba todos sus esfuerzos en el desarrollo de una línea de vehículos de serie electrificados y prestaciones, y ese nuevo programa debuta en Ginebra con el Concept 508 Peugeot Sport Engineered, que anticipa por dónde van los tiros de la firma del león. Deriva del 508 Hybrid —ver página 28—, pero lleva su deportividad incluso por encima de las versiones GT y GTI disponibles en varios modelos de Peugeot, pues los ingenieros

han combinado tres motores —el 1.6 PureTech de 200 CV, más un eléctrico de 100 CV delante y otro eléctrico de 200 CV detrás—, de modo que se logra un par máximo de 51 mkg que se transmite a través de las cuatro ruedas, lográndose reacciones dignas de un deportivo con 400 CV "tradicionales": de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos, primer kilómetro con salida parada en 23,2 segundos, velocidad punta de 250 km/h... Pero con emisiones de CO₂ de sólo 49 g/km y posibilidad de

circular 50 kilómetros en modo eléctrico gracias a la batería de 11,8 kWh. Y en modo Sport, la suma de las potencias aportadas por los propulsores térmico y eléctrico es efectiva hasta los 190 km/h para asegurar recuperaciones de primer orden, como demuestran esos 2,5 segundos empleados en pasar de 80 a 120 km/h. Los frenos se han adaptado a esas cifras de vértigo —discos delanteros ventilados de 380 milímetros con pinzas de cuatro pistones—, el chasis recibe reglajes específicos

—vías 24 mm más anchas delante y 12 mm mayores detrás—, la dirección gana precisión y las llantas de 20 pulgadas calzan neumáticos Michelin Pilot Sport 4S en medida 245/35. Además, la aerodinámica experimenta una revolución, pues la parrilla frontal canaliza más aire al radiador, el paragolpes frontal es más eficiente, aparece un musculoso difusor trasero y por diversas zonas de la carrocería —bordes de los paragolpes, montantes traseros...— se distribuyen pequeños flaps y aletas.



▲ **Aiways U5.** Este proveedor de soluciones de movilidad con sede en Shanghai presenta un SUV eléctrico, cuya aerodinámica carrocería —Cx de 0,29— combina aluminio y aceros de alta resistencia.



▲ **Alpina BMW B7 xDrive Sedan.** El preparador alemán, que trabaja en colaboración con BMW, evoluciona el motor 4.4 V8 para que rinda 600 CV y entregue el par máximo desde sólo 2.000 rpm.



▲ **Aston Martin Lagonda All-Terrain.** Aún es un 'concept car' pero confirma dos cosas: que Lagonda nace como marca independiente dedicada a modelos eléctricos y que lanzará un 'súper SUV'.



▲ **Audi TT RS Coupé.** Llega en primavera con motor 2.5 de 400 CV, tracción Quattro y caja S tronic de 7 marchas. Acelera de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos y alcanza los 250 km/h... o 280 en opción.



▲ **Audi TT RS Roadster.** Será comercializado al mismo tiempo que el TT RS Coupé, con el que comparte toda la mecánica. La capota de lona eléctrica es negra de serie, pero se ofrecen más tonos.



▲ **Bentley Bentayga Speed.** Su motor W12 6.0 sube de 608 a 635 CV, y eso le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos o alcanzar 306 km/h, erigiéndose en el SUV más veloz del planeta.



▲ **Bentley Continental GT Convertible.** Presentado hace meses en California, Ginebra acoge su estreno europeo. Rinde 635 CV, tiene un maletero de 235 litros y se capota o descapota en 19 segundos.



▲ **BJEV Arcfox 7.** Nueva generación de este superdeportivo cien por cien eléctrico presentado en 2016, y en cuyo desarrollo participó Campos Racing. BJEV pertenece a la empresa china Beijing Auto.



▲ **BMW Serie 7.** Cuatro años después de su lanzamiento protagoniza una primera renovación que afecta al diseño exterior e interior, al chasis y a la gama de motores. Adopta nuevos equipamientos.



◀ Los asientos, tapizados en cuero y Alcantara, son nuevos. Hay Alcantara en otros elementos, y se utiliza también a la fibra de carbono.





Citroën Ami One Concept Un biplaza eléctrico para la ciudad que se conduce sin carné

Citroën presenta en Ginebra el Ami One Concept, adelanto de lo que podría ser, de aprobarse el proyecto, un económico minicoche eléctrico que se conduciría sin necesidad de carné y podría servir de base a un programa de carsharing y leasing. Este revolucionario vehículo es una especie de 2CV, pero adaptado a la sociedad actual y a unas urbes donde aumentan las restricciones al tráfico rodado.

El Ami One –'One' porque es el modelo más pequeño de la firma y 'Ami' porque significa 'amigo' y así se llamaba una popular saga de coches de Citroën– mide 250 centímetros de largo –20 menos que un Smart Fortwo pero 16 más que el Renault Twizy– por 150 de ancho y 150 de alto; tiene un interior de dos plazas y pesa sólo 425 kilos, de los que una proporción no especificada corresponde a

su batería de 6 kWh, alojada bajo el suelo y que permitiría recorrer 100 kilómetros por ciudad, pues el Ami One es exclusivamente urbano y su velocidad máxima se ha limitado a 45 km/h.

La consideración de cuadríciclo –en España podría conducirse desde los 15 años– limita el aforo a dos personas, pero eso no es sinónimo de falta de espacio, pues el Ami One es amplio. Porque las ruedas, con llantas de 18 pulgadas, se han llevado a las esquinas del vehículo para lograr un habitáculo aprovechable. Además, las butacas no se han alineado, y como la del acompañante va algo más

◀ El Ami One mide 250 centímetros de largo –20 menos que el Smart Fortwo– y 150 de ancho y de alto.

retrasada se logran dos cosas: que los hombros de los ocupantes no coincidan para tener mayor sensación de anchura y que frente al copiloto exista un espacio donde podremos llevar desde el equipaje hasta nuestra mascota. Y tras las butacas hay un maletero. Los diseñadores recibieron el encargo de crear una carrocería muy económica, y por eso se recurre a soluciones inteligentes que aho-

▼ La misma puerta se usa para los dos lados. Por eso cada una abre en un sentido.



rran costes. Por ejemplo, la puerta de cada lado es idéntica, de manera que sólo hay que fabricar un tipo, válido para poner en el lado izquierdo –abre a la inversa– o en el derecho –abre de forma convencional–. Los cristales de ambas puertas tienen elevalunas, pero con solo dos posiciones: abierto o cerrado. Es decir, cristal arriba del todo o totalmente bajado; ya que por ahí también se ahorra. Además, frontal y zaga comparten el mismo paragolpes, pues tanto el panel delantero como el trasero son iguales, y ocurre lo mismo con los remates inferiores de frontal y zaga, con los de ambos laterales... También los retrovisores derecho e izquierdo son iguales, y son similares las cuatro ópticas, de tecnología DRL. El habitáculo se corona con una capota de lona, de accionamiento manual. Frente al conductor va el prota-



◀◀ Al ser un cuadríciclo, el aforo está limitado a dos ocupantes, pero el conductor –edad mínima de 14 años en Francia y 15 en España– sólo deberá contar con la misma licencia que para usar un ciclomotor. El asiento del copiloto va algo más retrasado que el del conductor.



◀◀ Para abrir el coche basta con enfocar el smartphone hacia el código QR de la puerta. Después se ubica el móvil en un espacio sobre la instrumentación.

ser controlado remotamente. Así, el conductor puede conocer en todo instante cuál es la carga de la batería o dónde ha estacionado el vehículo; pero también puede autorizar el acceso y la conducción del coche a personas que lo soliciten, funcionalidad que abre el camino a futuros usos del Ami One dentro de flotas de coches de alquiler o como parte de programas de carsharing, pues Citroën parece tener muy madurado un proyecto de movilidad eléctrica urbana, con periodos de uso entre cinco minutos y cinco años.

gonista del cuadro de mandos, que es el llamado Drive-Pod, que agrupa todos los controles y funciones de conducción. Consta de dos partes: la más próxima al conductor, por encima del volante, es una pantalla rectangular de 5 pulgadas que muestra informaciones como la velocidad o distintos indicadores de funcionamiento del vehículo; mientras que algo más arriba se dispone una pantalla transparente cuya misión, a modo de Head-up Display, es reflejar a su vez

la pantalla del smartphone del conductor, que deberá ir alojado en un hueco a la medida donde, a la vez que se carga, va conectado con el vehículo para mostrar, por ejemplo, la ruta a seguir. Y es que todo en él persigue la sencillez de uso. De hecho, el usuario accede al coche con el smartphone, pues las puertas se desbloquean o se bloquean a través del código QR existen-

te sobre una placa de aluminio; y una vez dentro, el conductor coloca su teléfono en un espacio sobre la instrumentación. A partir de ese momento ya podremos interactuar con el vehículo: apps de conducción, conectividad o navegación, ayudados por un par de mandos ubicados en el volante o por el control por voz. Experiencia digital que continúa a distancia, pues el Ami One Concept puede



◀◀ El panel frontal y el panel trasero también son idénticos para abaratar la fabricación. Y ocurre lo mismo con los remates inferiores de laterales, frontal y zaga, las cuatro ópticas, los retrovisores...



EL AMI ONE EQUIPA UNA BATERÍA DE IONES DE LITIO DE 6 KWH DE CAPACIDAD. SE CARGA EN 2 HORAS Y DA PARA 100 KILÓMETROS POR CIUDAD

VERSIONES M LAS QUE PRESENTARÁ BMW DE SUS X3 Y X4



▲ **BMW X3 M.** - El primer X3 con el logo M cuenta con un motor de seis cilindros en línea, 3,0 litros de cubicaje, sistema twin-turbo y 480 caballos de potencia. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos.



▲ **BMW X4 M.** - Con el mismo motor que su hermano X3 M, este todocamino de carrocería coupé también cuenta con una versión X4 M Competition que rinde 510 caballos de potencia.



▲ **BMW X7.** - Disponible en el mercado español desde 98.950 euros, el BMW X7 contará con una gama de tres propulsores: xDrive40i de 340 CV, xDrive30d de 265 CV y xDriveM50d de 400 CV.



▲ **Bugatti Chiron Sport 110 ans.** - Bugatti celebra sus 110 años con esta serie limitada a 20 unidades que rinde homenaje a Francia. W16 de 8,0 litros con cuatro turbocompresores y 1.500 CV.



▲ **GFG Style Kangaroo.** - Giorgetto y Fabrizio Giugiaro van a Ginebra con un superdeportivo eléctrico llamado Kangaroo. Tracción total, dirección a las 4 ruedas y de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos.



▲ **Hispano Suiza Carmen.** - El mito resurge en eléctrico, con unos 1.000 CV y un alcance de algo menos de 500 kilómetros. De momento se harán 19 unidades, y cada una costará 1,5 millones de euros.



▲ **Kia Concept Electric.** - Kia quiere transmitir la idea de que un eléctrico no tiene por qué ser aburrido, y lo quiere hacer con este llamativo concept, donde el diseño de los faros dice mucho a su favor.



▲ **Lamborghini Huracan EVO.** - Todos los sistemas de dinámica de conducción del Lamborghini Huracan EVO han sido actualizados con nuevas tecnologías. Y su motor V10 rinde 640 CV.



▲ **Lexus LC Convertible Concept.** - Presentado en el último Salón de Detroit, el Lexus LC Convertible Concept mide 4,77 metros de largo y recurre a unas llantas de 22 pulgadas.



Honda Urban EV Concept
Eléctrico y con **salpicadero digital** completo

La firma japonesa producirá vehículos híbridos, híbridos enchufables, eléctricos de batería y de pila de combustible que sumarán dos tercios de las ventas europeas de Honda en 2025. Y el Urban EV Concept representa uno de los

primeros pasos en este sentido. Será un modelo urbano de propulsión eléctrica para el que ya se ha abierto la cartera de pedidos. La marca nipona ha dado a conocer el interior definitivo de su utilitario eléctrico, que sorprende con un

salpicadero digital que cubre todo el ancho interior del coche, de forma que ofrece una información completísima que esperamos no distraiga demasiado al conductor. El interior minimalista del Urban EV Concept es otra de las características exclusivas de un eléctrico que promete ser exitoso.



◀◀ La pantalla digital que recorre el salpicadero del Honda Urban EV Concept es una innovación total en el mercado, y muy especialmente en este segmento.



NUEVO VOLVO V60 CROSS COUNTRY LISTO PARA TU AVENTURA

La carretera no tiene por qué terminar. El **Nuevo V60 Cross Country** abre cada camino, cada destino por remoto que sea. Diseñado para mantenerte en movimiento, la elevada distancia al suelo del **Nuevo Volvo V60 Cross Country** mejora la capacidad todoterreno del vehículo. Su tracción total y su diseño robusto te darán la libertad para seguir a tu corazón aventurero con todo tu equipo a bordo.

Descúbrelo en volvocars.es





El primer Cupra desarrollado desde cero se llama Formentor y cuenta con un sistema de propulsión híbrido enchufable.

Cupra Formentor El primero de **verdad**

El primer Cupra presentado en sociedad hace un año –ya como marca independiente– no pudo, por tiempo, por dinero o por ambas cosas, ver la luz como un verdadero modelo original e innovador. El primer Cupra era un Ateca vitaminado y perfectamente preparado para defender con honores los colores de la nueva marca, pero estéticamente seguía siendo un todocamino conocido de Seat. Un año después todo parece bien distinto. La marca Cupra está funcionando y la ampliación de la gama no hará más que mul-

tiplicar las ventas porque el futuro es muy interesante para ellos. Y si no, sólo hay que admirar la nueva creación, esta vez sí con un aspecto desconocido, novedoso y especialmente atractivo. De momento es un concept, y aunque todo hacía pensar que el coche se iba a llamar Terramar, en realidad el nuevo deportivo recibe el nombre de Cupra Formentor. Seat registró esta denominación en la oficina europea de patentes el 24 de abril de 2017, mientras que hizo lo propio con el nombre Terramar el 14 de febrero de 2019.

▼ Los faros heredan su diseño de los utilizados por el Seat Tarraco, y también son los que llevará el nuevo León cuando llegue a final de año.



¿Pero cómo se llamará la versión de calle de este concept? Pues, definitivamente, el modelo de serie que llegue en 2020, y que será prácticamente un calco de este concept, también se llamará Formentor.

Lo que está claro es que este Cupra, convertido en uno de los grandes protagonistas del Salón de Ginebra de este año, tiene unas características dignas de un todocamino deportivo de excepción. Y es que el Cupra Formentor, que mide 4,46 metros de largo, recurre a un sistema de propulsión híbrido enchufable con 245 CV. Este sistema contará con una batería que otorga una autonomía de hasta 50 kilómetros exclusivamente en modo eléctrico –en el nuevo ciclo WLTP, que equivale a unos 70 en el ciclo NEDC–, lo que le permitiría

lucir la ansiada etiqueta 0 de la DGT para acceder a la almendra central de las grandes ciudades sin limitaciones, incluso en los días con más contaminación. Cupra apenas ha comunicado datos de su nuevo concept, pero lo lógico sería pensar en un consumo medio homologado por debajo de los 2 l/100 km y en un tiempo de carga de su batería en un enchufe normal de alrededor de cuatro horas y media. Como era de esperar, el sistema de propulsión irá asociado a un cambio automático de doble embrague DSG, pero el Formentor también contará con sistemas como el Control de Chasis Adaptativo DCC, la tracción total y el bloqueo de diferencial, la dirección progresiva y diferentes modos de conducción. Y visto cómo trabajan los técnicos de chasis



▲ Los asientos baquet con fibra de carbono son exclusivos del Concept. En el modelo definitivo serán menos caros de fabricar. La pantalla es de 10 pulgadas.



en Martorell, el Formentor debería convertirse en el todocamino de referencia en su clase. La base será la evolución de la plataforma MQB que utilizará también el nuevo León cuando llegue a finales de año, por lo que no debería haber sorpresas en este sentido, sino un comportamiento noble y eficaz sólo marcado esta vez por el mayor peso de su sistema híbrido. Pero está claro que

el Cupra Formentor tendrá otras opciones mecánicas de gasolina o diésel, que llegarán también de la mano del Grupo Volkswagen. A nivel de diseño, el Cupra Formentor recuerda en sus formas a los aerodinámicos Infiniti por su largo capó, pero también el frontal tiene mucho que ver con el del Seat Tarraco. De hecho, recurre a unos faros similares a los



▲ El Formentor tiene un poco de Seat Tarraco y también un aire de Infiniti gracias a un capó alargado y a una trasera con unos hombros muy marcados.





LA NUEVA PLATAFORMA CMP REDUCE EL PESO 30 KILOS, OPTIMIZA EL CONFORT Y PERMITE ADOPTAR ASISTENTES DE MODELOS MÁS GRANDES



▼▼ El nuevo 208 es más largo –pasa de 397 a 405 centímetros– y ancho. Pero su altura es menor para optimizar, con ayuda de otras soluciones, la aerodinámica.



Peugeot 208 Crece, **estrena plataforma** y es más tecnológico

En sus últimos lanzamientos, Peugeot ha conservado los nombres anteriores pese a que los nuevos modelos suponen una auténtica revolución. Pasó con el 308 en 2013, sucedió lo mismo con el 508 hace solo unos meses y ahora le toca el turno al 208, cuya nueva generación, a la venta desde el próximo otoño, sorprende a todos los niveles. Así, adopta la moderna plataforma CMP (Common Modular Platform) estrenada hace bien poco por el DS 3 Crossback y que ahorra por sí sola 30 kilos de peso, ayuda a mejorar la aerodinámica –suelo carenado, parrilla frontal con lamas controladas electrónicamente–, reduce la resistencia al avance por sus neumáticos y la nueva suspensión, mejora el aislamiento acústico y térmico, aminora las vibraciones y es compatible con avanzados sistemas de asistencia que permiten hablar ya de conducción semiautomática: control de crucero adaptativo –con Stop & Go si equipa la caja EAT8–, asistente de mantenimiento de carril –con corrección de trayectoria por encima de 65 km/h–, Full Park Assist, asistente de frenada de emergencia automática con detector de peatones y ciclistas –tanto de día

como de noche, y a velocidades entre 5 y 140 km/h–, alerta de riesgo de colisión, monitorización de la atención del conductor, luces de carretera automáticas, reconocimiento de los límites de velocidad, lector de las señales de ‘stop’ y de entrada prohibida, alerta de riesgo en ángulos muertos y freno de estacionamiento eléctrico. Ahí es nada. Además, su función Mirror Screen es compatible con MirrorLink, Apple CarPlay y Android Auto, y su navegador TomTom Traffic 3D es de tipo ‘conectado’, de manera que informa en tiempo real de peligros y condiciones del tráfico. El nuevo 208 pone en juego también la vistosa instrumentación



▲ Peugeot no ha comunicado aún el volumen del maletero, idéntico en el e-208 y en las versiones ‘normales’.



i-Cockpit 3D –ver cuadro aparte–; mientras que el centro del salpicadero está presidido por una pantalla táctil a color que, según el nivel de equipamiento, puede ser de 5, 7 o 10 pulgadas. La gama ofrecerá desde el prin-

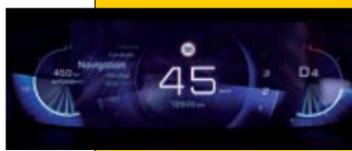
cipio una mecánica eléctrica –ver cuadro sobre el e-208–, así como motorizaciones diésel y de gasolina. En el primer caso, se trata del BlueHdi 1.5 de 100 CV –con caja manual de 6 marchas–, y en el segundo, de los PureTech 1.2 tricilíndricos con 75 CV –manual de cinco velocidades–, 100 CV –manual de seis marchas o cambio automático EAT8– y 130 CV –sólo con la caja EAT8–. El 208 ha crecido 8 centímetros de largo –ahora mide 4,05 metros– y también es más ancho, mientras



◀◀ Cinco serán los niveles de acabado disponibles: Access, Active, Allure, GT Line y GT. Los dos últimos equiparán llantas de 17 pulgadas y faros Full LED.

i-COCKPIT 3D Lecturas en dos niveles

En los acabados Allure, GT Line y GT, el 208 incorpora el nuevo panel de instrumentos i-Cockpit 3D, con datos y gráficos a dos niveles. En ese caso, desde una pantalla horizontal superior –oculta a la vista, pues va en el techo de la capilla del cuadro– se proyectan sobre la pantalla visible –frente al conductor– las distintas informaciones, que aparecen a modo de holograma. Y al ser dinámico, según la importancia o urgencia del mensaje éste cambia de posición o tamaño en solo medio segundo.



▲ El i-Cockpit 3D consta de una pantalla con distintas configuraciones, pues puede priorizar el velocímetro y el cuentavueeltas, pero también muestra las indicaciones de navegación o informaciones vinculadas a los asistentes.

que la altura se reduce un poco. Exteriormente, las versiones GT y GT Line se distinguen por sus llantas de 17 pulgadas –con unos insertos plásticos en el e-208 para mejorar la aerodinámica–, los faros Full LED con tres ‘garras’ por óptica y los pasos de rueda con arcos negros; y el interior de toda la gama se caracteriza por un aspecto mejorado: materiales mullidos, levas de cambio en el volante en las versiones EAT8, nuevos espacios para colocar objetos...

PEUGEOT e-208 CON 136 CV ELÉCTRICOS Y ÚNICO CON ACABADO GT



Desde el principio, la gama del nuevo modelo de Peugeot incluirá una versión cien por cien eléctrica. Se llama e-208, estará disponible con los acabados GT –exclusivo de esta motorización– y GT Line, y equipará un propulsor de 100 kW de potencia –equivalentes a 136 CV– y 26,5 mkg de par máximo que, ligado a una batería de iones de litio de 50 kWh, permite alcanzar 100 km/h en 8,1 segundos. La autonomía entre recargas, según la norma WLTP, es de 340 kilómetros; y serían 450 bajo la homologación NEDC. Además, como la batería –que ocupa un volumen de 220 litros y está garantizada por 8 años o 160.000 kilómetros– va alojada bajo el suelo del habitáculo, no resta nada de capacidad al maletero, del que aún desconocemos su volumen total. La recarga de la batería podrá realizarse de tres formas: en un cargador público de hasta

100 kW –sólo 30 minutos para alcanzar el 80 %–, utilizando un ‘wallbox’ –5 horas y 15 minutos si es trifásico de 11 kW y 8 horas si es monofásico de 7,4 kW– o en un enchufe doméstico –16 horas si empleamos el cable Legrand Green Up suministrado–. Además, la recarga será programable, bien mediante el sistema de navegación conectado, bien desde nuestro smartphone a través de la app MyPeugeot; y la marca francesa ha cuidado con mimo el capítulo de la climatización, pues se podrá acondicionar el habitáculo usando la aplicación del móvil, equipará un sistema calefactor específico de 5 kW alimentado por la batería principal y se ofrecerán los asientos calefactables. El e-208 tiene tres modos de conducción –Eco, Normal y Sport– y permitirá elegir entre dos niveles de regeneración al frenar y decelerar: Moderado y Aumentado.



▲▲ El emblema de la marca evoluciona, pues las versiones electrificadas usarán un león con perfiles en azul. Y la parrilla del e-208 tiene toques de ese color.



CERO EMISIONES LA APUESTA POR LOS MODELOS ELECTRIFICADOS GANA CUOTA DÍA A DÍA, INCLUSO ENTRE LOS MODELOS SUPERDEPORTIVOS

Skoda Kamiq El Arona checo ya vela armas

Una de las grandes atracciones en el Salón Ginebra es el estreno mundial del Skoda Kamiq, hermano menor del Karoq y 'primo' de modelos como el Seat Arona o el Volkswagen T-Cross, con los que comparte la plataforma MQB A0 –también la lleva el Skoda Scala–, los motores TSI y TDI, y gran parte de su tecnología. El segmento de los SUV urbanos

es el que más está creciendo últimamente; y por lo tanto, la llegada del Kamiq, tercer modelo con este formato en la gama de la marca checa, debería ser un gran aliciente a nivel de ventas. Apuesta por un diseño poderoso, con soluciones como unas luces diurnas en la parte superior, un capó alto y musculado, y una zaga muy llamativa y 'trabajada', a tenor de lo que Skoda ha desvelado a través de sus bocetos. Más realista es la información sobre el interior, inspirada en el prototipo Vision RS y donde destaca la pantalla superior del salpicadero y el cuadro Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas. El maletero tiene 400 litros de volumen.

▼ Sensación de espacio y calidad en el interior del Kamiq, además de ofrecer las prácticas soluciones Simply Clever de Skoda.



▲ **Lexus RC F Track Edition.** - Esta serie limitada rebaja hasta 80 kilos el peso, equipa frenos cerámicos, tiene un escape fabricado en titanio y emplea unas llantas forjadas BBS de 19 pulgadas.



▲ **Mazda CX-4.** - La marca japonesa sólo ha desvelado esta 'imagen' previa del que será su nuevo CX-4, un deportivo SUV compacto de nueva factura que llegará a Europa probablemente a finales de año.



▲ **Mazda MX-5 30 Aniversario.** - Sólo 50 unidades llegarán a España de esta serie limitada. Presume de un exclusivo color Racing Orange, motor de 184 CV y techo duro o de lona.



▲ **Mazda3.** - Debut europeo de este compacto japonés que estrena plataforma y una nueva familia de motores donde destaca el SkyActiv-X. Estará disponible con carrocerías de cinco puertas y sedán.



▲ **Mercedes Clase V.** - Pistoletazo de salida para este renovado vehículo a nivel de diseño y tecnología. Estrena una nueva generación de motores diésel, así como una caja automática de 9 velocidades.



▲ **Mercedes SLC Final Edition.** - Llegará en verano como culminación a la actual generación. Se viste de Amarillo Yellowstone y se rodea de un equipamiento y detalles únicos en su interior.



▲ **Mitsubishi ASX.** - En Ginebra se presenta la versión 2020 del ASX, un modelo del que la firma japonesa ha vendido ya 1.320.000 unidades en 90 países. Trae cambios estéticos y nuevos asistentes.



▲ **Mitsubishi Engelberg Tourer.** - Estamos expectantes por descubrir la nueva apuesta SUV de la casa nipona. Sólo podemos adelantar que tendrá mecánica eléctrica y será tremendamente llamativo.



▲ **Nissan Leaf e-Plus.** - El modelo eléctrico más vendido en el mundo da un paso más en cuanto a autonomía. Ahora homologa casi 400 kilómetros gracias a una nueva batería de 62 kWh.



▲ **Pininfarina Battista.** - Pininfarina acude a Suiza con el Battista, un 'hypercar' eléctrico bautizado con el nombre del fundador del carrocer italiano. Rinde 1.900 CV y sólo se fabricarán 150 unidades.



▲ **Renault Twingo.** - A la estela del nuevo Clio también llega a la cita helvética el renovado Twingo. Asume pequeños cambios estéticos y de dotación, y hay modificaciones en su gama de motorizaciones.



▲ **Porsche 911 Cabrio.** - En primavera llega esta variante con techo de lona que se abre ahora en solo 12 segundos. Presenta las variantes S o 4S, la última ya con tracción total, y ambas con motor de 450 CV.



▲ **Skoda Fabia R5.** - El coche de rally más exitoso de la marca checa a lo largo de su historia recibe una profunda actualización, tanto en su diseño como en la respuesta del propulsor 1.6 turboalimentado.



▲ **Toyota Supra.** - Se ha hecho esperar, pero por fin debuta en territorio europeo. Goza de personalidad propia, aunque comparte genética con el nuevo BMW Z4, como el propulsor 3.0 de 340 CV.



▲ **Volkswagen e-buggy.** - Inspirado en los legendarios buggies americanos de los sesenta, es una propuesta pasional y cero emisiones sobre la nueva plataforma modular eléctrica MEB de la casa.



▲ **Volkswagen ID.** - El primer modelo creado sobre la nueva plataforma modular eléctrica (MEB) comenzará a fabricarse a finales de año. Será neutro en su ciclo de vida a nivel de emisiones.



▲ **Volkswagen Passat Alltrack.** - Recibe todas las mejoras del nuevo modelo, pero se destaca con una función 'off road', tracción total y una mayor altura al suelo. Sólo se ofrece con carrocería Variant.



▲ **Volkswagen Passat.** - Renovado de arriba abajo, llegará en verano y será el primer Volkswagen con capacidad para la conducción autónoma a cualquier velocidad gracias a su sistema IQ.Drive.



▲ **Volkswagen T-Cross.** - Ya se comercializa en España, aunque es la primera vez que lo vemos en un gran salón. De momento ofrece dos motores TSI, con 95 y 115 CV, y está disponible desde 18.990 euros.



▲ **Renault Clio.** - Debuta en Ginebra y, pese a su línea continuista, es un modelo totalmente nuevo. Estrena plataforma y motores, ofrece una versión híbrida y tiene un maletero récord en su clase.



▲ **Skoda Scala.** - Primera aparición en un gran salón de este nuevo compacto, que supone un gran salto cualitativo respecto al Spaceback. Debuta con tres motores TSI, un TDI y una variante TGI de gas.



▲ **Volkswagen Golf GTI TCR.** - El mayor atractivo de esta serie especial son sus 290 CV de potencia y el diferencial autobloqueante mecánico delantero. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos.



▲ **Volkswagen Passat GTE.** - El Passat híbrido enchufable monta ahora una batería de 13 kWh que le otorga una autonomía eléctrica de hasta 55 kilómetros (WLTP). Y la potencia total es de 218 CV.



▲ **Volkswagen T-Roc R.** - Gran expectación para ver el estreno de esta auténtica 'bomba', que agita la gama T-Roc con sus 300 CV, la tracción total 4Motion, el cambio DSG7 y una suspensión rebajada.

Por el camino lógico

Las versiones Active del nuevo Focus ponen en juego una imagen 'campera', pero los cambios no se quedan en eso: nueva suspensión, más altura, dos programas de conducción específicos... Como conservan todas las virtudes del modelo normal, el resultado final es realmente atrayente.

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

La propia Ford se ha sorprendido por la acogida del acabado deportivo ST Line en España, donde copa el 65 por ciento de las ventas del Focus; pero la casa del óvalo pone ahora más difícil la elección con la llegada de las versiones Active, cuya oferta es amplia: carrocería compacta y familiar Sportbreak, motores de gasolina de 125 y 150 CV... Y en todos los casos permite escoger entre la caja manual de seis marchas o la nueva transmisión automática de ocho –atrás quedó

la Powershift de doble embrague y seis relaciones–, que aumenta el precio 1.600 euros.

En este caso hemos optado por el diésel menos brioso asociado a la caja automática y a la carrocería 'normal', que a nuestro juicio –estas valoraciones subjetivas son siempre personales– logra un aspecto más 'crossover' al vestirse con el acabado Active. No obstante, aquí estamos ante algo más que un simple 'acabado', pues el Focus Active adopta modificaciones de calado para que se convierta en alternativa a modelos SUV de tanto éxito como el Nissan Qashqai. Una es su mayor altura libre –30 mi-

límetros extra en el tren delantero y 34 en el trasero–, lo que eleva la distancia al suelo hasta 163 milímetros gracias a sus ruedas y a la diferente suspensión –eje trasero multibrazo, nuevos muelles, amortiguadores y barras estabilizadoras...–; y eso ya permite circular por pistas con ciertas garantías. Aún así, si aparecen roderas marcadas o grandes piedras habrá que extremar la precaución, pues esa cota es inferior a la de sus rivales directos.

La carrocería se viste con un kit específico que incluye las barras de techo o los protectores en pasos de rueda, frontal y zaga; y el interior también se

ha personalizado, destacando la tapicería con una 'A' grabada en los respaldos.

En este sentido, debemos seguir alabando la calidad general que caracteriza al nuevo Focus, tanto por materiales –hay mucho revestimiento mullido– como por ajuste o ausencia de ruidos al circular por malos firmes. Sin embargo, unos pocos detalles empañan la nota final –adiós al sobresaliente–, como la ausencia de salidas de aireación traseras, los espejos de los parasoles sin una triste luz, un cargador inalámbrico para el smartphone que funciona a ratos –en todos los Focus



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Entre el compacto tradicional, al estilo del Focus, y el SUV de tamaño Kuga sigue cogiendo fuerza un segmento con modelos de talla a caballo entre unos y otros. Ford ha querido sumarse pronto a la nueva corriente, pero no lo hace añadiendo otro modelo distinto, sino adaptando el nuevo Focus a usos más 'aventureros' y bautizándole Active. ¿Es suficiente apuesta? A nuestro juicio, sí.

probados hasta hoy– o el sonidito que generan los protectores desplegados de puertas al abrirlas o cerrarlas, especialmente en las traseras. Lo bueno, eso sí, es que todo parece fácilmente solucionable.

Y lo bueno es también que las cosas importantes de verdad se han resuelto con acierto. Por ejemplo, la amplitud interior, pues cinco adultos se

PRECIO **26.900 €**

EMISIONES DE CO₂: **110 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Estabilidad y frenada. Motor progresivo y cambio eficaz. Calidad general. Interior amplio. Tecnología y seguridad. Chasis adaptado a usos 'off road'.

DEBE MEJORAR

- Vibraciones al arrancar y sonoridad alta. Consumo real sólo correcto. Desarrollo final largo. Sin salidas de aire detrás. Ruido del protector de puertas traseras.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 ECOBLUE 120
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e Intercooler
Potencia máxima/rpm	120 CV / 3.600
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750-2.250

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	63,0 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,45
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

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

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/55 R17 - 7.5 x 17"
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.394
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.397 / 1.825 / 1.482
Capacidad del maletero (l)	375 - 1.354
Capacidad del depósito (l)	47

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	189 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (10,7)
Recorriendo (metros)	182

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	30,4
De 80 a 120 km/h en D	8,5
Recorriendo (metros)	242
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	13,0 / 35,0 / 49,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	6,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,9
En conducción dinámica	8,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	701
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,7
Ciclo extraurbano	3,9
Ciclo mixto	4,2





▲▲ Maletero de formas regulares y con rueda de repuesto debajo –alrededor de ella se desperdicia volumen–. Los 375 litros de capacidad, un valor aceptable.



▲ El botón del modo de conducción, uno de los seis que están más a mano.



▲ Aunque algo pequeños, se agradece que los mandos de la climatización y de la calefacción de asientos y volante vayan separados de otras funciones. En cambio, en los Focus para Europa –en China sí llevan– se prescinde de las salidas de aire traseras. La amplitud general es muy buena.



◀ 163 MILÍMETROS AL SUELO AUNQUE SE HA SUBIDO 30 MILÍMETROS LA ALTURA DELANTE Y 34 DETRÁS, NO HAY TANTA DISTANCIA LIBRE COMO EN UN SUV. Y LOS NEUMÁTICOS DEL ACTIVE NO SON PARA USO 'OFF ROAD' ESTUPENDA CALIDAD FORD HA HECHO UN GRAN ESFUERZO EN ESE CAPÍTULO. SÓLO ALGÚN DETALLE IMPIDE EL SOBRESALIENTE ▶



▲▼ El cambio automático no es de doble embrague, sino de convertidor. Y tiene ocho marchas y modo manual, con levas en el volante. El Focus Active agrega dos modos de conducción más: Resbaladizo y Pista.



acoplarán bien –el túnel central posterior apenas sobresale– y hay bastantes huecos donde guardar cosas. La postura de conducción es cómoda y ergonómica, con todo a mano –salvo la rebuscada ubicación del botón de arranque– y buena visibilidad en todas direcciones, a lo que contribuye el hecho de que nos sentemos unos centímetros más arriba; con lo que ello tiene de positivo para la accesibilidad.

► La suspensión del Active nada tiene que ver con la del Focus 'normal', pues detrás usa siempre un esquema multibrazo y se han variado muelles, amortiguadores, manguetas, barras estabilizadoras... No le afecta la altura extra, pues va de cine.



En cuanto al maletero, los 375 litros –ampliables a 1.354 si abatimos la segunda fila 60:40– son un valor aceptable para un compacto –hay modelos más cortos que rondan los 400 litros–; pero si consideramos al Focus Active como una alternativa a los SUV, ese volu-

men gusta ya menos, pues el Qashqai anuncia 430 litros y 510 propone el Seat Ateca. Es decir, que como vehículo para viajar en familia la carrocería de cinco puertas acogerá con apuros el equipaje normal, pa-

sando la solución por el Focus Active Sportbreak, que con sus 27 centímetros de largo extra lleva el volumen a 608 litros.

Otro punto a aclarar es que, pese al aspecto, no hay un Active con tracción total. Pero

Ford no se ha olvidado de las tareas extremas –nieve, caminos con barro o arena...– y dota a sus Focus 'aventureros' de dos programas de conducción específicos, y a los habituales Normal, Eco y Deportivo suma

el llamado Resbaladizo, que 'relaja' la respuesta del acelerador y ajusta los controles de tracción y de estabilidad para circular con más eficacia por

suelos poco adherentes, y el Pista, que gradúa la respuesta del acelerador de la misma manera pero regula las ayudas de conducción de otro modo:

retarda la acción del ABS para que los neumáticos patinen un poco y acumulen tierra delante, y desactiva el control de tracción para que las ruedas giren más deprisa, escurriendo en la arena o la nieve.

Se trata, básicamente, de lo mismo que logran los modelos de PSA con el Grip Control, aunque aquí la selección se realiza mediante un botón, sólo hay dos modos 'off road' y no disfrutamos de la ayuda de los neumáticos M+S.

Y es que el fuerte del Focus Active sigue estando sobre el asfalto, donde exhibe unas maneras extraordinarias: poco balanceo, trayectoria precisa a más no poder –al límite, incluso podremos lograr que la zaga se insinúe con clari-

dad–, una dirección rápida y bastante suave, unos frenos de primera que le clavan como si de un Focus ST se tratase... Además, el motor 1.5 EcoBlue, con sus 120 CV, no pone en apuros jamás al chasis, pensado para motores mucho más contundentes.

De hecho, las prestaciones de esta versión pueden defraudar un poco, pero es una cuestión más de sensaciones –la respuesta del motor es suave y progresiva– que de lentitud; e incluso nuestra unidad mejoró las cifras oficiales pese a su escaso rodaje. En proporción le daríamos peor nota al consumo, pues esos 6,7 l/100 km de media real superan lo gastado por el Qashqai 1.6 dCi 130 o el Ateca 2.0 TDI 150.

► **SUS RIVALES**

	INFINITI Q30 1.5D 7DCT PREMIUM 109 CV	NISSAN QASHQAI 1.6 DCI XTRONIC VISIA 130 CV	VOLVO V40 CROSS COUNTRY D2 PLUS 120 CV
Precio	30.800 €	27.050 €	27.165 €
Maletero	368 l.	430-1.598 l.	324-1.021 l.
Consumo	4,3 l/100km	4,7 l/100km	4,7 l/100km
0 a 100 km/h	11,9 seg.	11,1 seg.	10,7 seg.

Se hace querer

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

Visto que la fecha inicial de 2040 para el final del diésel pasa a ser un "horizonte negociable" y que ahora la responsable política que daba por muerto este combustible dice que los propulsores de combustión "todavía tienen mucho que decir", nos hemos 'atrevido' a probar un todocamino diésel. Para más señas, un superdiésel con doble turbo, dos litros de cilindrada y 239 caballos que homologa un consumo medio de 6,4 l/100 km. Y esta joya va escondida dentro del vano motor de un Skoda Kodiaq RS; o, lo que es lo mismo, un todocamino de siete plazas que el verano pasado una rapidísima dama llamada Sabine Schmitz se empeñó en convertir en el SUV de siete plazas más rápido del mundo en el trazado Nordschleife del circuito de Nurburgring.

Cuesta encontrar un rival para este Kodiaq RS. Porque es el único que combina siete plazas con un motor diésel de 239 CV, un cambio automático, la tracción total y la filosofía y estética SUV. Además de ciertos toques deportivos inusuales en un vehículo familiar.

Las iniciales RS corresponden a 'Rally Sport', y se utilizaron por primera vez en 1974, en dos prototipos para rallies. Sin embargo, es la primera vez que Skoda utiliza estas míticas siglas en un todocamino. Y el resultado en el Kodiaq no puede ser más seductor. Porque este modelo se convierte en un todocamino que lo tiene prácticamente todo: es versátil, tiene espacio para siete ocupantes —o para cinco con un maletero gigante—, corre mucho y gasta poco, está hecho a conciencia, su equipamiento está al nivel de la mejor alternativa premium del segmento,

en dinámica merece un notable alto, no suena a diésel y su aspecto es imponente. Una lista de argumentos difícil de igualar.

Pero comencemos hablando de un propulsor que consigue situar a la versión RS en un escalón superior por prestaciones o refinamiento. Porque el Kodiaq más deportivo

acelera de 0 a 100 km/h en 7,0 segundos —7,3 en nuestras pruebas—, un dato que no puede pasar desapercibido porque hablamos de un vehículo de dos toneladas y 1,68 metros de alto, con unos 'zapatos' de medida 235/45 R20. Para hacernos una idea más clara, diremos que el Kodiaq RS acelera de 0 a 100 km/h en menos tiempo que un Golf GTD de cinco puertas y 184 CV... pesando el checo 450 kilogramos más.

El propulsor diésel biturbo, que para los más quisquillosos hay que decir que pasa todas y cada una de las exigentes normas anticontaminación, se combina con un



PRECIO **47.100 €**

EMISIONES DE CO ₂ : 167 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Relación entre consumo y prestaciones. Calidad de fabricación y de rodadura. Equipamiento. Sonido.	- Peso elevado. Sin rueda de repuesto ni en opción. Túnel central voluminoso. Espacio en la tercera fila.

cambio automático de doble embrague DSG de 7 velocidades que, salvo en algunas arrancadas desde parado en las que acusa un ligero retardo, funciona como un reloj cuando se trata de sacarle todo el jugo a la potencia y

el par. Por ejemplo, en modo manual, y recurriendo a las levas de cambio del volante, en tercera velocidad la aguja del cuentavueeltas del Kodiaq RS roza las 5.000 rpm, cambiando a una marcha superior cuando el velo-



LA CLAVE

amas@motor16.com

En este tipo de coches, grandes, pesados y potentes, determinados motores diésel siguen siendo la alternativa perfecta para no dejarse el sueldo de cada mes en repostar. Pero si además no suenan a diésel y corren lo suficiente para no echar de menos ni un sólo caballo, aunque vayan cargados a tope, el resultado es brillante.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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	Iny. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	239 CV / 4.000
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.750-2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	58,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

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

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

RUEDAS

Neumáticos - Llantas	235/45 R20 - 7.5 x 20"
Marca	Pirelli

CARROCERÍA

Peso en orden de marcha (kg)	1.913
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.699 / 1.882 / 1.685
Capacidad del maletero (l)	230 / 520-715 / 1.950
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	220 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,3
De 0 a 50 km/h	2,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,3 (7,0)
Recorrido (metros)	123

RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en D	13,9
1.000 m desde 40 km/h en D	26,9
De 80 a 120 km/h en D	5,5
Recorrido (metros)	156
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

FRENOS (en metros)

A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	13,2 / 36,9 / 54,0
------------------------------------	--------------------

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,7
En conducción dinámica	9,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,9
A 140 km/h de cruceo	8,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	715
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,4
Ciclo extraurbano	5,8
Ciclo mixto	6,4





▲ Incluso con la tercera fila operativa, el maletero que queda es bastante capaz. El volumen oscila entre 230 y 1.950 litros.



DOS TONELADAS A PESAR DE SU CORPULENCIA Y DEL PESO, EL KODIAQ SE DEFIENDE MUY BIEN EN CURVAS LENTAS O RÁPIDAS. LA SUSPENSIÓN REGULABLE DESDE EL CUADRO ES DE SERIE ELEGANTE

A PESAR DE LUCIR LAS SIGLAS RS, EN SKODA NO HAN CAÍDO EN LA TENTACIÓN DE TUNEAR EL INTERIOR HASTA CONVERTIRLO EN VULGAR. ES DEPORTIVO, PERO ELEGANTE A LA VEZ



▲ La pantalla configurable tras el volante permite visualizar mucha información. Y la táctil del mueble central también muestra los diferentes modos de conducción o infos adicionales según el modo elegido.



◀▶ Tirando de opciones, el Kodiaq RS se puede equipar con el climatizador de tres zonas, con los asientos calefactables traseros o con un enchufe de 230 V. Las plazas de la tercera fila son un poco justas. El tapizado en Alcantara es de serie en el RS.



▲ La palanca de cambio lleva el logo RS, y parte del salpicadero está rematado en símil fibra de carbono.

címetro marca 100 km/h. Y a esas alturas, este diésel comienza a enamorar como un buen gasolina, porque unas excelentes prestaciones no llevan aparejado en este caso un consumo descomunal. Porque no es descomunal hablar de 8,4 l/100 km de media real, y tampoco lo es que ni en ciudad o realizando una conducción deportiva el gasto suba por encima de los 10 l/100 km. Y el remate lo pone un sonido que engancha, porque en vez de sonar a diésel suena a V8 de gasolina... un sonido simulado, claro está. Se denomina 'Dynamic Sound Boost' y es un altavoz situado junto a los escapes que simula ese sonido y que

aumenta o disminuye en función del modo de conducción seleccionado. Eso sí, si uno termina cansándose se puede eliminar activando el modo ECO o apagándolo directamente en modo Individual. El Kodiaq RS tiene un aspecto soberbio, y lo cierto es que una vez en marcha no decepciona por prestaciones, pero tampoco lo hace en ningún otro aspecto. Suavidad y genio se complementan a la perfección para combinar un uso familiar y el andar que requiere transportar a una familia completa de viaje o al colegio en el día a día, con una utilización más ágil gracias, entre otras cosas, a un



▲ Hay que forzar mucho la máquina para que el Kodiaq RS pierda la compostura. Eso sí, algo de balanceo al límite es inevitable.

comportamiento sobresaliente apoyado por un sistema de suspensión regulable. Esta se ajusta desde un mando

que permite seleccionar hasta seis modos de conducción. Y en modo 'Sport' el Kodiaq RS se transforma y pasa de

ser un pacífico todocamino a un auténtico RS con genio y marcas de deportivo, que dejan bien alto el pabellón de la

sección deportiva de Skoda. Claro que no se puede comparar la agilidad de un corpulento y pesado SUV con la de

un compacto GTI; sin embargo, llama la atención la solvencia y decisión con que el Kodiaq RS se despacha una carretera de montaña repleta de 'paellas', el elevado ritmo que se puede mantener en estos escenarios y la sensación de seguridad que transmite su aplomo, su eficaz sistema de frenos y su magnífico tacto de la dirección. Hay inercias, y muchas veces hay que levantar el pie más que porque el coche no vaya a pasar por su sitio —que termina pasando—, porque cuesta asimilar que algo así de grande y pesado sea capaz de hacerlo.

¿Están justificados los 47.000 euros que cuesta el modelo más caro de la marca checa? Pues la verdad es que por potencia, equipamiento, prestaciones y número de plazas el coche está en precio. Otra cosa es que no haga falta gastarse tanto para tener algo parecido. Por ejemplo, un Kodiaq 2.0 TDI de 190 caballos con cambio DSG, tracción total y siete plazas cuesta 35.000 euros, que son 12.000 euros menos y eso da para mucho.

Pero la decisión es muy particular. Ambos modelos se hacen querer, aunque el protagonista de nuestra prueba, además, engancha por su buen hacer; y de nuevo pone en valor la importancia de un gran propulsor diésel en un gran todocamino.

SUS RIVALES



HYUNDAI SANTA FE 2.2 CRDI 4X4 AT TECNO 7P.

No llega a la potencia del modelo checo, por lo que no acelera tan rápido aunque sí consume algo menos. Y no es tan deportivo como la versión RS del Kodiaq.

Precio	47.500 €
Potencia	200 cv
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.



KIA SORENTO GT LINE 2.2 CRDI 8AT AWD 7P.

Como su 'primo' de Hyundai, su motor diésel de 200 caballos es una delicia, pero no llega a ofrecer el rendimiento del RS. El Sorento es el que más gasta del cuarteto.

Precio	45.375 €
Potencia	200 cv
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,4 seg.



VW TIGUAN ALLSPACE 2.0 TDI DSG 7 PLAZAS

Basado en la misma plataforma que el Skoda, el Allspace tampoco llega a la potencia del Kodiaq RS, pero su relación entre prestaciones y consumo es magnífica.

Precio	47.570 €
Potencia	190 cv
Consumo	5,8 l/100km
0 a 100 km/h	8,2 seg.



Suave y sutil

Lexus entra a jugar en una nueva liga, la de los SUV compactos. Y lo hace con este UX, que llama la atención de forma instantánea. Como es norma en la casa, apuesta por la tecnología híbrida, que le permite ser eficiente y agradable, pero con un grado de enamoramiento justo.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Hablar de Lexus es hablar de vehículos híbridos. Y su nuevo UX no es ninguna excepción. Tanto es así, que este nuevo crossover compacto sólo se ofrece –en nuestro país– con una mecánica que combina el motor 2.0 D-4S con otro corazón eléctrico. Es la misma combinación que las versiones ‘gordas’ del nuevo Corolla, con un rendimiento total de 184 CV de potencia.

Esta mecánica de nuevo desarrollo llega acompañada de un revisado cambio automático de variador continuo, una combinación ‘made in Lexus’ que, digámoslo, cuenta con tantos detractores como entusiastas.

Está claro que presume de suavidad en ciudad y a bajas velocidades, zonas donde saca el máximo partido a su tren híbrido. En modo ECO se convierte en un mechero, y en su cuadro digital de 7 pulgadas

veremos habitualmente el testigo ‘EV’. Este modo eléctrico también se puede forzar desde un botón específico, pero hay que recordar que hablamos de un híbrido, no de un híbrido enchufable, por lo que no debemos esperar cubrir kilómetros y kilómetros sin gastar ni gota. No obstante, en eléctrico llega a alcanzar los 115 km/h.

A medida que se gana velocidad, el cambio CVT enseña sus cartas. Aunque no transmite tirones molestos, sí

tiene la particularidad de revolucionar en exceso el motor de gasolina a la hora de ganar velocidad. Eso se transmite de forma notable al habitáculo, aunque Lexus no haya escatimado en material aislante. No es algo como para desechar su compra, pero sí para tenerlo en cuenta.

En cualquier caso, motores y cambio se entienden de maravilla. Tanto, que este Lexus UX 250h ofrece unas buenas prestaciones, pues incluso en carreteras de doble sentido

los adelantamientos no suponen problema alguno.

Estas carreteras tampoco le van nada mal, pues su dinámica es sensacional. Se ha mejorado considerablemente el tacto de la dirección y de sus frenos, que se asemejan a un coche con motor térmico convencional. También es verdad que la versión que condujimos tenía acabado F Sport, que acarrea llantas de 18 pulgadas, además de las suspensiones adaptativas AVS, que en cualquier modo tienden a ser firmes.

Esta, como la gestión de sus motores, varía en función del programa elegido desde un mando tras el volante, al estilo del deportivo LC. Ofrece los programas ECO, Normal y Sport, pero los Luxury y F Sport añaden los modos Custom y Sport+.

Aunque no es especialmente ligero, el Lexus UX 250h sorprende por su estabilidad, ayudado por el uso de



▼ El espacio interior está bastante bien. Los F Sport tiene un toque deportivo. El túnel central no molesta en exceso, pero la plaza central trasera es algo justa.



DE PRIMERA EL ACABADO INTERIOR ES MAGNÍFICO. EL TÚNEL CENTRAL ES ALTO Y LOS MANDOS PARA EL SISTEMA MULTIMEDIA, MEJORABLES



◀▶ El Lexus UX se ofrece con una única mecánica híbrida. Su dinámica es sensacional, y más aún en los F-Sport y Luxury, que tienen suspensiones AVS. Estos también ofrecen cinco modos diferentes.

la plataforma GA-C –Toyota la llama TNGA y la usa C-HR, Prius, Camry...–, que también le ayuda a tener un bajo centro de gravedad. A ello también colabora el que las baterías vayan bajo los asientos traseros.

A quienes lo utilicen por carreteras en mal estado o zonas donde habitualmente nieva les gustará saber que existen los UX 250h E-Four. Estos suman un motor eléctrico trasero que mejora la tracción



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	250h	250h E-FOUR
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.987	1.987
Potencia máxima/rpm	146 CV / 6.000	146 CV / 6.000
Par máximo/rpm	18,4 mkg / 4.400	18,4 mkg / 4.400
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia motor delantero	109 CV	109 CV
Par motor delantero	20,6 mkg	20,6 mkg
Potencia motor trasero	-	7 CV
Par motor trasero	-	5,6 mkg
Potencia máxima total	184 CV	184 CV
Par máximo total	N.D.	N.D.
Tracción	Delantera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática CVT	Automática CVT
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.615	1.675
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.495 / 1.840 / 1.520	4.495 / 1.840 / 1.520
Maletero (l)	320	320
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Níquel metal Ni-MH	Níquel metal Ni-MH
Voltaje (V)	216	216
Número de celdas	180	180
De 0 a 100 km/h (s)	8,5	8,7
Velocidad máx. (km/h)	177	177
Consumo mixto (l/100 km)	4,1	4,5
Emissiones CO2	96 g/km	106 g/km
Precios desde... (euros)	33.900	37.900

a baja velocidad... pero poco más, pues son sólo 7 los caballos que genera. Además, no se ofrece en acabado ECO y requiere desembolsar 2.000 euros extra.

Y precisamente no es que sea asequible, al igual que su maletero no es especialmente amplio. Y es que se conforma con sólo 320 litros –80 menos que un Seat Arona–, volumen muy justo que se queda en 283 litros en los E-Four. Y para mas inri, su bandeja deja mucho que desear, pues es un simple trozo de tela cuya durabilidad está en el aire.

Son 4,49 metros de longitud, por lo que se posiciona entre un Toyota C-HR y un Lexus NX: 4,36 y 4,64 metros, respectivamente. Dentro hay bastante espacio para cuatro ocupantes, pero los pa-

nos de rueda traseros dibujan unas puertas algo pequeñas, además de invadir los extremos del respaldo posterior, lo que dificulta el confort de un hipotético quinto ocupante. Delante no tendremos ese problema, pero es verdad que la guantera parece de juguete y que la consola central molesta en exceso por su altura.

En el capítulo de la calidad y el acabado nada que objetar, pues estamos hablando de un Lexus, una firma que transmite mucha solidez a sus productos. Aunque, eso sí, se apuesta por sistemas de infotainment muy mejorables –son de 7 o 10,3 pulgadas–, sobre todo si analizamos del mando central desde el que se controla.

Ahora bien, en sistemas de seguridad lo borda.

PRECIO desde **33.900 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 96 A 114 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Calidad de acabado. Tecnología híbrida. Imagen. Comportamiento. Versiones 4x2 y 4x4.

DEBE MEJORAR

Cambio de variador. Rumoridad mecánica. Bandeja trasera. Maletero muy justo.

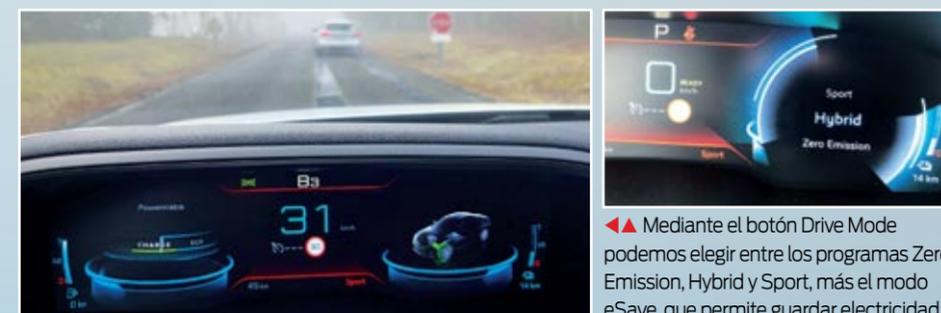


FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO		1.6 PURETECH
Nº de cilindros		4, en línea
Cilindrada (cc)		1.598
Potencia máxima		180 CV (132 kW)
Par máximo		N.d.
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia		110 CV (80 kW)
Par		N.d.
Pot. máx. total		225 CV (165 kW)
Par máx. total		N.d.
Tracción		Delantera
Caja de cambios		Aut., 8 vel.
Frenos del/tra		Discos vel./Discos
Largo/Ancho/Alto (mm)		4.750/1.859/1.403
Maletero (l)		487 / 1.537
Tipo de batería		iones de litio
Capacidad de la batería		11,8 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)		N.d.
Velocidad máx. (km/h)		N.d.
Vel. máx. eléctrico (km/h)		135
Consumo mixto (l/100 km)		2,2
Emisiones CO2		49 g/km
Alcance en eléctrico (km)		40
Tiempo de recarga		6h 30' (8 amperios)
Tiempo de recarga		3h 30' (14 amperios)
Tiempo de recarga		1h 30' (32 amperios)
Precios desde... (euros)		N.D.



◀▶ El selector del cambio adopta un nuevo modo 'B' que acentúa la recarga de la batería, como por ejemplo al bajar un puerto de montaña. Y la pantalla central añade funciones relacionadas con la operatividad de la mecánica híbrida, su eficiencia o la recarga y el estado de la batería.



◀▶ Mediante el botón Drive Mode podemos elegir entre los programas Zero Emission, Hybrid y Sport, más el modo eSave, que permite guardar electricidad.

Buena asociación

Aunque su lanzamiento no se producirá hasta finales de año, hemos conducido ya el 508 Hybrid, disponible en carrocería sedán y SW, y dotado de una mecánica híbrida enchufable que rinde 225 CV y permite circular 40 kilómetros en modo eléctrico. Aquí van nuestras primeras sensaciones.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En medio de una espesa niebla y durante unos cuantos kilómetros en un circuito de pruebas. Así ha sido la primera toma de contacto con los 508 Hybrid, que serán lanzados a finales de año en seis versiones distintas fruto de combinar las carrocerías sedán-coupé y SW familiar con tres niveles de acabado: Allure, GT Line y GT. Y aunque el

test ha sido rápido, media hora da para mucho. En este caso, por ejemplo, para ver que Peugeot ha buscado la discreción, pues los prototipos del 508 Hybrid sólo se distinguen de los 508 PureTech en la tapa que la variante híbrida enchufable lleva en la aleta trasera izquierda. Bajo ella, la toma de carga eléctrica y dos botones relacionados con la programación de dicha recarga. Pero los responsables de la firma fran-

cesa nos cuentan que los modelos definitivos incorporarán un emblema 'hybrid'. Dentro tampoco hay grandes diferencias, pero el selector del cambio muestra una posición nueva, 'B', ideada para potenciar la regeneración de la batería, tanto al descender cuestas como al decelerar. Y si pulsamos el contacto es más fácil hallar novedades, pues el selector Drive Mode de la consola da acceso a pro-

gramas de conducción nuevos, como el Zero Emission, que apura al máximo las posibilidades de la parte eléctrica del 508 Hybrid, o el Hybrid, que ordena al motor 1.6 PureTech y al eléctrico colaborar de la mejor forma posible para optimizar la eficiencia. Está también el modo Sport, que prioriza las prestaciones –los 225 CV totales son ‘de verdad’–, y otros dos programas más: el eSave, función que se

selecciona desde la pantalla central para conservar energía en la batería de cara a un uso posterior, y el Comfort –se trata básicamente del modo Hybrid, pero con la suspensión adaptativa en su reglaje más suave–, ligado a las versiones con amortiguación variable.

Y también hay bastantes diferencias con un 508 convencional en la instrumentación, que sustituye el cuentavueeltas por un medidor de eficiencia –muestra la potencia que exigimos al coche, pero también lo que recargamos la batería al frenar o decelerar– y adopta información complementaria como el flujo de energía. Gráfico que también podremos ver en la pantalla central, pues ésta integra funciones nuevas relativas a historial de consu-

mo de gasolina y electricidad, programación de las recargas eléctricas, proporción de la batería que deseamos guardar para usar después...

En el caso del 508 Hybrid, disponible sólo con tracción delantera –el 3008 sí se ofrecerá en versión Hybrid4 de tracción total–, bajo el capó encontramos el 1.6 PureTech de gasolina de 180 CV y el cambio e-EAT8, que estrena denominación al ser una variante específica para mecánicas híbridas. Y entre motor y cambio, el propulsor eléctrico de 80 kW –110 CV–, que lleva la potencia total a 225 CV.

Tiempo tendremos para medir prestaciones o consumos con mayor calma, pero las primeras impresiones son buenas porque el 508 empuja bien incluso en el programa libre de emisiones; y cuando pisamos a fondo, el PureTech ‘renace’

con prontitud y sin escándalos para insuflar su poderío. Además, el volante conserva las levas del cambio, y el 508 Hybrid sigue presumiendo de comportamiento y agrado, pues el peso del conjunto no parece haberse disparado.

▶▶ Empleando un 'wallbox' de 32 amperios con una toma de 6,6 kW, la batería se carga por completo en una hora y media. Pero se puede usar un enchufe doméstico.



▶▶ Salvo la tapa para la recarga de electricidad y el emblema 'hybrid' que lucirán –los prototipos no lo incorporaban–, nada permite distinguir por fuera al 508 PHEV del resto. Y el maletero no pierde volumen: 487 litros tiene el sedán, 530 el SW.



EN MODO ELÉCTRICO ALCANZA 135 KM/H Y PERMITE ACELERAR CON CIERTA FUERZA. SI ACELERAMOS A FONDO, EL PURETECH ACTÚA





▶ Hasta dos europalets se pueden introducir en el interior del Berlingo Van. Y puede remolcar hasta 1.500 kilos.



PRECIO DESDE **13.893 € + IVA**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **111 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Versatilidad de uso. Gama de carrocerías. Motores y cambio automático. Sistemas de ayuda.

DEBE MEJORAR

- Acabado de algunos plásticos mejorable. Sonoridad en el interior. Balanceos de carrocería sin carga.

Trabajador incansable

La nueva generación del Citroën Berlingo apuesta por dar el máximo en la versión Van –más profesional– que llega a tope de tecnología.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En el éxito del Berlingo han tenido mucho que ver las versiones Combi que mezclan un uso profesional con el uso particular como modelo familiar. Pero a la hora del trabajo puro y duro, la versión que tiene más que decir es la Van, pensada expresamente como vehículo profesional. Y con la nueva generación suma argumentos para seguir siendo el líder de este segmento.

Está disponible con dos diferentes longitudes (M de

4,40 metros de longitud y XL, de 4,75 metros de longitud) y con dos variantes de carrocería; por un lado el furgón –con 2 ó 3 asientos en una sola fila en su interior– y la versión doble cabina –se ofrece solo en longitud XL y puede acoger hasta 5 pasajeros en el interior más el espacio de carga–. Y con grandes soluciones prácticas como la ‘Cabina extenso’, que permite configurar la fila de tres asientos delantera a gusto de cada cual –con tres asientos, dos asientos más una ‘oficina móvil’ en la plaza cen-

tral o 2 asientos más un hueco para carga– para cubrir sus necesidades.

Ese espíritu práctico se mezcla también con el vanguardismo de los hasta 20 sistemas de ayuda a la conducción que ofrece –algo nunca visto en este segmento– entre ellos, indicador de sobrecarga (para evitar sobrepasar el peso máximo autorizado), sistema de ayuda al estacionamiento ‘Surround Rear Vision’ (cuenta con una pantalla que proyecta la imagen de una cámara en el lugar del retrovisor) o el Head

Up Display en color. Además el Berlingo Van cuenta con dos versiones diferenciadas. La primera denominada Worker, para los trabajos más duros, ofrece altura sobreelevada, con protecciones bajo el motor y sistema Grip Control. La Driver está pensada para profesionales que recorren muchos kilómetros y dispone de asientos con reglaje lumbar, freno de estacionamiento eléctrico o ayuda al estacionamiento Surround Rear Vision.

Y en su gama mecánica también delicatessen como los motores PureTech en gasolina –llegarán más adelante–, los BlueHDI en diésel o la caja automática de convertidor de par EAT8 con ocho velocidades. Lo nunca visto en un comercial.

FICHA TÉCNICA TALLA M

MOTOR	BLUE HDI 75	BLUE HDI 100	BLUE HDI 130	BLUE HDI 130 EAT8
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.560	1.560	1.499	1.499
Potencia máxima/rpm	74/3.500	98/3.750	128/3.750	128/3.750
Par máximo/rpm	23,4/1.750	27,9/1.750	30,6/1.750	30,6/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Manual 5 vel	Manual 6 vel	Aut 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent/Disc.	Disc. vent/Disc.	Disc. vent/Disc.	Disc. vent/Disc.
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.547	1.551	1.593	1.607
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.403/1.848/1.796	4.403/1.848/1.796	4.403/1.848/1.796	4.403/1.848/1.796
Volumen maletero (m³)	3,3/3,8	3,3/3,8	3,3/3,8	3,3/3,8
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	15,7	12,3	9,8	11,8
Velocidad máx. (km/h)	152	165	185	183
Consumo mixto (l/100 km)	4,4	4,3	4,4	4,3
Emissiones CO2 (g/km)	114	111	116	113
Precios desde... (euros)	13.893 + IVA	14.989 + IVA	16.923 + IVA	17.890 + IVA

▶ No falta de nada en un interior con pantalla táctil flotante, dos o tres asientos delanteros y la posición de conducción de un turismo.



PRECIO DESDE **32.750 €**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **104 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Confort de marcha. Prestaciones. Comportamiento con neumáticos Michelin. Nivel de acabado

DEBE MEJORAR

- Detalles de ergonomía interior. Selector de modos de conducción. Precio elevado. Aptitudes off road

Disfruta en la nieve

El DS7 Crossback muestra sus cualidades para la temporada de esquí gracias a la buena pareja que hace con los Michelin CrossClimate.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Como buen SUV premium, uno de los escenarios donde el DS 7 Crossback debe batirse es en las estaciones de esquí. Por eso DS ha dotado a su modelo estrella –principal artífice, con los 2.020 DS 7 Crossback comercializados, de los más 4.000 unidades vendidas por la marca en 2018– de todo lo necesario para salir airoso de las inclemencias del tiempo, pese a no disponer en su gama de la tracción total. Con sistema Advanced Traction Control y sus cinco modos de conducción: Normal, Nieve, Barro, Arena o ESP Off, que se combinan a la perfección con el cambio automático EAT8 de

8 velocidades, es capaz de salir airoso de casi cualquier atolladero.

Sobre todo si a esos elementos unimos un complemento ideal para el uso invernal como unos neumáticos de invierno –o preparados para poder circular en invierno– que garanticen motricidad, seguridad y prestaciones en todas las circunstancias el resultado es el éxito. Y ahí la gama Michelin Alpin 5 –neumático de invierno puro– o el Cross Climate –un neumático de verano homologado para invierno que evita tener que llevar cadenas en el coche– es el socio perfecto.

Lo hemos vuelto a comprobar en esta prueba invernal que nos ha llevado hasta la

estación de esquí de Baqueira Beret un día después de la primera gran nevada de este año 2019. Con temperaturas bajo cero y un sol radiante, en los márgenes de la carretera se acumula la nieve caída y retirada por las máquinas quitanieves. Hay zonas en sombra donde se ha formado hielo y el asfalto está frío. Pero el DS7 viaja impasible, con un absoluto confort de marcha y con total seguridad.

Salimos del asfalto para hacer unas fotos y nos adentramos en una zona con un palmo de nieve que cualquier otro se hubiera arrepentido de pisar. Pero eso no para al DS 7 Crossback pese a sus grandes neumáticos. Al arrancar empieza a pati-

nar ligeramente, pero activamos el modo Nieve y la capacidad de tracción se multiplica, lo que unido a los CrossClimate consigue devolver el coche al asfalto con absoluta normalidad.

La subida hasta Baqueira nos demuestra, de nuevo, que estamos ante un viajero incansable que trata con mimo y seguridad a sus ocupantes.



▶ Gran trabajo el de los neumáticos Michelin.



▶ Pese a no disponer de tracción total, el uso de unos neumáticos de invierno hace que el DS 7 Crossback se comporte de cine en nieve.



Los cuatro puntos LED le aportan nueva personalidad, y las suspensiones han sido mejoradas.

Disfrazado de SUV

Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Tras cuatro años en el mercado, la marca alemana ha pensado que era un momento ideal para actualizar su exitoso Macan, del que ha matriculado más de 350.000 unidades en todos este tiempo.

Y no por el mero hecho de que se hubiera quedado anticuado, sino para darle un aspecto en línea con el resto de la familia Porsche, como el que ahora lucen los 718, 911, Panamera o Cayenne. Es por ello que en el exterior, además de los nuevos colores –entre ellos hay que destacar el Verde Mamba y el Azul Miami–, le delatan sus luces

La firma de Zuffenhausen actualiza su exitoso Macan, un SUV capaz de poner en evidencia a muchos deportivos. Su dinámica crea adicción y sus nuevos motores cumplen con cualquiera de tus expectativas... Sólo o acompañado.

PRECIO desde 66.498 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 185 A 204 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Comportamiento dinámico. Tecnología. Prestaciones. Amplitud. Funcionalidad.	 Precio algo elevado. Equipamiento de serie algo justo. Sin opción diésel o híbrida.

diurnas con cuatro puntos LED. Opcionales son los faros adaptativos PDLS, que harán de la noche el día. Paragolpes y otros detalles también se revisan, sin olvidar sus pilotos posteriores, ahora unidos por una delgada línea LED.

El interior tampoco escapa a las mejoras, estrenando una pantalla táctil que pasa de 7,2 a 10,9 pulgadas, y que junto al navegador, es de serie. Pero es cierto que abundan los botones en la zona que rodea el selector del cambio.

Sus 4,69 metros de longitud se traducen en mucho espacio interior, mientras que la calidad general nada tiene que envidiar a la mejor ber-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	MACAN	MACAN S
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.984	2.995
Potencia máxima/rpm	245 CV/5.000-6.750	354 CV/5.400-6.400
Par máximo/rpm	37,7 mkg/1.600-4.500	49,0 mkg/1.360-4.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. PDK 7 vel.	Aut. PDK 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos del./tras.	235/60 R18-255/55 R18	235/60 R18-255/55 R18
Peso (kg)	1.870	1.940
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.696 / 1.923 / 1.624	4.696 / 1.923 / 1.624
Volumen maletero (l)	500 / 1.500	500 / 1.500
Capacidad depósito (l)	65	65
De 0 a 100 km/h (s)	6,7 (Sport Plus: 6,5)	5,3 (Sport Plus: 5,1)
Velocidad máxima (km/h)	225	254
Consumo mixto (l/100 km)	8,1	8,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	185	204
Precios desde... (euros)	66.498	75.421

► El color Azul Miami es nuevo para el Macan, junto a otros tres tonos más. El diseño sigue los pasos del 911 y del 918.



que lo equipemos con el paquete Sport Chrono, pues suma Launch Control. Pero, sin duda, para un cliente de Porsche 8.923 euros son calderilla. Ese es el peaje por subir un escalón hasta el Macan S, que esconde un nuevo 3.0 V6 Turbo; el que utilizan los Audi S4, por ejemplo. Con sus 354 CV empuja con ejería en cualquier zona del cuentavueeltas, que como no podía ser de otra manera se coloca frente a nuestros ojos y es analógico. También suena de maravilla, mucho mejor que el Macan.

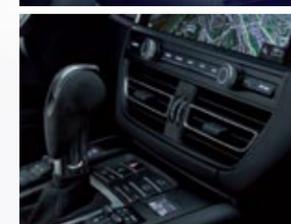
Es verdad que acarician las dos toneladas, pero su puesta a punto es brillante; tanto, que ese lastre se disimula de maravilla. No cabe duda de que su tracción total –como

opción hay diferencial trasero electrónico, suspensiones activas, frenos carbocerámicos...– y su cambio de doble embrague son la guinda del pastel, pues sacan lo mejor de Macan y Macan S.

Incluso puedes optar por el volante RS, con el selector de modos circular en uno de sus brazos. Desde él eliges los programas Normal, Sport o Sport Plus, además de la función Sport Response, que da lo mejor de su mecánica durante 20 segundos.

El límite lo ponen sus neumáticos, ahora calzados sobre llantas de hasta 21 pulgadas. Y, sin duda, con cualquiera puedes sacarle los colores a muchos deportivos.

Viajar largas distancias no le asusta. Es cómodo, aísla del exterior a la perfección y ahora puede equipar cualquier ayuda a la conducción que puedas imaginar para hacer de este nuevo Macan un SUV tan seguro como dinámico.



► Su pantalla central pasa de 7,2 a 10,9 pulgadas, la calidad roza la perfección y el interior transmite deportividad a sus ocupantes.

de gasolina –dejó de ofrecer diésel hace un año–. El Macan recibe un 2.0 Turbo de cuatro cilindros con 245 CV que ofrece prestaciones magníficas, como una velocidad punta de 225 km/h o los 6,5 segundos que demanda para acelerar de 0 a 100 km/h, siempre

lina premium de representación.

Porsche no se ha conformado con revisar el estilo de su Macan, que estrena motores



► Estrena luces diurnas y faros Full LED, que son de serie. Las llantas pueden ser de hasta 21 pulgadas, y los Macan S ofrecen frenos carbocerámicos por 9.163 euros.





Vitaminas de 150

Esa es la potencia que ofrecen los dos nuevos motores que introduce el Ateca en su gama. En gasolina, el protagonista es un 1.5 TSI con desconexión automática de cilindros, mientras que en ciclo turbodiésel introduce un 2.0 TDI 150 CV, ahora con caja manual y tracción delantera.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El Ateca fue el primer SUV de Seat, que también dispone ya del exitoso Arona y el recién llegado Tarraco. Equilibrado y dinámico, en cierto mo-

do estaba 'cojo' porque su gama de motorizaciones no era, digamos, demasiado extensa. Se echaba de menos una alternativa intermedia a nivel de potencia, para los que pedían más de 115 CV pero les parecían demasiados los 190. Y aunque había 150 CV en diésel, sólo

estaba disponible con tracción total.

Ahora ese vacío se completa con la llegada de dos nuevas motorizaciones, una de gasolina y otra diésel—ambas de 150 caballos—, con las que, según asegura Seat, el Ateca incrementará claramente sus ventas—actualmente es quinto en su segmento en España—.

En gasolina incorpora un nuevo bloque 1.5 TSI ACT

que sustituye al anterior 1.4 TSI. Presenta desconexión automática de los cilindros 2 y 3 cuando la carga del propulsor es constante y el régimen se sitúa entre 1.250 y 4.000 vueltas, y siempre que no se superen los 130 km/h.

Entre sus 'bondades' también contempla ciclo Miller—en lugar de Otto del 1.4 TSI—para aumentar la relación de compresión, introduce un intercooler más grande, un tur-

bo de geometría variable, aumenta la presión de la inyección hasta los 350 bares, incorpora un filtro de partículas y optimiza la gestión térmica. Además, esta mecánica está disponible con caja manual de seis relaciones y tracción delantera, pero también con el cambio DSG7, tanto en 4x2 como con la tracción total 4Drive.

Si consideramos que en el segmento de los SUV compactos el 83 por ciento de las ventas son versiones 4x2 entenderemos mejor la llegada del 2.0 TDI 150 CV con tracción delantera. Se pospuso en su día por complicaciones con las emisiones y se ha esperado a la nueva homologación WL-

TP para lanzarlo. Recurre al AdBlue y se puede combinar con las cajas manual y DSG. Ya se ofrecía la variante DSG

4Drive, y en breve la gama se ampliará con un 2.0 TDI de 190 CV asociado a la tracción total y a la caja DSG7.



◀ La dinámica es uno de los puntos fuertes del Ateca. El maletero ofrece 510 litros en las versiones 4x2.



◀ El Ateca hace gala de buenos acabados y se rodea de una avanzada tecnología y un completo equipamiento.

PRECIO desde **27.020 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 123 A 149 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

+ Gama mejorada con versiones más 'equilibradas'. Dinámica. Tacto general. Consumos.	- Eje trasero semirígido con los nuevos motores. Maletero más pequeño en las versiones 4Drive.
---	---

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI 150 CV	1.5 TSI 4DRIVE	2.0 TDI 150 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.968
Potencia máxima/rpm	150 CV/5.000-6.000	150 CV/5.000-6.000	150 CV/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.500-3.500	25,5 mkg/1.500-3.500	34,7 mkg/1.750-3.000
Tracción	Delantero	Total	Delantero
Caja de cambios	Manual 6 v. o Aut. 7 v.	Automática, 7 vel.	Manual 6 v. o Aut. 7 v.
Frenos del./tras.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Neumáticos	215/55 R17	225/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.355 (Aut: 1.370)	1.502	1.453 (Aut: 1.483)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363/1.841/1.615	4.363/1.841/1.625	4.363/1.841/1.615
Volumen maletero (l)	510	485	510
Capacidad depósito (l)	50	55	50
De 0 a 100 km/h (s)	8,5 (Aut: 8,6)	9,2	8,8
Velocidad máx. (km/h)	201 (Aut: 198)	189	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,5 (Aut: 5,6)	6,5	4,7
Emisiones CO ₂ (g/km)	126 (Aut: 129)	149	124 (Aut: 123)
Precios desde... (euros)	27.020	34.730	29.770

ATECA Sin 'chispa' eléctrica

La gama Ateca contempla variantes con hasta 190 caballos de potencia y la suficiente 'chispa' como para firmar unas prestaciones sobresalientes. Nos referimos a que no contempla, de momento, 'chispa' eléctrica o variantes TGI. El gas natural seguirá ofertándose en el Ibiza, el Arona y el León. Y antes de lo que creemos ya estarán disponibles los primeros modelos de movilidad eléctrica. De momento veremos dos en forma de 'concept car' en la próxima edición del Salón del Ginebra. Y ya como modelos de calle, en diciembre será el turno del León híbrido enchufable, y poco después aparecerá el Tarraco con esta misma tecnología 'plug-in'. Serán los dos primeros electrificados, de momento, en la gama de la marca española.

Hemos tenido ocasión de probar el Ateca con el nuevo 1.5 TSI DSG y tracción delantera, que a nuestro juicio pasa a ser la versión más equilibrada de la gama. Es una combinación muy agradable, con una buena respuesta, unas prestaciones solventes y unos consumos también ajustados.

Asimismo pudimos rodar con el nuevo 2.0 TDI 150 CV 4x2 de caja manual, una variante con mejor respuesta a bajo régimen que el TSI, aunque tiene un abanico de actuación más limitado. Su mejor baza es el consumo. Con esta nueva versión el precio de acceso a la gama diésel de 150 CV se rebaja considerablemente, ya que está disponible desde 29.770 euros—37.260 euros con DSG y 4Drive—.

Son 2.750 euros más que el 1.5 TSI con el mismo acabado Style, aunque la campaña de descuento es más agresiva en diésel que en gasolina. Aplicando todos los descuentos, la diferencia es de sólo 363 euros a favor del TSI con el acabado Style Edition.



▲ El nuevo propulsor 1.5 TSI ACT de 150 caballos presume de desconexión automática de cilindros para rebajar el consumo. Sustituye al anterior 1.4 TSI ACT.



Muchas luces y una sombra



Toyota recupera la denominación Corolla para su modelo compacto; y con el marchamo del turismo más vendido de la historia, renueva su apuesta por las mecánicas híbridas, con una gama que ofrece dos niveles de potencia. Con la suavidad de siempre, más carga tecnológica y un feeling más divertido en la versión 180, sigue sin convencer nada su cambio automático.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Después de dos generaciones de Auris, Toyota ha optado por recuperar para Europa el nombre de Corolla en su modelo compacto, una denominación clásica –la del turismo más vendido de la historia– que combina con una tecnología de vanguardia, sus mecánicas híbridas que ya también empiezan a ser clásicas. Porque hace 20 años la hibridación parecía el futuro, ahora resulta que ya es el presente... Y si triunfan las alocadas estrategias de descarbonización que han florecido en los últimos tiempos, pronto esta tecnología híbrida será el pasado. Pero de momento, la marca japonesa no se desvía ni un milímetro de aquella hoja de ruta marcada con el primer Prius.

Con coches siempre más racionales que emocionales el diseño en este Corolla se puede decir que tiene más carácter. Cuenta con una gama

formada por tres carrocerías: cinco puertas, el familiar Touring Sports y el Sedán, cada una con su propia personalidad, y con una llamativa reducción de altura en las tres –2,5 cm en la versión de cinco puertas– lo que redundará en un mayor dinamismo. Se mejora la habitabilidad gracias a la nueva plataforma TNGA que aumenta cuatro centímetros la batalla en el cinco puertas y 5,5 en el Touring Sports.

Pero lo que más caracteriza al nuevo Toyota Corolla es la renovada apuesta por la tecnología híbrida a la que quieren inyectar dosis de emoción, además de seguir su camino como un híbrido tranquilo, familiar y eficiente. Por eso, por primera vez, cuenta con dos variantes. Por un lado el 1.8 de 122 caballos y por otro, una nueva versión 2.0 con 180 caballos. El primero se ofrecerá en las tres carrocerías, mientras el segundo solo en el cinco puertas y el Touring Sports. Y siempre con el incombustible cambio automático CVT de variador continuo tan criticado desde siempre.

Si hay tradición en el cambio, en la seguridad, hay vanguardia, pues ofrece de serie el Toyota Safety Sense 2.0, con Sistema de Seguridad Precolisión de detección de ciclistas de día y peatones tanto de noche como de día, Control de Crucero Adaptativo con función de parada y arranque automático, Avisador de Cambio Involuntario de Carril, Reconocimiento de Señales de Tráfico y Control Inteligente de Luces de Carretera. Y las variantes más equipadas incorporan Sistema de Mantenimiento de Trayectoria, Detector de Objetos en el Ángulo Muerto y Avisador de Tráfico Cruzado Posterior.

Con seis niveles de acabado, ofrece un completo equipamiento, con elementos como la pantalla TFT de pulgadas, la pantalla central táctil flotante de 8 pulgadas, el techo solar, sistema de ayuda al aparcamiento o faros multiled con ajuste dinámico.

Nuestro primer contacto es

PRECIO		DESDE 20.850 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 76 A 85 G/KM (NEDC)		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Suavidad de marcha. Equipamiento y tecnología. Rendimiento motor 2.0. Asientos	Cambio automático. Navegador errático. Maletero 5P con motor 2.0. Consumo real	



► Buena capacidad de maletero en el TS, que incluye un hueco bajo el suelo. En el 5 puertas 2.0 la capacidad es escasa. La pantalla táctil es de 8 pulgadas.

CALIDAD EL INTERIOR ESTÁ A BUEN NIVEL, EL DISEÑO, CON MÁS CARÁCTER QUE OTROS TOYOTA Y LOS ASIENTOS DELANTEROS SON EXCELENTES



► Disponible en tres carrocerías distintas, el cinco puertas y el familiar ofrecerán los dos motores, mientras el sedán solo dispondrá del motor de acceso, el 1.8 con 122 caballos.



con la versión 1.8 y en cuanto arrancamos, comienza el zumbido producido por el resbalamiento interior de una caja de cambios que no está a la altura del resto del coche, por más que en Toyota sigan diciendo que es lo más indicado para el

compromiso entre rendimiento y eficiencia que buscan. Antes lo teníamos que creer, pero ahora, con ejemplos como la caja de doble embrague que Kia Hyundai utilizan en sus híbridos, ya no tienen excusas en la marca japonesa.

Nuestro recorrido por el interior de Mallorca está marcado por ese insistente sonido del cambio; pero el resto es suavidad y confort. Buena la dirección y los frenos y cómodas las suspensiones. Pero se echa en falta brío en el co-

che cuando afrontamos un repecho y tenemos que pisar el acelerador con decisión para no perder ritmo pues en este 1.8 no hay posibilidad de 'bajar marchas' para ganar empuje. Eso se nota en un consumo elevado pues nuestra velocidad media no ha superado los 70 km/h y el ordenador marca un gasto de 6,5 l/100 km.

Al día siguiente la cosa cambia... un poco. Llevamos el 2.0 con carrocería Touring Sports. Misma suavidad, mismo confort, mismo sonido insistente del cambio... Pero más chicha. Los 180 caballos le dotan de un carácter que no tiene su hermano y lo convierten en el híbrido de Toyota más emocionante que hemos conducido hasta ahora. Dispone de unas levas en el volante que permiten jugar con el régimen de giro y hacer una conducción más deportiva. Y curiosamente, sobre los datos esto resulta mucho mejor, pues nuestro recorrido arroja un consumo medio de 6,1 litros cuando el trayecto ha sido a ritmo mucho más ligero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.8L HYBRID 5P	2.0L HYBRID 5P	1.8L HYBRID TS	2.0L HYBRID TS	1.8L HYB SEDAN
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.798	1.987	1.798	1.987	1.798
Potencia máxima/rpm	98/5.200	152/6.000	98/5.200	152/6.000	98/5.200
Par máximo/rpm	14,4/3.600	19,3/4.400-5.200	14,4/3.600	19,3/4.400-5.200	14,4/3.600
MOTOR ELÉCTRICO					
Potencia	53 kW	80 kW	53 kW	80 kW	53 kW
Par	163 Nm	202 Nm	163 Nm	202 Nm	163 Nm
Pot. máx. total	122 CV	180 CV	122 CV	180 CV	122 CV
Par máx. total	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut CVT	Aut CVT	Aut CVT	Aut CVT	Aut CVT
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.285	1.340	1.290	1.370	1.310
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370/1.790/1.435	4.370/1.790/1.435	4.650/1.790/1.435	4.650/1.790/1.435	4.630/1.780/1.435
Maletero (l)	361/1.024	313/1.024	598/1.606	581/1.606	471
Capacidad del depósito (l)	43	43	43	43	43
Tipo de batería	Ion litio	Níquel metal hidruro	Ion litio	Níquel metal hidruro	Níquel metal hidruro
Capacidad de la batería	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	10,9	7,9	11,1	8,1	11
Velocidad máx. (km/h)	180	180	180	180	180
Vel. máx. en eléctrico	55	55	55	55	55
Consumo mixto (l/100 km)	3,3	3,7	3,3	3,7	3,4
Emisiones CO ₂	76 g/km	85 g/km	76 g/km	84 g/km	77 g/km
Alcance en eléctrico (km)	-2 km	-2 km	-2 km	-2 km	-2 km
Precios desde... (euros)	20.850	24.750	22.100	26.000	21.350



Con espíritu de GTI

Kia culmina la gama del Ceed de cinco puertas con esta versión GT que con 204 caballos garantiza diversión en todo momento.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Kia corona la gama de la versión de cinco puertas del Ceed con la versión GT, un modelo que recupera el espíritu GTI, aquel que ponía por delante la diversión al volante. De la mano de Albert Bierman, responsable de Investigación y Desarrollo del grupo coreano –que forjó su carrera en la división MotorSport de BMW– que siempre ha buscado que sus coches sean referencia en cuanto a diversión de conducción; y no tanto en que dispongan de una potencia monstruosa.

Este Ceed GT cumple esa premisa, pues sus 204 caballos parecen pocos frente a sus rivales. Pero no quiere competir con ellos en potencia y sí en dinámica. Para ello sobre la base del Ceed normal, se ha ajustado la suspensión

–con 10 mm menos de altura que en el Ceed normal y el Tourer– y bajado el centro de gravedad. Y gracias a una suspensión un 10 por ciento más dura delante y un 41 por ciento detrás, se reduce el balanceo de la carrocería. Se añaden nuevas estabilizadoras, se retocan elementos como el control electrónico de estabilidad, con una nueva puesta a punto o el sistema de vectorización de par en la

frenada. Y también los frenos, con unos discos que pasan de los 280 mm a los 320 en las ruedas delanteras. La guinda, unos neumáticos Michelin Pilot Sport 4 y una dirección que gana en rapidez de respuesta gracias a un motor eléctrico, con lo que logra solo 2,44 vueltas de volante para girar entre topes.

Y por supuesto el motor, un 1.6 T-GDI con 204 CV y un par de 27 mkg desde so-



Los acabados son de calidad, aunque falta un poco más de estilo deportivo. Se ofrece con cambio manual o automático. El maletero, correcto.



PRECIO DESDE **24.978 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **150 A 197 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Comportamiento. Sonido del motor. Cambio automático. Nivel de equipamiento.

DEBE MEJORAR

- Estética deportiva discreta. Ruidos bandeja de maletero. Nivel de potencia frente a rivales

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 T-GDI
Disposición	Del. transvers.
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.591
Potencia máxima/rpm	204/5.500
Par máximo/rpm	27/1.500-4.500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man 6/Aut 7
Frenos del./tras.	Disc vent/Disc.
Neumáticos	225/40 R18
Peso (kg)	1.386/1.413
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.325/1.800/1.442
Volumen maletero (l)	395/1.291
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	7,5/7,4
Velocidad máx. (km/h)	230/225
Consumo mixto (l/100 km)	6,8/6,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	155/142
Precios desde... (euros)	24.978

lo 1.500 vueltas y hasta las 4.500, garantiza un empuje permanente y progresivo. Si combinamos este motor con la caja de doble embrague de siete velocidades el resultado es espectacular (también se ofrece con cambio manual).

Nos lo demuestra en un recorrido de curvas y carretera de montaña en el interior de la provincia de Barcelona. Suavidad de marcha y contundencia en su rendimiento y una gran estabilidad en curva. Es cómodo pero muy efectivo y su dirección es precisa, con un gran tacto y la dureza justa. Y los frenos están a la altura de las exigencias del coche. No son los 300 caballos de otros rivales, pero con estos 204 lo puedes pasar en grande. Un GTI como los de antes, pero con toda la tecnología de los de ahora.



Gracias a su batería de 10,4 kW/h logra una autonomía de 48 kilómetros en modo eléctrico.

PRECIO **58.920 €**

EMISIONES OFICIALES: **44 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Consumo y prestaciones. Seguridad. Confort de marcha. Acabado y equipamiento

DEBE MEJORAR

- Precio elevado. Túnel central trasero voluminoso. Capacidad depósito de gasolina

Dinamismo 0 emisiones

La versión más limpia y potente del Volvo V60 llega con 390 CV y 48 km de autonomía eléctrica. Garantiza prestaciones y ecología

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La estrategia de electrificación de Volvo da un paso más con la llegada de la versión T8 a la gama del V60. Una variante híbrida enchufable que, a diferencia de la familia 90, reduce su potencia total de los 408 a los 390 caballos. Una potencia más que suficiente para que este V60 sea dinámico y presuntivo sin tener nada que envidiar a las versiones más limpias. Gracias a ello dispondrá de la etiqueta 0 de la DGT, que garantiza la movilidad en todo momento.

Un argumento que se suma a las virtudes clásicas de este familiar que destaca por su versatilidad, amplitud interior y por unos acabados de auténtico lujo en un habi-

táculo de diseño muy racional. Un coche pensado para viajar en familia y en el que el dinamismo lo garantiza la tracción total o un esquema de suspensiones que combina comportamiento con confort, aunque es cierto que en las largas rectas de las carreteras suecas no se aprecia el trabajo como en otras zonas de curvas o carreteras de montaña.

Pese a que el escenario no es el ideal para poner a prueba su rendimiento, el V60 T8 nos ofrece una seguridad y tranquilidad en marcha sobresalientes. La tracción la garantizan unos neumáticos perfectamente adaptados a este entorno tan agresivo. Y gracias al cambio automático de 8 ve-

locidades, de gran suavidad en su funcionamiento, no tenemos en ningún momento la sensación de estar circulando sobre un 'cristal'.

Además, la posibilidad de rodar en modo eléctrico con exquisita suavidad y en medio del silencio, es un argumento más para distinguir a este modelo. Y cuando necesitamos prestaciones, estas son instantáneas gracias a un par máximo que se ofrece a solo 2.200 vueltas y que permite ir muy rápido y muy muy seguro.

La dirección es suave y precisa, los frenos con la suficiente mordiente y la sensación general en el interior es la de viajar a todo confort. El T8 es el primer paso en la estrategia Plug In del

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	T8 TWIN ENGINE
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969
Potencia máxima/rpm	303/6.000
Par máximo/rpm	40,8/2.200-4.800
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	65 kW
Par	240 Nm
Pot. máx. total	392 CV
Par máx. total	65,3 mkg
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tra.	Disc vent/Disc
Peso (kg)	1.690
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761/1.850/1.432
Maletero (l)	529 /1.441
Capacidad del depósito (l)	55
Tipo de batería	Ion litio
Capacidad de la batería	10,4 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	1,9
Emisiones CO ₂	44 g/km
Alcance en eléctrico (km)	48
Precios desde... (euros)	58.920

V60, en la que ha empezado la casa por el tejado. Porque en breve llegará una versión T6 con menos potencia –340 caballos– y la misma autonomía. Y seguro que con el mismo agrado.



Un interior de gran calidad y diseño funcional para un modelo indicado para viajar en familia con la máxima comodidad.



El V60 T8 está disponible con la versión R-Design más deportiva. La tracción total es de serie.

 **PLAYA PANTIN, EN VALDOVIÑO, LA CORUÑA. ALLÍ SE CELEBRA EL ÚNICO CAMPEONATO DEL MUNDO DE SURF EN AGUAS ESPAÑOLAS**

20.000 km disfrutando al volante

El Peugeot 508 de nuestra prueba de fiabilidad recorre de punta a punta nuestra geografía demostrando un agrado de uso sobresaliente. La berlina francesa no ha dado muestras de fatiga, y sigue haciendo las delicias de todos nuestros probadores.



El 508 que estamos probando, frente al Convento y Monasterio de Santo Domingo, en Caleruega (Burgos). A 15 kilómetros se encuentra la Sierra de la Demanda, y a 20, el Monasterio de Silos.



Los viandantes contemplan nuestra montura en Salamanca, a la altura del Puente Mayor sobre el río Tormes. Conocido también como puente Romano, data del Siglo I y es peatonal desde 1973.



Andrés Mas | amas@motor16.com

Tras los primeros 10.000 kilómetros recorriendo parte de la costa española, en esta segunda parte de la prueba de fiabilidad hemos combinado la utilización urbana y de la M-30, primera vía de circunvalación de Madrid, con los trayectos por autovía a un máximo de entre 100 y 120 km/h, y con algún viaje que ha surgido entre medias. En concreto, el 508 GT

PureTech 225 EAT8 ha recorrido 4.885 kilómetros en el entorno urbano y por vías de circunvalación. De estos, 1.850 kilómetros han sido de ciudad pura y dura, y 3.035 kilómetros por autovía. Cuando el 508 marca en su odómetro casi 15.000 kilómetros realiza dos escapadas rápidas a Salamanca y a Aranda de Duero con un total de 892 kilómetros recorridos. A Salamanca viaja con un habitáculo ocupado exclusiva-

mente por el conductor, que a ritmo 'alegre' mide un consumo de 7,6 l/100 km de media con una utilización mixta autovía/carretera. Mientras que en el viaje a la localidad burgalesa el coche va ocupado por cuatro personas y no supera en ningún caso los 120 km/h. En esa ocasión, al 508 se le mide un consumo de 6,8 l/100 km. El Peugeot de nuestra prueba cuenta con un tipo de conducción 'a vela' que algunos modelos ofrecen

en modo ECO, una función que permite al motor desacoplarse del cambio al levantar el pie del acelerador para que el coche circule por inercia y el consumo sea más reducido. En cualquier caso, el gasto logrado en nuestros viajes entra dentro de lo normal, aunque ya hemos comentado en alguna ocasión que es bastante sensible al tipo de utilización. De hecho, el consumo en ciudad del 508 1.6 GT de 225 caballos oscila entre los 8 y los

9 l/100 km. Y si te animas pisando el acelerador en zonas viradas o puertos de montaña, escenarios en los que se suele abusar de marchas cortas, las cifras, como no podía ser de otra manera, podrán pasar fácilmente de los 10 l/100 km de media. Pero en muchas ocasiones también hemos buscado un consumo realmente bajo circulando a 100 km/h. En esas circunstancias el gasto ha bajado a unos exiguos 6,0 l/100 km

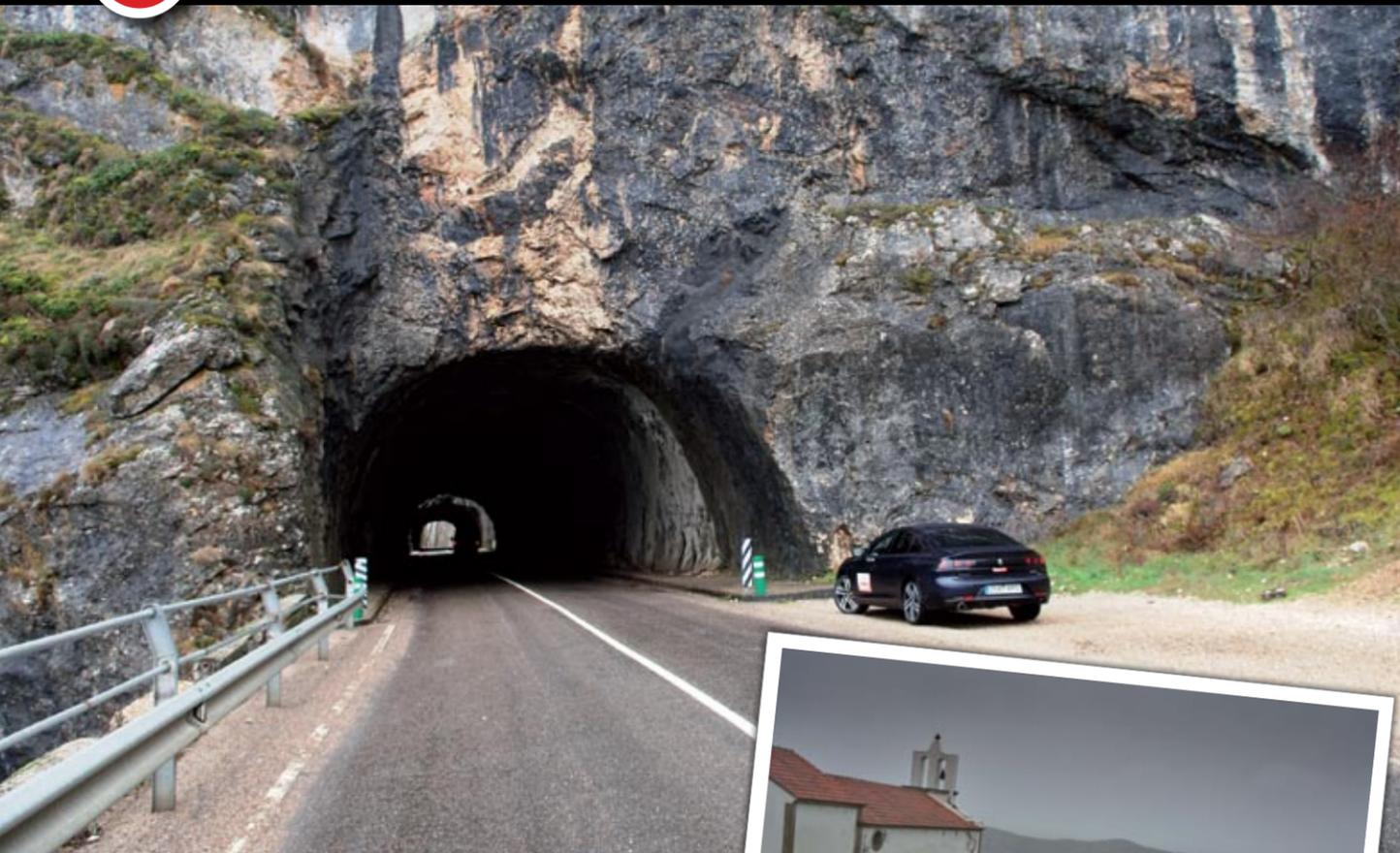
ayudado por un cambio que, siempre en modo ECO, ha engranado la octava relación de desahogo y bajo consumo en cuanto ha podido, y si la orografía del terreno se lo ha permitido. Esa cifra es comparable a la de muchos modelos más pequeños y de potencia mucho más modesta.

Pero el consumo no es un tema que deba preocupar al propietario de este Peugeot 508. Y es que la conducción de esta berlina deportiva ofre-



El sistema de visión nocturna Night Vision dispone de una cámara de infrarrojos que permite la detección de animales grandes o personas a una distancia de hasta 250 metros, en bajas o malas condiciones de visibilidad. El sistema garantiza la detección a una distancia de hasta 200-250 metros, más allá del alcance de las luces de carretera, con una visualización central de la imagen que nos da la cámara de infrarrojos en el cuadro de instrumentos digital tras el volante, dentro del campo de visión del conductor. Se trata de una ayuda muy interesante en el campo de la seguridad.

 **DESFILADERO DE LA YECLA SE ACCEDE JUNTO A LOS TÚNELES DE LA BU-910. FORMAN PARTE DE UN PARQUE NATURAL A 3 KM DE SILOS**



ce tantas emociones que ese aspecto pasa a ser secundario, y casi siempre compensa el gasto por lo divertido que resulta recorrer kilómetros al volante. El rabioso motor 1.6 Puretech de 225 caballos es una delicia que ha logrado buenos aliados en un chasis de gran rigidez y destacable deportividad, un cambio de convertidor de par con 8 velocidades que se compenetra a la perfección con el propulsor, y unos neumáticos Michelin Pilot Sport 4 que se adaptan como un guante a las posibilidades de una berlina

na con hechuras de deportivo y un tacto que está haciendo las delicias de un equipo de probadores variopinto donde los haya. Como Felipe, que a sus 70 años, con 51 de carnet, ha tenido 43 coches y ha recorrido en moto más de 600.000 kilómetros sin un sólo accidente. Felipe es un correcaminos habitual en este tipo de pruebas y está enamorado del Peugeot 508 GT. Le parece elegante y a la vez deportivo, destaca lo viajero que es y también lo cómodo. Además, le llama mucho la atención la aceleración y,



Desde Cedeira, un pueblo de la costa gallega, se puede llegar al faro de punta Candieira, o del fin del mundo. Esa zona está repleta de miradores aunque son frecuentes los días de lluvia.

en general, las prestaciones si tenemos en cuenta su baja cilindrada. En este sentido sigue muy de cerca las constantes vitales de un motor que a medida que pasan los kilómetros le va sorprendiendo cada vez más. Como lo hace el que no haya que pasar la primera

CAJA DE CAMBIOS EAT8
Una transmisión muy intuitiva

La caja de cambios automática EAT8, desarrollada con la firma japonesa Aisin AW, permite reducir el consumo hasta un 7 por ciento respecto a la EAT6 anterior gracias a la mejora del rendimiento, pues permite la activación del modo Stop&Start hasta los 20 Km/h, tiene una mejor transición entre las 8 marchas e introduce un modo ECO específico, con función de conducción 'a vela' –entre 20 Km/h y 130

km/h–; además de reducir el peso y el tamaño. El nuevo mando 'Shift and Park by Wire' destaca por una utilización intuitiva gracias a una palanca eléctrica y ergonómica que apenas requiere esfuerzo. Además, las levas del volante permiten cambios de relación en modo manual. Y aunque cuenta con un pulsador específico, por seguridad la función Park se activa automáticamente al apagar el motor.

► Uno de los argumentos más importantes del nuevo 508 es su cambio automático EAT8 de 8 marchas. Y el mando 'Shift and Park by Wire' es ergonómico y muy sencillo de utilizar.



▲ El salpicadero del 508 está presidido por un i-Cockpit muy exclusivo.

revisión hasta los 30.000 kilómetros o un año, lo que antes suceda. Cinco conductores más se

han turnado hasta completar los 20.000 kilómetros que ya suma nuestro 508. Y los últimos 4.100 kilómetros recorri-



En el kilómetro 112 de la autovía de Andalucía encontramos esta curiosa decoración, con jirafas a escala real, en la fachada de la armería Santa Ana, que forma parte de un área de servicio.

ESTILO COUPÉ ESPACIO DE FAMILIAR

Aunque las plazas traseras acusan un poco el estilo deportivo de la nueva carrocería y la disminución de las medidas exteriores, lo cierto es que el 508 admite sin pega alguna a dos adultos y a tres niños, o a cuatro adultos y un niño, y con amplitud suficiente

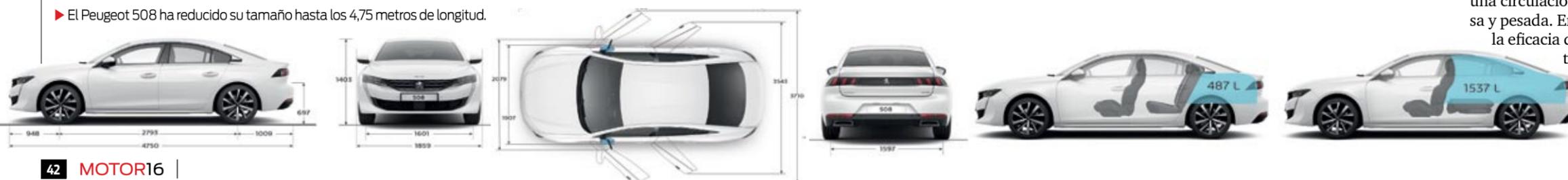
como para no viajar agobiado. Y si hablamos de espacio para equipaje, el maletero del 508 cubica 487 litros, que se pueden ampliar a 1.537 litros abatiendo los asientos traseros –divididos en una proporción 60:40– y llenando hasta el techo. Las formas

del maletero son muy regulares, el acceso es cómodo gracias a un portón de tamaño muy generoso y bajo el piso se aloja una rueda de repuesto de tamaño compacto, que podrá llegar a sacarnos de un buen lío en caso de pinchazo.

dos han alternado intrincados circuitos urbanos en los que avanzar y que los kilómetros cundieran resultaba harto complicado, con recorridos cortos de autovía a ciudades dormitorio y a determinadas horas punta con una circulación a veces densa y pesada. En ambos casos la eficacia del cambio automático EAT8 y la docilidad de un motor que soporta sin

pegas un paso de tortuga, han convertido auténticas ratoneras circulatorias en situaciones que se soportan tranquilamente al volante de un coche cómodo, bien aislado y con un funcionamiento que se adapta sin rechistar a cualquier entorno. Quedan ya sólo 5.000 kilómetros, pero tenemos todavía unos cuantos viajes por delante. Y con el 508 GT será un placer recorrerlos.

► El Peugeot 508 ha reducido su tamaño hasta los 4,75 metros de longitud.



la frase

Marta Blázquez. Vicepresidenta Ejecutiva de Faconauto



«Si se racionalizara el discurso y se diera a cada combustible su sitio, el mercado lo agradecería, porque el diésel también es una apuesta segura. Pese a una posible subida (de fiscalidad), seguirá siendo una opción muy competitiva».

en breve

► **BMW LLAMA A REVISIÓN.** - 8.566 unidades de la Serie 5 y del X5 serán revisados por deficiencia de los airbag proporcionados por Tanaka. Son 480.000 los BMW afectados en todo el mundo.

► **A BUEN RITMO EL MÉGANE EN PALENCIA.** - 500.000 Mégane han salido de la planta palentina desde que hace tres años se comenzó a fabricar la cuarta generación de un modelo del que, desde el inicio de su producción en España en 1995, se han hecho 4.768.103 unidades.

► **CAMIONES CON MENOS EMISIONES.** - En 2030 los camiones emitirán un 30% menos emisiones contaminantes que en 2019. Es el objetivo marcado por la UE, que contempla un -15% para 2025 y amenaza con una sanción financiera a los fabricantes que incumplan la normativa.

► **TRABAJO CONJUNTO.** - Los fabricantes europeos (ACEA) y chinos (CAAM) de automóviles cooperarán en nuevas tecnologías de movilidad y en la armonización de normas y regulaciones.

el puntazo

Huir de un accidente sin prestar ayuda puede costar hasta cuatro años de cárcel, y sube el castigo para imprudencias.

La modificación del Código Penal aprobada por el Senado introduce como delito abandonar el lugar del accidente cuando se ha causado el siniestro y lo castiga con entre 2 y 4 años de prisión, salvo que la omisión de socorro sea «fortuita» (máximo 6 meses). También introduce como «imprudencia grave» exceso de velocidad y consumo de drogas o alcohol, y endurece las penas para conductores imprudentes que causen muertos o heridos con lesiones invalidantes (de 1 a 9 años de cárcel). Además, las imprudencias con lesiones leves se castigarán ahora por vía penal.

la cifra

815

millones de euros anuales es el beneficio social estimado que aportan las ITV, al evitar 133 muertos, cerca de 12.100 heridos y 17.700 accidentes, además de unas 406 muertes prematuras por exposición a contaminantes. Son datos del estudio de la Universidad Carlos III de Madrid.



AYUDAS A LA RENOVACIÓN DEL PARQUE

Un Plan que se queda corto

La no aprobación de los Presupuestos deja en el limbo el tan necesario plan de ayudas para la renovación de un parque automovilístico cada vez más vetusto. Pero el Gobierno, a través de un real decreto, ha lanzado un programa dotado con 60 millones de euros para favorecer la movilidad sostenible y eficiente (MOVES), de

los que 45 millones serán para apoyo en la compra de vehículos eficientes y la instalación de infraestructuras de recarga de modelos eléctricos. Los quince restantes se destinarán a «proyectos singulares de movilidad sostenible» en las ciudades Patrimonio de la Humanidad, municipios con altos índices de contaminación o ubicados en islas

e iniciativas de innovación en electromovilidad.

Siempre que se trate de vehículos impulsados por energías alternativas, la aportación a la compra podrá llegar a los 5.500 euros en coches y alcanzar los 15.000 euros en camiones y autobuses, con 750 euros para motos eléctricas y 6.000 euros para furgonetas. Hay que aclarar que, salvo para cuadríciclos y motocicletas, se exigen a fabricantes o puntos de venta una aportación mínima de mil euros. En cuanto a las condiciones, el coche nuevo no puede sobrepasar los 40.000 euros y las

motos los 10.000 euros. Además, en turismos y comerciales se exige la baja definitiva de un vehículo con más de 10 años de antigüedad si se trata de un turismo, y con más de siete si es un comercial; en ambos casos con la ITV y el impuesto de circulación al día.

En cuanto a la limitación de las ayudas de tecnologías de gas natural y licuado a camiones y furgonetas, que recibirán entre 5.000 y 15.000 euros de bonificación, el real decreto argumenta que las iniciativas eléctricas no cuentan con el suficiente desarrollo en este tipo de vehículos. La justificación se completa con la equiparación de precios entre modelos de esas tecnologías y los de combustión tradicional.

Las asociaciones del sector valoran las ayudas, pero lamentan que no solucionan

el envejecimiento del parque, por quedarse demasiado cortas. Insuficiencia a la que se añade no ser un plan integral, que lleve aparejado el achatarramiento de un parque cuya media estaba el año pasado en 12,5 años y en el que casi el 32% de los vehículos en circulación han cumplido los quince años. También las asociaciones del sector piden «neutralidad tecnológica», lamentando que se pierda esa oportunidad. Además, con la exclusión de los motores de combustión más modernos y eficientes tampoco se favorece la adquisición de vehículos más eficientes y seguros a las rentas más bajas.

MORATORIA PARA EL DIÉSEL

Cuando Baleares se ha convertido en la primera autonomía que vetará en su territorio los coches dié-

sel en 2025 y los de gasolina diez años más tarde, el Gobierno de la nación matizaba en su penúltimo Consejo de Ministro la anunciada prohibición de los motores de gasóleo para 2040. Puntualización que, según el anteproyecto de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, reduce la prohibición a los vehículos nuevos que se vendan a partir de 2040, que deberán ser cero emisiones. Un importante matiz que diferencia entre parque circulante y venta y matriculación.

Como recuerda la patronal de los concesionarios Faconauto, el anteproyecto aprobado recoge «palabra por palabra la estrategia a largo plazo de la Unión Europea (UE) en materia de descarbonización, pero anticipa a 2040 lo que en la UE se establece para 2050»; diferencia notable

entre la propuesta española y la europea.

En esa misma línea, AN-FAC (fabricantes) entienden que «una estrategia basada en prohibiciones, que no se ajuste a la europea de descarbonización del transporte, tendrá un efecto negativo para los consumidores, el mercado, las fábricas y la industria». Lo señala el vicepresidente ejecutivo de la asociación, Mario Armero, recalando que, como hacen otros países europeos, es imprescindible para alcanzar estos objetivos un plan continuado de ayudas a la compra de vehículos de cero y bajas emisiones, una fiscalidad que incluya criterios medioambientales y grave el uso y no la adquisición, además de una estrategia nacional de despliegue de puntos de recarga.

su planta de Swindon. Será en 2021 cuando el fabricante japonés cesará la actividad en su única factoría de producción de automóviles europea, de la que salen unos 150.000 vehículos al año y en la que trabajan unas 3.500 personas.

Legislación europea
Sistemas de seguridad para todos

La llegada al Reglamento de Seguridad General europeo de las tecnologías de seguridad avanzadas como equipamiento estándar en todos los vehículos nuevos es bien acogida por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), que considera esa legislación «clave para mejorar aún más la seguridad vial». Sin embargo, cree necesarios, al menos, 36 meses entre la entrada en vigor del reglamento y su aplicación; es el tiempo estimado para el desarrollo y adaptación a la nueva legislación.

VW Comerciales
Su mejor año en España

Rentabilidad y ventas récord convierten 2018 en el mejor año en España de VW Vehículos Comerciales. Con un 2,5% sobre facturación, y muy por encima de la media, acaba la rentabilidad de los concesionarios de esta división de la marca alemana, que matriculó 18.600 unidades; supone un +12,2%, muy por



Congreso Faconauto

El sector no puede esperar

Para seguir invirtiendo y creando puestos de trabajo, la distribución de automóviles necesita «un equilibrio regulatorio en las relaciones comerciales entre marcas y concesionarios, que vele por el adecuado funcionamiento de la competencia». Lo indicaba Gerardo Pérez, el presidente de Faconauto en la inauguración del XXVIII Congreso de los concesionarios de automoción, recalando el excepcional desequilibrio entre partes (marcas y distribuidores) que hay en España, donde «existe un limbo jurídico» por falta de reglas de juego en los contratos suscritos.

En el congreso se resaltó que el sector de la distribución y reparación de vehículos, con 162.234 empleos directos y más de 500.000 indirectos, facturó 46.240 millones de euros en 2018 (3,2% del PIB nacional). Además, las inversiones se incrementarán un 8,5%, destinando 2.000 millones de euros en el próximo bienio a hacer frente al proceso de transformación y modernización en el que están inmersas las concesiones. En cuanto al comportamiento del mercado, Faconauto predice que la demanda de turismos y comerciales se mantendrá en 2019, y que la venta de usados seguirá creciendo en los próximos años hasta alcanzar los tres millones de unidades, colocando el ratio usado/nuevo en 2 a 1.

encima del 7,7% de crecimiento medio del mercado. Además, ese 12,2% sitúa a España como el único de los grandes mercados con subida de dos dígitos. La filial española espera mantener la senda de cre-



cimiento porque, según su director general, Alberto Teichman, «contamos con todas las herramientas», un producto puntero y una red de concesionarios «que está haciendo un trabajo excepcional y es cada vez más especializada». El directivo también considera que con la ofensiva de nuevos productos el objetivo es «posicionar a VW Vehículos Comerciales como la marca de referencia en movilidad Eco del mercado español de comerciales.

Ioniq eléctrico
El más limpio de los limpios

Si en el último EcoTest del Adac alemán los eléctricos de Volkswagen, el e-Golf y el e-up!, se colocaban como los coches más limpios de

2018, es el Hyundai Ioniq eléctrico el que aparece como el más limpio en el ranking histórico de esa exigente prueba, que determina emisiones y consumos desde 2003. Los 105 puntos sobre un máximo de 110, conseguidos por el modelo corea-

no en 2017, se mantienen como la marca a batir.

Carné de conducir
Examen a los cursos de recuperación

Los cursos de reeducación para recuperar los puntos del carné son un jugoso negocio, cuya concesión en el territorio bajo jurisdicción de la DGT tiene la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), desde que se instauraron en 2006. Concesión administrativa que no ha estado

exenta de polémica y ahora revoca una sentencia de la Audiencia Nacional, al considerar que ese acuerdo de licitación «es directamente contrario al Derecho de la Unión». Además, considera que la concesión a una sola empresa restringe la competencia, algo que llevan tiempo denunciando asociaciones de automovilistas y asociaciones de autoescuelas ajenas a CNAE, que no ha tardado en anunciar su intención de recurrir esa sentencia. Recurso que también puede emprender la Abogacía del Estado a petición de la DGT.

Madrid
Radares y semáforos en la A-5

La entrada en funcionamiento del radar de tramo en la autovía del Paseo de Extremadura (A-5) casi ha coincidido en el tiempo con la puesta en marcha de los semáforos con los que el Ayuntamiento de Madrid pretende convertir una parte de esta autovía en vía urbana. De momento, el radar que entre el punto kilométrico 4,000 y 5,750 controlará que no se so-

brepasen los 70 km/h en ambos sentidos no multará hasta dentro de dos meses. Por su parte, a los tres semáforos, que controlan la llegada a Madrid, se unen dos nuevos tramos de calle, que conectan el paseo de Extremadura con la calle Carabias (sentido M-40) y avenida de los Poblados. Además, se incluye la señalización de un nuevo carril-bus exclusivo en ambos sentidos de circulación, al que seguirán los semáforos peatonales, que permitirán cruzar la A-5 cuando la velocidad en esa vía de tres carriles por sentido se limite

a 50 km/h. De momento, la velocidad seguirá limitada a 70 km/h, excepto en las zonas de aproximación a los semáforos, donde el límite es de 50 km/h.

Reino Unido
El Brexit ahuyenta al automóvil

Mientras Ford se plantea una salida del Reino Unido por el riesgo que para sus fábricas británicas supondría un Brexit sin acuerdo con Bruselas, Honda Motor ha confirmado el cierre de



En Motor 16 hemos tenido ocasión de probar los sistemas de iluminación más destacados en los 120 años de historia de Opel. Desde las primeras velas empleadas en 1899, pasando por bombillas halógenas, xenón y luces dinámicas, hasta llegar a los sofisticados IntelliLux LED actuales; un paseo con los modelos más carismáticos y novedosos de la marca alemana, que hemos podido disfrutar al volante en una noche cerrada.



Y se hizo la luz...

Nunca me he divertido y aprendido tanto en cuanto a iluminación se refiere. He acudido a seminarios técnicos y tengo la oportunidad de probar las últimas novedades en este campo, pero nunca había podido comparar 'in situ', y sobre el mismo escenario, toda una gama de vehículos que cubrían los 120 años de historia de Opel.

Y hasta la noche acompañaba: cerrada, helada y con zonas donde 'acampaba' la

niebla. Desde las primeras velas hasta los sofisticados faros IntelliLux LED matriciales con 16 segmentos individuales por faro que porta el Insignia, lo más avanzado del momento en la marca alemana... hasta ahora.

La historia 'lumínica' de Opel comenzó en 1899 con el sistema 'Lutzmann' aplicado sobre el primer vehículo de Opel. Suena bien, pero se trataba de unas simples velas cuya función no era ver la calzada, sino que

el resto, principalmente los peatones, te vieran. El faro tenía un espejo interior, y un muelle impulsaba la vela hacia arriba según se iba consumiendo para que siempre iluminara con la misma eficacia.

Esta misma solución, pero optimizada, se empleaba en 1909 en el 4-8 PS Doktorwagen. Eran tiempos de lámparas de acetileno, carburo... pero en 1929 el Opel 4-20 PS Luxus-Zweisitner ya portaba faros con bombillas firmados

por Bosch. La electricidad ya era un hecho y la luminosidad resultaba, lógicamente, superior.

Se trataba de unos grupos ópticos muy sencillos, redondos... hasta que en 1938 el Kapitän se 'atrevió' a montar unos faros delanteros, integrados en las voluminosas aletas, con diseño hexagonal!... el no va más por entonces.

Ya al volante del Olympia de 1950 el voltaje de las bombillas se fue incremen-

tando, pero lo cierto es que la luz seguía siendo muy pobre. No vimos grandes diferencias entre la luz corta y la de carretera, y la visibilidad más allá de los 50 metros era toda una aventura. Como también lo era el cambio de cruce a largas, ya que se hacía con el pie, en un pequeño pedal situado a la izquierda del embrague -más tarde se aprovechó esa técnica para bombear el agua al parabrisas-.

A continuación compro-

bamos la mejora en el haz de luz, tanto en profundidad como en anchura, sobre un Kadett Caravan de 1963. La mejora se va notando, no sólo porque el voltaje se va incrementando: también el tamaño de los faros crece para que resulten más eficaces. Tres modelos muy similares en su concepto, el Kapitän, el Admiral y el Diplomat, presumían entre 1964 y 1968 de unos generosos grupos ópticos de forma rectangular con bombillas R2 de 12 voltios. También el Rekord apostaba por esa fórmula.

Era otro pasito más hasta que llegaron las bombillas halógenas. En 1968 el Opel GT se convirtió en un vehículo muy codiciado por su deportividad, prestaciones y diseño. Este biplaza fue el



Los faros IntelliLux LED del Insignia son los más avanzados de la gama Opel. Constan de 16 segmentos de luz en cada faro.



EL NUEVO CORSA, CON INTELLILUX LED

La sexta generación del Opel Corsa está a punto de ver la luz. Fabricado en Zaragoza, con 37 años de historia sobre su espalda y con más de 13,5 millones de unidades vendidas desde entonces, el nuevo modelo contemplará los sofisticados faros IntelliLux LED en su dotación opcional. De esta manera se convertirá en el primer modelo del segmento B -el que más volumen presenta a nivel europeo- que incorpora esta avanzada tecnología de iluminación. De esta manera seguirá los pasos del Astra y del Insignia a la hora de presumir de faros matriciales.



LA ILUMINACIÓN DE AYER Y LA DE HOY COMO EL DÍA Y LA NOCHE

Dicen que las comparaciones son odiosas, y eso es lo que tuvimos ocasión de comprobar en una intensa jornada nocturna en el centro de pruebas que Opel tiene en Dudenhofen (Alemania). Con una amplia gama de coches clásicos en perfecto estado de 'forma' a nuestra disposición, no sólo tuvimos ocasión de comprobar la evolución de la iluminación a lo largo de estos 120 años de historia en Opel; también nos sirvió para asimilar los adelantos a nivel de suspensión, dirección, confort, seguridad... Y de emisiones, porque al arrancarlos todos a la vez se formó una nube de humo que ahora mismo constituiría un 'delito' en

El pobre haz de luz de los vehículos entre 1930 y 1960 no invitaba a correr demasiado. Por delante era muy justo, y por los lados, prácticamente nulo.



cualquier ciudad. Nos pusimos al volante de modelos emblemáticos, como el Admiral (1937) o el Olympia (1950). En este último la diferencia entre la luz corta y la de carretera era casi inexistente, y nos llamó la atención que el cambio se hacía con el... pie, en un pequeño pedal ubicado a la izquierda del embrague. El haz de luz iba mejorando considerablemente según avanzaban los años: Kadett Caravan (1963), Rekord (1967), GT (1968), Omega (1986), Calibra (1990), Kadett GSI (1991), Omega (2003)... hasta llegar al Astra y sus faros matriciales. Con el Olympia era complicado ver más allá de 50 metros; mientras que con el Astra circulamos a 180 km/h por autopista -en Alemania es legal- con una iluminación perfecta.

En el mismo escenario, pero ya con los faros matriciales del Astra actual, la diferencia es como de la noche al día por calidad e intensidad, y por el generoso haz de luz.



FAROS INTELLILUX LED

Máxima iluminación siempre, pero sin deslumbrar al resto

El sofisticado sistema de iluminación matricial IntelliLux LED fue introducido por Opel en 2015 en el Astra. De esta manera llegaba a un segmento compacto cuando antes estaba reservado para los modelos Premium. Los faros constan de 16 led individuales, ocho en cada lado, ofreciendo la máxima iluminación pero sin deslumbrar a los usuarios del resto de vehículos. Cuando el sistema detecta que salimos de la ciudad los faros matriciales cambian automáticamente a luces largas, ajustando la distribución del haz de



◀ Los segmentos individuales de led se van encendiendo y apagando en función de la información que reciben desde la cámara frontal. Así, ofrecen siempre la máxima iluminación, pero sin deslumbrar al resto de los usuarios que circulan en nuestro sentido o en el contrario.



▲ Tan pronto como la velocidad supera los 50 km/h, la cámara frontal comprueba dónde nos encontramos en ese momento. Reconoce autopistas, carreteras o vías urbanas por la iluminación que capta, sin necesidad de estar sincronizado con la navegación. Se adapta así a los diferentes escenarios de forma automática.



▲ Los faros delanteros del Opel Insignia ya presentan un total de 32 segmentos, 16 por faro. Además de una transición en sus modos de funcionamiento más refinada y progresiva, se han mejorado aspectos como la iluminación en curva, aumentando la intensidad de la luz en función del giro del volante.



◀ En 2015 el Astra fue el primer modelo Opel que incorporó la iluminación IntelliLux LED. Consta de ocho segmentos individuales por faro. Uno de cada cinco Astra se vende con esta tecnología.

luz y la longitud en función del tráfico en cada instante. Así, cuando percibe vehículos que circulan de frente o por delante, se apagan los segmentos correspondientes para evitar deslumbramientos, dejando en sombra a los vehículos afectados.

Los led se irán apagando y encendiendo en función del movimiento de los automóviles. En 2017 Opel mejoró la tecnología creando un sistema más refinado. Esta vez se incorporó al Insignia, y la óptica presume ya de 16 led por faro, 32 en total, el doble que

en el Astra. De esta forma las funciones de iluminación se realizan de una manera menos brusca y más refinada y precisa, aspecto que agradece la vista. Otras cualidades de esta última generación matricial es que incrementan la iluminación en el

paso por curva y ofrecen una función de largo alcance que llega hasta los 400 metros. Esta tecnología no necesita estar sincronizada con el navegador; pues con la cámara frontal y la velocidad del vehículo es suficiente para funcionar.

primer coche alemán que implantó unos avanzados faros escamoteables giratorios. Se manipulaban desde una palanca en la consola central y estaban 'escotados' en la parte de abajo por otros gru-

pos halógenos que hacían la función también de luces de posición. Digamos que era lo mejor del momento, pero todavía la iluminación quedaba algo justa para las presiones reales que ofrecía

este original deportivo. En 1986 se dio otro salto hacia adelante. El Opel Omega debutaba con unos faros con mejores ópticas y bombillas halógenas H4 y H1 en su interior. Ya es una

luz más intensa y generosa que ofrece una mayor seguridad. Antes, en 1982, el popular Corsa presentaba bombillas H4 en su debut, y desde 1990 y hasta 1997 el soñado Calibra sorprendió a

DEL 'LUTZMANN' AL INSIGNIA DE LAS VELAS A LOS SOFISTICADOS MATRIX

120 años de historia dan mucho juego. Ya en 1899 Opel utilizaba el lema 'Ver y ser vistos' en el Patentmotorwagen, el primer vehículo de la marca que utilizaba el sistema Lutzmann. Suena bien pero se trataba de unas simples velas cuya función era

más ser vistos que 'ver' realmente. Desde ese momento las diferentes tecnologías fueron 'iluminando' a los diversos modelos Opel con bombillas, halógenos, faros de xenón, luces adaptativas y leds, hasta llegar a los sofisticados faros matriciales

IntelliLux LED, tecnología que incorporó este fabricante en 2015 y que actualmente montan el Insignia y el Astra —en breve lo hará el Corsa—. Este es un pequeño repaso a los vehículos que aportaron novedades en iluminación en Opel.



▲ El Patentmotorwagen fue, en 1899, el primer vehículo de Opel. Utilizaba dos velas para ser vistos, más que para ver realmente.



▲ En 1939 el Kapitän rompía moldes al decir adiós a los tradicionales faros redondos: se optó por un diseño hexagonal.



▲ El Kapitän A de 1964, junto al Admiral y el Diplomat, montaban ya grandes faros rectangulares y bombillas de 12 voltios.



▲ El Opel GT fue el primer coche alemán con faros escamoteables. Vio la luz en 1968 y contemplaba lámparas halógenas.



▲ El Opel Calibra fue un éxito de ventas entre 1990 y 1997. Sus faros iluminaban mediante bombillas halógenas H1.



▲ En 1998 el Omega fue el primer modelo que incorporó de serie los faros de xenón. Ofrecían más luz y consumían menos.



▲ En 2003, el Signum fue el primer vehículo del segmento D que incluyó la iluminación adaptativa en curva.



▲ En 2008, el Insignia montó luz adaptativa AFL+ con faros bixenón. En 2017 incorporó los IntelliLux LED más avanzados.

todos con un diseño agresivo para hacer olvidar al Manta. Lo consiguió. En el circuito nos sorprendió porque no recordábamos que la luz de cruce fuera tan pobre y hubiera tanta diferencia con la luz de carretera.

Otro de los grandes saltos cualitativos se produjo con la segunda generación del Omega en 1998. El motivo: debutan los faros de descarga de gas xenón. Era un auténtico hito porque ofrecían tres veces más luz que las bombillas halógenas y, a la vez, reducían tres veces el consumo de energía. Y para colmo aumentaban considerablemente su vida útil

porque la radiación del calor que desprendían era un 40 por ciento inferior.

Este tipo de faros obligaba a montar un sistema dinámico de nivelación que tuviera en cuenta la carga del vehículo, con el fin de evi-

tar deslumbramientos con los vehículos que circulaban delante y para que la calzada quedara iluminada uniformemente.

Otra mejora destacable asociada a los faros de xenón fue la llegada de la ilu-

minación dinámica en curva. En este caso fue el 'efímero' Opel Signum, modelo que derivaba del Vectra familiar, pero dotado de más 'caché'. Fue el primer modelo del segmento D que incorporó, en 2003, faros AFL para mejorar la luminosidad en curva. Para eso se tenía en cuenta el giro del volante y también ofrecía una luz estática de giro de 90 grados, muy útil en intersecciones y curvas muy cerradas.

Era la antesala de los faros con tecnología led y los avanzados IntelliLux matriciales —ver cuadro en página anterior— del Astra y el Insignia.



▶▶▶ Pasado, presente y futuro. 120 años de historia dan para mucho, desde las velas del Patentmotorwagen, que fue el primer modelo de Opel, a los sofisticados IntelliLux LED del Astra. Y lo que llegará, promete, como la iluminación 'pixelada' del futurista GT X Experimental —arriba—.



Si hay algo que ha caracterizado a Citroën a lo largo de sus 100 años ha sido la comodidad de todos sus modelos y la tecnología aplicada para conseguirla. El que no arriesga no gana, y este principio se lo aplicó la marca francesa desde el minuto uno. Esta es su historia.



Confort total

Si la suspensión Hidroneumática primero y la Hidractiva después fueron sinónimo de máximo confort y dejaron huella en la industria y entre los compradores por su eficacia, la suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos toma el relevo ahora en los Citroën recién llegados para, dentro del programa Citroën Advanced Comfort, mantener esa filosofía de comodidad que consigue que se hable de los Citroën como coches que transmiten la sensación de ir sobre una alfombra voladora.

Pero el Citroën Advanced Comfort abarca mucho más que unos amortiguadores específicos. La marca francesa va más lejos e incluye aspectos que influyen en el agrado al volante o la satisfacción de los ocupantes al viajar, como la luminosidad, la decoración, la temperatura, el aislamiento acústico, la comodidad de los asientos o contar con todas las ayudas a la conducción.

El C4 Cactus y el nuevo C5 Aircross reúnen todos esos principios, pero sobre todo, y gracias a la nueva suspensión, son capaces de superar

sin despeinarse situaciones cercanas a los límites de adherencia sin sacrificar la comodidad. Los Amortiguadores Progresivos Hidráulicos de Citroën, que han dado lugar a 20 nuevas patentes, no requieren de costosos sistemas de regulación. Y trabajan de una forma sencilla pero muy eficaz en los últimos centímetros de recorrido, sea en extensión o en compresión. De esta manera aumentan su rango eficaz de funcionamiento durante toda la oscilación vertical de la rueda. Como la parte

final del recorrido está garantizada, tampoco hay que adoptar soluciones de compromiso en sacudidas menores, lo que permite mejorar en toda condición de uso –y simultáneamente– el confort para todos los ocupantes y el aplomo. Además, el C4 Cactus ha mejorado un 20 por ciento la rigidez para optimizar el comportamiento evitando a su vez vibraciones indeseadas. En ambos modelos se recupera esa sensación de alfombra voladora, ya que amortiguan los baches, el asfalto rugoso o los



▶ Citroën reunió un ejemplar de cada época, dotados de las tecnologías de suspensión más avanzadas en cada momento, con las que se podía experimentar la evolución. Una prueba muy interesante.



▲ Entre 1948 y 2019 hay una diferencia de 71 años, que es la que separa estas dos fotos. Arriba el salpicadero del 2CV, un utilitario mítico que hizo las delicias de muchos jóvenes en los años 50. Debajo, el C5 Aircross, a la vanguardia de la tecnología.



◀ Los nuevos asientos recurren a una capa de material viscoelástico sobre un espumado tradicional. Son cómodos, y no castigan el cuerpo en recorridos largos.



badenes sin transmitir al interior malas sensaciones. Y los asientos, que se anclan sobre el chasis, se han diseñado para evitar que las vibraciones generadas por el terreno se transmitan a los pasajeros gracias a un material viscoelástico sobre un espumado más tradicional. Además de cuidar la postura y el tapizado.



▶ Los nuevos amortiguadores progresivos hidráulicos de Citroën ejecutan su trabajo a la perfección durante los últimos centímetros de recorrido, tanto en compresión como en extensión. Han dado lugar a 20 nuevas patentes.

Amortiguación hidráulica progresiva en extensión

Amortiguador principal

Amortiguación hidráulica progresiva en compresión

HISTORIA DE LAS SUSPENSIONES DE CITROËN ALFOMBRAS VOLADORAS

El Traction Avant 15H de 1954 fue el primer modelo de Citroën en montar en el eje trasero un sistema hidroneumático que, además, permitía modificar la altura. Pero ya veinte años antes, la aparición del Traction Avant 11

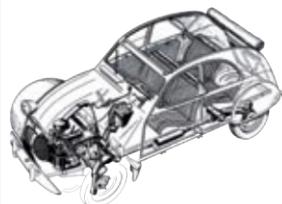
fue un hito en la historia del automóvil, ya que se trataba del primer vehículo de gran serie realizado sobre una carrocería autoportante, con la rebaja de peso y la reducción de altura del centro de gravedad que este sistema

aportaba. La suspensión del Citroën 2CV de 1948 no era hidroneumática, pero se ajustaba al concepto del actual Citroën Advanced Comfort, aunque solo fuera en la suave amortiguación y la alta elasticidad de la suspensión.

Eran solo los inicios, pero la cosa prometía ya que en Citroën no lanzaban un sólo modelo sin que este desafiara las leyes de la física y de la comodidad. Así se fueron sucediendo modelos, uno detrás de otro, y siempre con

el mismo objetivo que tienen hoy los Citroën recién llegados: combinar la comodidad de la suspensión con el mejor compromiso entre dureza y agarre. En verano de 2017 salía de fábrica el último Citroën con suspensión

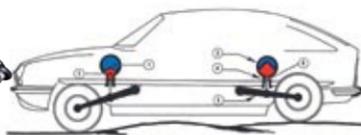
hidroneumática, un C5 con la denominada Hidractiva III+. Sin embargo, con los modelos recién llegados se abre un mundo de posibilidades bajo la misma premisa: el confort a toda costa.



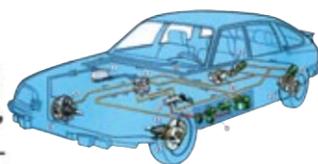
▲ **2CV.**- La solución del 2CV eran los llamados 'batidores de inercia', que como un péndulo en contrafase intentaban retener las oscilaciones de la carrocería.



▲ **DS.**- Primer Citroën que de verdad contó con un sistema hidroneumático completo. El también denominado Tiburón revolucionó el sector en 1955.



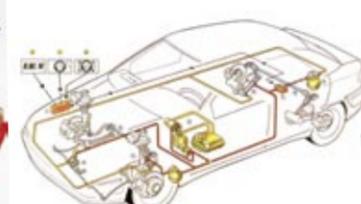
▲ **GS.**- En el GS se adaptó la suspensión hidroneumática a un coche de categoría media, lo que supuso una sorpresa mayúscula en su época.



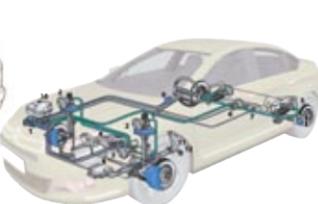
▲ **CX.**- Una de las berlinas más cómodas y confortables del mundo gracias a su suspensión hidroneumática, su aerodinámica y su insonorización.



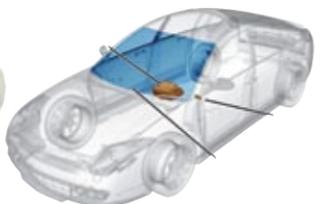
▲ **BX.**- Otra berlina que heredaba el concepto de suspensión hidroneumática para favorecer la comodidad, independientemente del piso.



▲ **Xantia.**- Suspensión basada en la del XM, pero llamada Hydractive II y con una esfera adicional por cada eje para ganar elasticidad y suavidad.



▲ **C5.**- Se elimina la presión hidráulica central. Bomba y esfera de acumulación sólo para la suspensión. Lleva sensores de ajuste de altura eléctrica.



▲ **C6.**- Respecto al C5 aporta una nueva suspensión Hidroactiva asociada a una amortiguación variable que se adapta de forma instantánea.

ALFA ROMEO



+ en www.alfaromeo.es

LOS COCHES DEL BETIS

Alfa Romeo ha renovado un año más como vehículo oficial del Real Betis y ha hecho entrega recientemente a la plantilla veridiblanca de los nuevos coches que conducirán esta temporada.

La colaboración con el Betis se extiende además a la presencia de la marca en el terreno de juego del Benito Villamarín, en la Ciudad Deportiva Luis del Sol y en la equipación de entrenamiento de jugadores y cuerpo técnico.

+ en <https://drivingexperience.volkswagen.es>

ATENTOS A...

DEL 26 AL 31 DE MARZO

El programa de conducción Volkswagen Driving Experience organiza su ruta más exclusiva: un viaje a Marruecos a bordo del Touareg con Luis Moya como copiloto.



KIA

UN LIBRO PARA LOS NIÑOS

Kia colabora con Atresmedia y la Fundación Seur en la edición del libro 'El niño que no quería ser azul, la niña que no quería ser rosa'. La obra ha sido escrita



e ilustrada por Patricia Fitti y es la ganadora del Premio Destino Infantil-Apel. Les Mestres de este año. Se editarán 14.800 ejemplares, que se repartirán el 23 de abril, Día del Libro, entre los niños ingresados en más de 200 hospitales.

ANIVERSARIO

El Mercedes Clase G se presentó en 1979 como un vehículo que combinaba las mejores capacidades 4x4 y un buen comportamiento en carretera. Se ha fabricado siempre en Graz, Austria.



MERCEDES CLASE G: 40 AÑOS DE UN 4X4 IMPRESCINDIBLE

El Mercedes Clase G, uno de los todoterrenos icono, cumple 40 años. Y lo hace manteniéndose fiel a los planteamientos con los que nació: una excelente capacidad 4x4 y un gran comportamiento en carretera. El modelo 460 se presentó en 1979 gracias a la alianza que establecieron Daimler-Benz AG y Austria Steyr-Saimler-Puch AG en 1969 con el objetivo de fabricar un todoterreno conjuntamente. Querían un vehículo que combinara

unas capacidades todo-terreno extremas con una buena manejabilidad en la carretera y los equipos de trabajo supieron combinar a la perfección el diseño con detalles técnicos como los amplios ángulos de ataque y salida, una altura libre al suelo considerable y un ancho total no demasiado grande.

En sus inicios era un todoterreno sin grandes lujos y ofrecía dos variantes diésel y dos de gasolina. Estaban disponibles dos

batallas y varias carrocerías: vehículo abierto, Station Wagon cerrado y furgón panelado.

El año pasado recibió una gran renovación, con un diseño que continúa fiel a la tradición y mejoras como una rebaja de peso, una carrocería más corpulenta, nuevas suspensiones, más capacidad 4x4 o más tecnología. Esta primavera llegará al mercado la versión G 350 d, con un nuevo y eficiente propulsor diésel.

+ en www.citroen.es CITROËN

ARTE PARA EL CENTENARIO

Citroën resume su historia en 263 piezas icónicas con las que se ha creado una obra de arte que celebra el centenario de la marca. El mural ha sido realizado por el diseñador Jean-Baptiste Sénéquier, que ha colocado componentes históricos de los coches de Citroën formando el doble



+ en www.lexusauto.es CON EL TENIS

Lexus será coche oficial de las finales de la Copa Davis de tenis (del 18 al 24 de noviembre, Madrid) y cederá una flota de 100 vehículos híbridos para el desplazamiento de deportistas, autoridades, etc.

+ en www.ford.es

LA CAMA INTELIGENTE DE FORD TECNOLOGÍA IMAGINATIVA

¿Pueden las tecnologías del automóvil solucionar problemas de la vida cotidiana? La respuesta la ha dado Ford con la creación de un colchón inteligente basado en el asistente de mantenimiento de carril de sus coches.

La 'cama con mantenimiento de carriles' utiliza sensores de presión para detectar si la persona que duerme a tu lado

ocupa parte de tu espacio e incluye una cinta transportadora integrada que devuelve a tu pareja suavemente a su sitio.

Esta tecnología está disponible en la mayoría de los modelos de Ford. Monitoriza las marcas viales y apoya activamente al conductor para que devuelva con seguridad el vehículo al carril correcto moviendo el volante.



La cama inteligente ha sido desarrollada por 'Ford Interventions', un departamento que aplica soluciones del automóvil a la vida cotidiana.

+ en www.seat.es

EL COCHE CONECTADO DEL FUTURO

SEAT PRUEBA LAS VENTAJAS DE LA CONECTIVIDAD 5G

Seat explora las posibilidades de la tecnología 5G en sus coches para mejorar la seguridad y la capacidad de respuesta al volante.

Al igual que ya ha ocurrido con el 3G o el 4G, la llegada de la tecnología 5G marcará el futuro. También en el caso del automóvil, ya que el llamado 'Internet de las cosas' servirá para lograr vehículos más seguros y autónomos, que interactúen mejor y más rápido con el conductor. En Seat ya exploran las posibilidades que ofrece la conectividad 5G,

que permitirá al coche detectar peatones, ciclistas u obstáculos mucho antes de que lo haga el conductor y mejorará las decisiones de este al volante. También permitirá conectar al coche con las infraestructuras y gestionar el tráfico en tiempo real, con avisos a los conductores. Todo ello, con el objetivo de reducir los accidentes y salvar vidas.



Gracias a la tecnología 5G, el conductor podrá recibir mensajes en tiempo real.

El 5G permitirá conectar a los coches con los usuarios de la vía y la infraestructura.

El coche detectará a ciclistas y peatones con más antelación.

+ en www.dsautomobiles.es

GIRA POR ESPAÑA

¿QUIERES CONDUCIR EL DS 3 CROSSBACK?

Para dar a conocer el nuevo DS 3 Crossback, la marca ha organizado una gira por España

con parada en numerosas ciudades. Para solicitar una prueba de conducción, solo hay que entrar

en la web de DS (www.dsautomobiles.es/vehiculos-ds/ds-3-crossback/roadshow.html) y comprobar que el coche está disponible en tu ciudad. La gira arrancó el 21 de febrero y terminará el 5 de mayo. Junto al crossover compacto, la marca da la oportunidad de conducir el DS 7 Crossback, su buque insignia.



+ en www.antena3.com/programas/la-voz/hyundai-power-voice CONCURSO

HYUNDAI PONE LA MÚSICA

Si te gusta la música y eres fan del talent musical 'La voz' (Antena 3), visita la web de la izquierda porque la marca Hyundai se ha asociado con Atresmedia y sortea entradas para asistir a la fi-

nal del programa, que se celebrará en abril. Para participar solo hay que votar las actuaciones con más energía en la sección 'Hyundai Power Voice'. El concurso está abierto en la web y en las redes sociales de la marca.



TOTO WOLFF Y SU PILOTO VALTTERI BOTTAS RECONOCIERON QUE EN MERCEDES TIENEN TAREA PENDIENTE HASTA MELBOURNE



Mercedes ha logrado todos los títulos desde 2014, igualando el pasado año el récord de Ferrari desde el año 2000 al 2004 con Michael Schumacher. El equipo alemán persigue ahora reinar en solitario con la racha más exitosa de la historia si triunfa de nuevo esta próxima temporada. Pero antes tendrá que batir a Ferrari, amenaza real la pasada temporada y con una potente salida en 2019. Los cambios en Maranello, la llegada de Charles Leclerc y el brillante SF90 apuntan a una pugna extraordinaria a pesar de estas primeras semanas. Con Red Bull como cercano testigo y, ojalá, tercero en discordia.

La nueva generación de monoplazas llegó a Montmeló con varias cuestiones y dudas técnicas flotando en el aire. Para empezar, la respuesta ofrecida por cada equipo al nuevo reglamento y su impacto en la competitividad respecto a la pasada temporada. Incidentalmente, la pérdida de velocidad que podrían suponer

¿Quiénes empezarán dominando la Fórmula 1 en 2019? ¿Es Ferrari tan fuerte como arranca en la pretemporada frente a Mercedes y Red Bull? ¿Dónde estará cada equipo y su monoplaza? ¿Facilitarán los cambios los adelantamientos? ¿Perderán velocidad los nuevos coches tras las modificaciones aerodinámicas? Cada pretemporada abre numerosas cuestiones cuyas respuestas solo llegan tras las primeras carreras por mucho que se especule en estas fechas. En Montmeló se conocieron las armas de cada equipo y empezaron a llegar algunas pistas.

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

dichos cambios era otro tema a comprobar, mientras se verifica si los cambios servirán para el objetivo fundamental de facilitar los adelantamientos.

Todas las miradas iniciales se centraban en los nuevos alerones delanteros y las soluciones aportadas alrededor del monoplaza. El nuevo

reglamento implica frontales más anchos y simples, de altura más reducida, restricciones en apéndices aerodinámicos en su parte inferior, así como tomas de aire simplificadas, paneles laterales con diferentes dimensiones a los del pasado año y un alerón trasero más alto y grande. Básicamente son

los elementos introducidos en 2019 para reducir las estelas de aire sucio que impedían a los monoplazas rodar más cerca unos de otros para facilitar los adelantamientos.

Las propuestas del alerón frontal recorren un amplio arco en sus diferentes filosofías de diseño. Desde el más convencional de Mercedes hasta el concepto más radical de Ferrari y Alfa Romeo en el otro extremo. En la primera semana de entrenamientos surgía la discusión sobre qué concepto estaba otorgando ventaja sobre otros, con un resultado provisional favorable hacia el equipo italiano y el suizo. No cabe duda de que el rendimiento global del SF90 avalaba el veredicto, aunque son también otros factores los que ayudan a señalarle como claro favorito, aunque mejor esperar a diferentes tipos configuraciones de circuitos para confirmar las primeras señales.

En principio, las simulaciones anticipaban una pérdida de tiempo por vuelta ante la



En las primeras sesiones de Montmeló, el Ferrari –junto a estas líneas– se mostraba superior al Mercedes –arriba–.

Volver a empezar, aunque aún no del todo

menor carga que suponían los cambios aerodinámicos. Mattia Binotto y otros técnicos señalaron el segundo y medio por vuelta como referencia. En este sentido, Montmeló proporcionó algunas sorpresas. Al final de la primera semana Nico Hulkenberg marcaba un 1.17.393, muy cercano al mejor tiempo absoluto de la pretemporada de 2018. Por las mismas fechas del pasado año Hamilton marcó 1.19.333, aunque con condiciones atmosféricas muy diferentes al primer test de la primera semana de 2019. Nick Chester, director técnico de Renault anticipaba que “al final de los entrenamientos los coches van a ser mucho más rápidos que el año pasado (en pretemporada), y creo que serán incluso más rápidos que a finales de 2018. Así que cuando termine 2019 serán realmente rápidos”. Al final, el nuevo reglamento ha supuesto un paso atrás y dos adelante en términos de carga aerodinámica, que será sobradamente recu-

perada por los ingenieros durante la evolución de 2019.

Pero ¿conseguirán las modificaciones el objetivo último de facilitar la capacidad de los monoplazas para seguirse de cerca y, por tanto, mejores opciones para superarse unos a otros que hasta el presente? Algunos responsables técnicos dudaban de su éxito, e incluso hay quien apunta que incluso será más complicado rodar a la estela de otros. “Mi sensación es que todavía va a

ser difícil, el ritmo es tan alto, especialmente aquí, y frenas tan tarde y la zona de frenada es tan corta, que es casi imposible poder hacer una maniobra (de adelantamiento) en algún sitio”, apuntaba Nico Hulkenberg tras la primera semana. De nuevo, habrá que esperar a diferentes tipos de trazados y curvas para conocer si el nuevo reglamento tiene éxito.

En principio, estos cambios sí podrían haber afectado al rendimiento inicial de Merce-

des respecto a su posición con Ferrari en 2018. Durante los primeros días de pretemporada el equipo alemán se aplicó a un programa de perfil bajo, pero cuajaba la impresión de que el nuevo concepto ha afectado al rendimiento global del W10. Mientras los pilotos de Ferrari alababan la facilidad de conducción y para alcanzar su límite del SF90, Hamilton y Bottas insinuaban que el equipo alemán tiene trabajo por delante. “Ferrari está muy fuerte, parece tener un conjunto más fuerte que el pasado año, lo que va a suponer un mayor desafío para nosotros”, avanzaba el británico.

Ferrari y Mercedes han ofrecido estos dos últimos años filosofías aerodinámicas muy diferentes. El monoplaza italiano, con ese elevado rake (parte trasera muy elevada sobre el suelo) tan opuesto al de Mercedes. El concepto de alerón seguido por ambos es muy diferente (sin olvidar los paneles laterales, cruciales también con la nueva normativa),



▲ Sainz prefería reservarse sus impresiones sobre el MCL34: «cuando lleguemos a Australia y hagamos una 'quali' habrá tiempo de hablar».

ALFA ROMEO ESTÁ SORPRENDIENDO POR EL DISEÑO AERODINÁMICO DE SU MONOPLAZA, SU RITMO Y LOS TIEMPOS EN PISTA

y quizás el equipo alemán podría estar encontrando más problemas para integrarlo en su concepto básico de anteriores temporadas. Algunas fuentes apuntaban a una ventaja inicial de casi cuatro décimas de Ferrari sobre Mercedes, y también Red Bull.

Tanto Toto Wolff como Valtteri Bottas reconocieron la tarea pendiente hasta Melbourne: "Tenemos trabajo por hacer, pero hay potencial", explicaba el piloto finlandés, "tuvimos problemas durante la primera semana para encontrar equilibrio en el coche, en algunas curvas algunos tuvimos problemas, en otros eran muy importantes. Algunos de los problemas solo podemos solucionarlos con evoluciones". Con lo que ello significa. Wolff aseguraba que el SF90 podía haber sido hasta un segundo y medio más rápido en la primera semana. También avanzaba otro rasgo que, afortunadamente, acompañará al próximo campeonato. "Después, está todo el mundo muy agrupado, lo que va a ser muy emocionante para el resto de los equipos". El responsable de Mercedes lo tenía claro: "Tengo la sensación de que todo el mundo va a traer cosas al coche en la segunda semana como en Melbourne. Así que solo entonces se podrá juzgar el orden competitivo, y no antes".

Red Bull, sin embargo, arrancaba con optimismo. Nada que ver las pretemporadas de Honda con McLaren a la experimentada con el equipo austríaco. Tan solo la primera semana, el fabricante japonés acumuló 957 vueltas con sus dos equipos, con fiabilidad y con buenas velocidades punta en recta. El equipo austríaco tenía como objetivo inicial sumar un elevado kilometraje para buscar prestaciones en la segunda semana. Tanto Verstappen como Gasly se mostraron encantados con el nuevo motor. Ya con experiencia previa con Honda en Toro Rosso, el piloto francés afirmaba que "el rendimiento del motor ha mejorado".



◀ Alfa Romeo ha apostado, como Ferrari, por el concepto más radical para su nuevo alerón frontal.



▶ Haas sufrió numerosos problemas mecánicos en su estreno de pretemporada.



◀ El McLaren MCL34 acumuló más vueltas de prueba en sus primeros días de este 2019 que durante varias pretemporadas en años anteriores. Superar los cien giros diarios se convirtió en una formalidad.



▶ Adiós Force India, hola Racing Point. El rebautizado equipo debería meterse en la 'clase media' de la Fórmula 1, donde la lucha se espera encarnizada.

Desde Red Bull tampoco dejaron de prodigar elogios ante la sinergia de trabajo con Honda. Algunas fuentes atribuyeron una ligera ventaja del monoplaza austríaco sobre el W10 de Mercedes durante esta pretemporada. Franz Tost,

responsable de Toro Rosso, se atrevió a anticipar que Red Bull dará a Honda su primera victoria híbrida. Si el RB14

mantuviera el mismo nivel de finales de 2018, acertará. Como confirmaba Toto Wolff, desde el primer día de pretemporada sorprendió el nivel medio general de los distintos monoplazas por fiabilidad, equilibrio en pista, número de vueltas... Solo Williams, por razones obvias, y Haas, por sus problemas mecánicos, quedaban rezagados, y se aventura un extraordinario nivel en la clase media de la Fórmula 1. Renault ha progresado frente al pasado año, y todo indica que su diferencial con Mercedes, Red Bull y Ferrari se ha reducido. Alfa Romeo también sorprendía con su diseño aerodinámico, su ritmo y los tiempos en pista.

¿Y McLaren? ¿Cómo ha lucido en pretemporada el nuevo MCL34? De momento, nada que ver con lo visto desde 2014. Por un lado, el equipo británico ha acumulado kilómetros en la actual pretemporada como nunca en estos años anteriores. Superar las cien vueltas diarias era una formalidad que permitía a McLaren cubrir un amplio programa de pruebas, muy necesario en su caso ya que el MCL34 se ha alejado de la concepción aerodinámica de su predecesor. Es un monoplaza muy diferente, y durante estas semanas tanto Sainz como Norris se dedicaron a explorar un potencial todavía desconocido.

¿Será competitivo el primer monoplaza de Sainz con McLaren? «No lo puedo contestar porque obviamente es algo privado del equipo y algo privado nuestro. Los test son siempre tan secretos, sabes identificar tus puntos flacos y fuertes y hay que trabajar en ellos», explicaba el español en la primera semana, a modo de guía hasta Melbourne. Cuando lleguemos a Australia y hagamos una 'quali' y una carrera habrá tiempo de hablar e identificarlos". El valor por encima de todo está en la cantidad de vueltas que haces. Y luego, el 'feeling' con el coche más que el tiempo. Soy un piloto muy de 'feeling', si me da

el que me tiene que dar, sé que puedo ir rápido. Es lo que valora. Todavía no lo sé, ya habrá tiempo para hablar de ello».

Solo se puede anticipar, por el momento, que McLaren parece haberse metido de lleno en la clase media. Salvo Ferrari, prácticamente la misma cuestión con el resto de la parrilla. Hasta el Gran Premio de Australia.



◀ Algunas fuentes indican que Red Bull -izquierda- y Mercedes estarían al mismo nivel... y a cuatro décimas de Ferrari. En cualquier caso, hay optimismo en el equipo austríaco.



▶ Renault ha progresado en comparación con el año anterior, y todo indica que su diferencial respecto a Mercedes, Red Bull y Ferrari se ha reducido.



◀ Entre Toro Rosso -izquierda- y Red Bull, los monoplazas equipados con el motor Honda totalizaron 957 vueltas durante la primera semana. Nada que ver con épocas no tan lejanas.



▶ Williams es uno de los equipos con un inicio más dubitativo en la pretemporada. Habrá que esperar para saber cuál es el nivel de su monoplaza este año.

EL MERCADO ESPAÑOL EN 2018

EL AÑO COMIENZA A LA BAJA

Las matriculaciones de turismos en la UE comienzan el año a la baja, con un -4,6 % por debajo del primer mes de 2018, aunque las 1.195.665 unidades vendidas convierten enero de 2019 en el segundo volumen más alto registrado ese mes desde 2009. Son datos de la patronal europea de fabricantes de vehículos ACEA, que destaca la contracción de la demanda en todos los mercados, con la excepción de Dinamarca (21.313 coches y +7 %), Portugal (15.684 y +8,3 %), Rumanía (13.952 y +18,8 %), Hungría (9.714 y +9,2%), Grecia (9.210 y +3,7 %), Lituania (3.145 y +49 %) y Letonia (1.021 y +0,7 %).

La demanda se redujo en el resto, incluidos los cinco grandes, con España e Italia registrando los mayores descensos -ver cuadro-, por encima del -4,6 % del mercado europeo, al igual que otros diez de los veintiséis países que integran la lista de ACEA.

También son pocas las marcas asociadas a la patronal europea que se salvan del negativo. De hecho ninguna del 'top ten' -ver cuadro- vende más que en el enero anterior, privilegio que consiguen Citroën (51.237 y +3,3 %), Dacia (43.784 y +12,4 %), Kia (37.517 y +2,4 %), Seat (37.517 y +2,4 %), las únicas con positivo entre las que superan las 15.000 matriculaciones, y también las únicas de sus respectivos grupos con resultados al alza.

En la clasificación por grupos, Volkswagen comien-



FUENTE: ACEA

za 2019 en primera posición, como acabó 2018, aunque los 288.266 coches vendidos en enero suponen un 6,5 % menos que en enero anterior. Lo acompañan en el podium PSA (204.199 unidades y -6,5%) y Renault (115.794 y -0,7%), que también mantienen sus puestos del pasado año. Por detrás se coloca Hyundai, que este año asimila a Kia en la lista de ACEA. Con un total de 80.793 unidades (+0,3%), el grupo coreano da el salto hasta la cuarta plaza, presentando, además, junto a Volvo Car y Mitsubishi, los únicos positivos del primer mes del año. El quinteto lo completa Ford, que con 77.222 coches (-6,5%) adelanta a FCA (71.310 y -14,9%), Daimler (71.152 y -1,3%), BMW (70.942 y -2,7%), Toyota (63.584 y -5,4%), Nissan (31.141 y -26,1%), Volvo (25.851 y +25,6 %), Mazda (18.358 y -4,2 %), Jaguar Land Rover (15.914 y -5,7%), Mitsubishi (10.510 y +2,7%) y Honda (9.763 y -14 %).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS		
	Enero	%19/18
VW	137.412	-3,8
PEUGEOT	80.602	-2,1
FORD	77.222	-6,5
RENAULT	71.215	-7,8
OPEL	69.079	-5,8
MERCEDES	63.943	-2,2
TOYOTA	59.780	-5,9
SKODA	58.633	-5,1
BMW	56.478	-4,2
AUDI	52.546	-17,3

LOS MAYORES MERCADOS		
	Enero	%19/18
ALEMANIA	265.702	-1,4
ITALIA	164.864	-7,5
REINO UNIDO	161.013	-1,6
FRANCIA	155.079	-1,1
ESPAÑA	93.546	-8,0
BÉLGICA	51.074	-10,2
HOLANDA	47.701	-18,8
POLONIA	45.927	-0,3
IRLANDA	32.343	-12,6
AUSTRIA	25.257	-11,6
UE28	1.195.665	-4,6
EFTA	30.781	-5,3
EU28+ EFTA	1.226.446	-4,6

UE 2018

En Europa asusta el diésel

Más de la mitad de los turismos matriculados durante el 2018 en la UE funcionaban con gasolina (56,7%), frente al 50,3% de 2017. Un empuje que bajó la demanda de mecánicas diésel al 35,9% en los mercados de la UE, donde el 8,6% fueron vehículos de energías alternativas (APV); es decir, eléctricos e híbridos enchufables -sólo el 2,0 % de los coches nuevos-, híbridos, GLP, gas natural comprimido, pila de hidrógeno... Son datos de la asociación europea de fabricantes de automóviles (ACEA), que destaca que,

pese a la caída generalizada de las ventas de turismos en la UE en el último trimestre de 2018 (-272.798 unidades y -7,9 %), el número de automóviles nuevos de gasolina creció un 0,8% en comparación con ese periodo de 2017. Aumento convertido en el 12,8 % a final de año, con 8,5 millones de unidades, frente al -18,3 % de caída del diésel, con poco más de 5,4 millones.

Por su parte, las compras de vehículos alternativos (APV) subieron un 30,4 %, para llegar a 1.109.869 unidades, con los híbridos aca-

parando más de la mitad de esa cifra (578.620) tras una subida del 35,6%. Aunque sólo representan 150.003 matriculaciones, el mayor crecimiento (53,2 %) se lo anotan los eléctricos, incluidos los de pila de combustible, quedando los im-

pulsados por energías alternativas no eléctrica (GNV, GLP y etanol) con un incremento del 11,2 %, tras caer un 13,8% en el cuarto trimestre de 2018, especialmente por el fuerte descenso en la demanda de vehículos de gas natural.

LA CAÍDA DEL DIÉSEL EN EL 'TOP TEN' DE 2018

	Unidades	%18/17
Alemania	1.111.130	-16,9
Reino Unido	750.165	-29,6
Francia	844.830	-15,4
Italia	978.473	-12,1
España	473.491	-20,7
Bélgica	195.070	-23,0
Polonia	131.960	-2,3
Holanda	57.052	-21,1
Suecia	133.911	-28,1
Austria	140.111	-30,1

LA DEMANDA DE ENERGÍAS ALTERNATIVAS (APV)

	Unidades	%18/17
Alemania	181.944	54,2
Reino Unido	141.270	20,9
Francia	140.481	29,7
Italia	253.594	10,2
España	108.420	59,6
Bélgica	32.740	10,6
Polonia	31.691	11,8
Holanda	52.168	67,4
Suecia	53.025	21,3
Austria	16.807	18,7



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

NISSAN

Nuevos motores y versión especial para el Micra

En su quinta generación, el primer modelo que llegó a los cuatro metros en el segmento B incorpora dos nuevas variantes de gasolina, estrena una transmisión automática e incorpora a la oferta el sistema NissanConnect.

La llegada del motor turboalimentado 1.0 IG-T de 100 caballos jubila al 0.9 de 90 CV, también tricilíndrico. Está disponible con caja manual de cinco relaciones y,

por primera vez en el Micra, con la transmisión automática X-Tronic con variador continuo (TVC), que añade 1.200 euros a la factura de la misma versión con cambio manual. La otra incorporación es la variante 1.0 DIG-T de 117 caballos, que mantiene el bloque de tres cilindros y el turbo, pero con una inyección directa más eficiente y se asocia a una caja manual de seis relaciones.

AUDI

Arranca la comercialización de los nuevos TT y TTS

La última actualización del deportivo compacto alemán está disponible en el mercado español con cuatro opciones mecánicas y tres acabados en carrocería coupé y roadster, además de la edición limitada 'TT 20 years' -999 unidades a 64.290 euros- con la que

Audi celebra los veinte años del icónico modelo. El nuevo TT cuenta con dos motores de gasolina de inyección directa, equipados con filtro de partículas. Son el 40 TFSI, con 197 CV, tracción delantera y transmisión S tronic de siete marchas, y el 45 TFSI de 245 CV, disponible en tracción delantera con cambio manual o S tronic, y sólo con el cambio automático si se opta por la tracción quattro. Con los sistemas de iluminación LED y Matrix LED disponibles como opción -integran intermitentes dinámicos, incluidos los delanteros en el Matrix- desde la versión básica, el TT incluye el Audi drive select y en todas las versiones se pueden

PRECIOS	
IG-T 100 CV S&S Vista+	16.700 €
IG-T 100 CV S&S Acenta	17.750 €
IG-T 100 CV S&S N-Connecta	18.600 €
IG-T 100 CV S&S Tekna	19.850 €
DIG-T 117 CV Acenta	18.750 €
DIG-T 117 CV N-Connecta	19.600 €
DIG-T 117 CV Tekna	20.850 €
DIG-T 117 CV N-Sport	20.500 €

FORD

PERFORMANCE PARTS, MEJORAS DE MARCA

Desde un Fiesta a un poderoso Mustang pueden ser objeto de una completa personalización con las soluciones y mejoras que ofrece el catálogo Ford Performance Parts, que se comercializa en los concesionarios de la marca. Ideado para aumentar la exclusividad de cualquier Ford Performance, esta gama de complementos y accesorios permite «ir más allá» en aerodinámica, llantas, equipamiento, personalización, interior, chasis, motor, refuerzos...



TOYOTA

EL PROACE VERSO MÁS 'CAMPERO'

La variante Camper del Proace Verso ahora está disponible en los concesionarios Toyota desde 37.075 euros. Dos motores diésel, el 1.5D de 120 CV y el 2.0D de 150 CV, asociados a cambio manual de seis marchas, y tres acabados integran esta versión del monovolumen grande japonés, configurada por el especialista Tinkervan a partir del Proace Verso de carrocería media y acabado Family. El estudiado y funcional equipamiento, que permite disfrutar del ocio en familia desde el acabado más básico, se puede completar con elementos como portabicicletas en el portón trasero, toma exterior de 220V o toldo.



	Coupé	Roadster
TT Básico		
40 TFSI S tronic 7 vel	42.220 €	45.990 €
45 TFSI man. 6 vel	44.570 €	48.340 €
45 TFSI S tronic 7 vel	47.220 €	50.990 €
45 TFSI quattro S tronic 7 vel	52.260 €	56.030 €
TT S Line		
40 TFSI S tronic 7 vel	47.520 €	51.290 €
45 TFSI man. 6 vel	49.870 €	53.640 €
45 TFSI S tronic 7 vel	52.510 €	56.280 €
45 TFSI quattro S tronic 7 vel	57.770 €	61.540 €
TT Black Line		
40 TFSI S tronic 7 vel	48.750 €	52.520 €
45 TFSI man. 6 vel	51.100 €	54.870 €
45 TFSI S tronic 7 vel	53.740 €	57.510 €
45 TFSI quattro S tronic 7 vel	59.050 €	62.820 €
TTS		
45 TFSI quattro S tronic 7 vel	62.710 €	66.480 €



Habrà una edición limitada 'TT 20 years'



Velar SVAutobiography Dynamic 124.900 €
Range Rover Sport HST MHEV 113.400 €

a partir de los 17 km/h y la energía de frenada se almacena en una batería de 48 voltios para su utilización en apoyo del motor de combustión. Otra novedad es Range Rover Sport HST MHEV, la versión Mild-Hybrid (microhíbrido o hibridación ligera) del que fue el primer eléctrico híbrido enchufable de Land Rover. Combina el motor de gasolina 3.0 de seis cilindros en línea con un sobrealimentador eléctrico de 48V, que le proporciona la potencia necesaria para reducir el tiempo de respuesta del turbo y destaca por elementos exteriores, que refuerzan su exclusividad. Un amplio paquete de sistemas de seguridad (ADAS) y el Terrain Response 2 opcional completan la oferta. También llega al mercado el Velar SVAutobiography Dynamic Edition, impulsado por el poderoso 5.0 V8 Supercharged de 550 CV con transmisión automática de 8 marchas que, al igual que el sistema de tracción total, ha sido revisada por Special Vehicle Operations, el departamento que ha desarrollado la versión más 'salvaje' del nuevo Velar.

FACONAUTO WOMAN

LA MUJER EN EL MUNDO DE LOS CONCESIONARIOS

Se llama Faconauto Woman y es una parte del programa de Responsabilidad Corporativa de la patronal de los concesionarios, con la que se pretende potenciar el atractivo de la distribución y reparación de vehículos, así como aumentar las oportunidades laborales de las mujeres y las generaciones más jóvenes dentro de la red de concesionarios. Entre las iniciativas se contempla un observatorio sobre la presencia femenina en el sector y la creación de la figura del responsable de igualdad en los concesionarios.

LAND ROVER

Etiqueta 'ECO' para el Range Rover Evoque

Se pone a la venta la nueva generación del Range Rover Evoque, que gracias a la tecnología Mild Hybrid merece la etiqueta ECO en todas sus versiones, menos la de acceso. La gama se configura en torno a los motores Ingenium de cuatro cilindros, que ofrecen 150, 180 y 240 caballos en diésel, y 200, 250 y 300 caballos en gasolina. Todos asociados a la tracción total y cambio automático de nueve marchas, salvo el diésel menos potente, de tracción delantera y cambio manual de seis marchas. La tecnología adaptada a las nuevas exigencias ambientales de este todoterreno Premium incrementa el par motor y mejora la suavidad de arranque. Además, el Stop/Start entra

PRECIOS

D150 FWD Man. Standard	40.000 €	D180 AWD Auto R-Dynamic SE	61.200 €	P200 AWD Auto R-Dynamic HSE	68.000 €
D150 FWD Man. S	45.350 €	D180 AWD Auto R-Dynamic HSE	66.500 €	P250 AWD Auto Standard	53.100 €
D150 FWD Man. R-Dynamic	42.600 €	D180 AWD Auto First Edition	70.650 €	P250 AWD Auto S	57.900 €
D150 FWD Man. R-Dynamic S	47.900 €	D240 AWD Auto Standard	52.850 €	P250 AWD Auto SE	63.700 €
D150 AWD Auto. Standard	45.450 €	D240 AWD Auto S	57.700 €	P250 AWD Auto HSE	69.200 €
D150 AWD Auto. S	50.850 €	D240 AWD Auto SE	63.500 €	P250 AWD Auto R-Dynamic	55.700 €
D150 AWD Auto. SE	56.400 €	D240 AWD Auto HSE	69.050 €	P250 AWD Auto R-Dynamic S	60.600 €
D150 AWD Auto. HSE	61.700 €	D240 AWD Auto R-Dynamic	55.600 €	P250 AWD Auto R-Dynamic SE	66.300 €
D150 AWD Auto. R-Dynamic	48.100 €	D240 AWD Auto R-Dynamic S	60.450 €	P250 AWD Auto R-Dynamic HSE	71.900 €
D150 AWD Auto. R-Dynamic S	53.400 €	D240 AWD Auto R-Dynamic SE	66.200 €	P250 AWD Auto First Edition	76.200 €
D150 AWD Auto. R-Dynamic SE	58.950 €	D240 AWD Auto R-Dynamic HSE	71.750 €	P300 AWD Auto Standard	58.100 €
D150 AWD Auto R-Dynamic HSE	64.300 €	P200 AWD Auto Standard	48.450 €	P300 AWD Auto S	62.950 €
D180 AWD Auto Standard	47.650 €	P200 AWD Auto S	54.000 €	P300 AWD Auto SE	68.750 €
D180 AWD Auto S	53.050 €	P200 AWD Auto SE	59.800 €	P300 AWD Auto HSE	74.200 €
D180 AWD Auto SE	58.600 €	P200 AWD Auto HSE	65.300 €	P300 AWD Auto R-Dynamic	60.800 €
D180 AWD Auto HSE	63.950 €	P200 AWD Auto R-Dynamic	51.200 €	P300 AWD Auto R-Dynamic S	65.650 €
D180 AWD Auto R-Dynamic	50.300 €	P200 AWD Auto R-Dynamic S	56.700 €	P300 AWD Auto R-Dynamic SE	71.400 €
D180 AWD Auto R-Dynamic S	55.650 €	P200 AWD Auto R-Dynamic SE	62.400 €	P300 AWD Auto R-Dynamic HSE	76.950 €

DR AUTOMÓVILES

Los SUV bifuel italianos, en el mercado español

La marca italiana desembarca en España con sus cuatro SUV bifuel, que combinan gasolina y GLP, lo que les permite circular más de mil kilómetros sin repostar. Avalados con una garantía de hasta seis años o 100.000 kilómetros en repuestos y mano de obra, cuentan con la etiqueta ECO de la DGT y destacan por su buen acabado y precio competitivo. De hecho, todos disponen de ABS, control de tracción, asistencia de frenado de emergencia, ayuda al arranque en pendiente, control de

PRECIOS

DR3	15.863 €
DR4	17.877 €
DR EVO 5	15.926 €
DR6	20.788 €



presión de neumáticos, pantalla multifunción de 8 pulgadas, asiento y volante de cuero, techo solar con inclinación variable o control de crucero. En España los venden Invicta NorthSpain (zona norte), Import Motor Ibérica (zona sur) y Grupo Lobauto (Cataluña).

JAGUAR

Chequered Flag, especial XF

Doce versiones ofrece la edición especial Chequered Flag del XF, pensada para los clientes que buscan algo más dinámico que el R-Sport. La denominación no es nueva, porque hubo un especial F-Type bautizado así. Los

llamativos Jaguar XF Chequered Flag llegan con carrocería berlina y Sportbrake, tres colores exclusivos y un equipamiento que incluye paragolpes deportivos, acabado Black Pack, marcos en color de la carrocería, alerón o llantas Chalice de 18 pulgadas en Gloss Black. Se unen

los emblemas Chequered Flag en las tomas de ventilación laterales, umbrales de puerta específicos, panel de instrumentos en aluminio, asientos deportivos, paneles

PRECIOS

	Berlina	Sportbrake
2.0D14 180 PS RWD Manual	60.450 €	-
2.0D14 180 PS RWD Auto.	63.050 €	65.550 €
2.0D14 180 PS AWD Auto.	65.750 €	68.350 €
2.0D14 240 PS AWD Auto.	70.150 €	72.850 €
3.0D14 300 PS RWD Auto.	76.950 €	-
2.0I14 250 PS RWD Auto.	69.250 €	71.950 €
2.0I14 300 PS AWD Auto.	75.950 €	78.650 €



en cuero R-Sport, navegación In-Control Connect Pro con pantalla táctil de 10 pulgadas, cuadro digital, acceso y arranque sin llave o Smartphone Pack.

INFORME V_CON

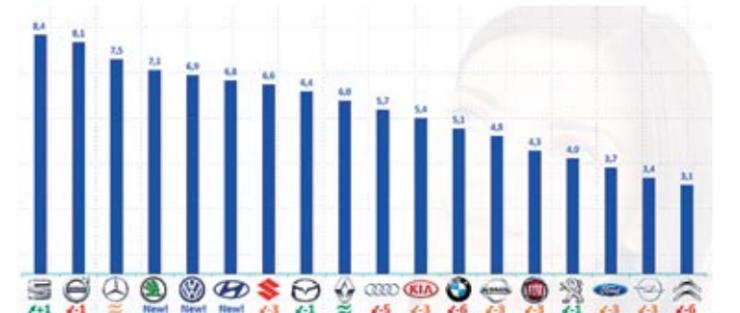
Los concesionarios valoran a Seat

El informe de Faconauto, la patronal que integra las asociaciones de concesionarios españoles, reconoce a Seat como la marca mejor valorada por su red, destacando por la satisfacción en rentabilidad, confianza y estándares de negocio. Realizado por la consultora MSI, recoge datos de más de 1.300 puntos de venta de 18 fabricantes –el 37,8 % del mercado– y coloca muy cerca de la marca española a Volvo, con la que ha

intercambiado la posición de honor. Por detrás, Mercedes mantiene el tercer lugar del estudio anterior y aparecen Skoda, Volkswagen y Hyundai en las cinco primeras plazas –ver cuadro–. El estudio recoge la caída de rentabilidad en el 64 % de las redes, con una media por debajo del 1,5 % sobre facturación y un 21,8 % asegurando rentabilidad negativa. Además, sólo cinco de cada diez concesiones considera que la marca mantendrá su negocio en el próximo lustro, y la media de automatrículas necesarias para cumplir objetivos está en el 11,5 % del total, práctica que sólo resulta rentable para tres de cada diez.



▲ Raúl Blanco (Industria), Jaime Roura (Grupo Lesseps), Mikel Palomera (Seat España) y Gerardo Pérez (Faconauto).



IVECO

RENTING SIN INTERMEDIARIOS

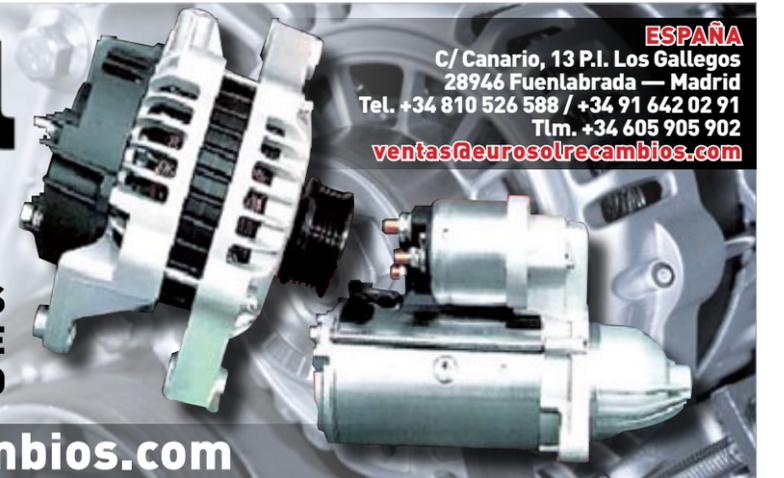
Muy Renting es un alquiler de tractoras seminuevas de Iveco, pensado para autónomos y medianas empresas, que convierte a la marca italiana en el primer fabricante de vehículos industriales que ofrece un renting sin intermediarios en España. Flexible y adaptado a las necesidades de los clientes, se pueden contratar seis, nueve o doce meses las tractoras Euro6 totalmente recondicionadas y certificadas por la marca. Hay una amplia gama de vehículos para elegir y la operación incluye certificado de mantenimiento y garantía sin fronteras, para cualquier larga distancia internacional.



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
Tlmo. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com





Cambio generacional en los concesionarios

No sé si os pasa a vosotros, pero a mí cuando oigo lo de cambio generacional me parece que solo está pasando en este momento. Como si nunca hubiera habido un cambio y ahora de manera divina se produjera por primera vez y las empresas de repente se convertirán en más modernas y creativas. Esto es una creencia como otras muchas que tenemos todas las personas humanas.

Para un concesionario podríamos decir que sí, que en los últimos años se está produciendo un cambio generacional y que llegan a la dirección de estas empresas nuevos profesionales que se incorporan a la dirección con más formación y una cierta experiencia. Sobre todo, en los casos en los que este cambio generacional se hace de padres a hijos.

Existe mucha literatura sobre esta circunstancia, de hecho hay contenidos escritos en escuelas reputadas de negocios que hablan sobre la «sucesión» y el relevo generacional. Nosotros solo vamos a reflexionar sobre el cambio de generación, ya sea por el canal consanguíneo o por la contratación de una persona preparada para acometer los retos presentes y futuros.

El sector del automóvil ha experimentado un cambio muy importante y poco tiene que ver con el negocio que conocíamos hace 15 años. Bien es cierto que si lo miras sin demasiada profundidad, el ne-

gocio de la distribución de automóviles parece igual al de los 70 u 80. Sin embargo, para nosotros que vivimos pegados al sector el cambio ha sido brutal y el que viene será aún mayor.

A veces un simple ejercicio nos permite entender un tema y en este caso encaja genial para este: vinculamos el cambio generacional en un concesionario al cambio generacional en la sociedad y en sus hábitos y listo, ya tenemos la receta perfecta. Siguiendo por tanto esta reflexión las personas que empiezan a liderar los concesionarios están preparadas para cubrir la demanda de servicios y de trato de las nuevas generaciones de clientes. El reto es grande porque tienen que capear el temporal del cambio generacional en la distribución, y por otra parte tienen que adecuar sus negocios a un público que demanda un servicio diferente. Yo diría que antes el foco se ponía más en el producto y en lo que este suponía en la emoción del comprador, y ahora, sin menospreciar esto, la gente demanda un servicio diferente. La escasa diferencia entre productos declina la balanza en favor de aquellos fabricantes y concesionarios capaces de atraer a los compradores por el beneficio que van a adquirir a corto y largo plazo.

Las personas que empiezan a dirigir y los que se incorporen están obligados y obligadas a trabajar en sus organizaciones para el desarrollo de las personas y de sus equipos. Está muy bien dominar las finanzas, los procesos y todas las cosas que se aprenden o que los fabricantes estandarizan, pero para nosotros lo más importante es trabajar con las personas y conseguir que estas sean capaces de crear organizaciones que consigan una clara diferenciación respecto de la competencia. Las empresas no son iguales ni siquiera en las franquicias más estrictas. Son las personas las que consiguen que los clientes se sientan atraídos y que vuelvan, y esa es la base de nuestros negocios. Después de todo, liderar es un arte casi tan grande como conseguir que un concesionario obtenga beneficios de más de un 1% al final del ejercicio.

Paco Díaz
Director en dealerBest

¿Buscas trabajo?

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

- Conductor/a nocturno (Madrid) REF: CNN-MAD-M16
- Cordinador/a nocturno (Madrid) REF: CON-MAD-M16
- Asesor/a Ventas VN (Santander) REF: AVN-SAN-M16
- Director/a financiero (Santander) REF: DIR-SAN-M16
- Asesor/a Ventas VN (Santander) REF: AVN-SAN-M16
- Asesor/a Ventas VN (Girona) REF: AVB-GIR-M16
- Responsable Venta B2B (Oviedo) REF: B2B-OVI-M16
- Gerente (Pontevedra) REF: GER-PON-M16

Encuétralas todas en dealerbest.com/buscar-empleo



AUDI

'AUDI ON DEMAND' LLEGA A ESPAÑA

Superwagen San Cugat (Barcelona) es el primer centro 'Audi on demand' en España. Se trata de la nueva área de negocio digital de la marca alemana, que permite seleccionar el modelo deseado entre una amplia gama, realizar la reserva en www.es.audiondemand.com/book y recoger el coche en el concesionario, con un periodo de reserva que oscila de una hora a 28 días. Este servicio de movilidad premium se estrenó en ocho puntos del Reino Unido y la intención de la marca es ampliar la oferta a otras ciudades del mundo en 2019.



ABARTH

GAMA '70TH ANNIVERSARY'

La emblemática marca italiana celebra su setenta cumpleaños con una edición especial de 595 y 124 Spider, remarcando su exclusividad con el '70th Anniversary', logo creado para esta celebración que lucirán todas las unidades que se matriculen a lo largo de 2019. A esa distinción se une una dotación de serie que completa el equipamiento de los 595 Competizione y Turismo y los 124 Spider, el descapotable nacido de la experiencia de la marca en las carreras. Con esa edición especial, Abarth también celebra su récord de ventas en 2018: 23.500 vehículos en Europa, que son un 36,5% más que en 2017.



saber comprar y ver **Superequipado, por 159€ al mes**

CITROËN Llega el Berlingo Van

Con tecnologías únicas en su segmento, dos longitudes, dos variantes de carrocería –furgón y doble cabina– tres alternativas diésel y dos de gasolina que van de 100 a 130 CV, y cambios manuales de cinco y seis velocidades y una caja automática de convertidor de par EAT8 con ocho, llega el renovado Berlingo Van, que ofrece soluciones para cubrir un gran abanico de necesidades. Además hay dos versiones diferenciadas: Worker, pensada para los trabajos más duros, y Driver, centrada en los profesionales que recorren muchos kilómetros al día. Entre los avances inno-



completa en www.motor16.com/precios

vadores destacan hasta veinte sistemas de ayuda a la conducción, como el indicador de sobrecarga, el sistema de ayuda al estacionamiento 'Surround Rear Vision' –dispone de pantalla para que, en el furgón cerrado, el conductor pueda ver como si tuviese un retrovisor normal– o el freno de estacionamiento eléctrico. El nuevo Citroën Berlingo Van cuenta con una oferta comercial, pensada para profesionales, de 159 euros al mes, que equivaldría a unos 17.700 euros + IVA si se decide la compra.

MERCEDES-BENZ Clase E 300 e, híbrido de gasolina

A los concesionarios llegará en abril, pero ya se vende el nuevo híbrido enchufable de la Clase E: el 300 e, que cuenta con un dos litros de gasolina de 211 CV y otro eléctrico que añade 122 CV para sumar 320 CV. Solo esta disponible en versión berlina, la transmisión es automática 9G-Tronic y puede alcanzar los 250 km/h, pasando de 0 a 100 km/h en solo 5,7 segundos. Además, al igual que su hermano diésel, el 300 de, ofrece una autonomía de 50 kilómetros

en modo eléctrico, mejorando la de su antecesor, el 350 e, al que también gana en dinamismo. Mejoras conseguidas gracias a los componentes perfeccionados de esta tercera generación de híbridos enchufables de la marca de la estrella.

El cargador de a bordo, con una potencia de 7,4 kW, permite cargar la batería del 10 al 100% en 1,5 horas por conexión a un 'wallbox', tiempo que se convierte en cinco

65.750€



horas en una toma de corriente doméstica. Al igual que el resto de modelos comercializados por Mercedes-Benz España se puede beneficiar del Paquete Carga & Instala, equipo opcional integrado en el proceso de venta para la instalación de un 'wallbox' en el domicilio del cliente (1.600 euros, sin impuestos). Del proceso se encarga Endesa, que también ofrece la tarifa Tempo Zero smart para disfrutar de 1.500 kWh al año, a 0 euros en cargas que se realicen entre una y siete de la mañana.

PORSCHE Macan Spirit: exclusivo para España y Portugal

Esta edición limitada, que sólo se venderá en España y Portugal, conmemora la versión especial 924S Spirit de 1988 y, como él, está disponible en blanco y negro –se producirán cien unidades en cada color–. Equipado con un motor de gasolina turboalimentado 2.0 de cuatro cilindros –que incorpora filtro de partículas– y del cambio PDK de doble embra-

que y siete marchas, el conjunto dispone de 245 caballos y permite pasar al Macan Spirit de 0 a 100 km/h en 6,7 segundos, alcanzando los 225 km/h.

A los detalles identificativos se suma una mejora de equipamiento que supone más de 6.500 euros de ahorro sobre el precio de esos elementos como opcionales en la versión de acceso del Macan.

Techo panorámico, faldones laterales, retrovisores antideslumbrantes SportDesign, llantas Macan Turbo de 20 pulgadas en negro, sistema de amortiguación variable Porsche Active Suspension Management (PASM), servodirección plus y ayuda al aparcamiento forman parte de ese añadido.

Por 74.911€
Con un ahorro de más de 6.500€



PORSCHE

SERVICIO DE CARGA PARA ELÉCTRICOS

Más países y nuevas funciones son las novedades de Porsche Charging Service, el servicio de carga para vehículos enchufables y eléctricos de la compañía alemana, que ahora cuenta con 49.000 puntos de carga en doce países, entre los que se encuentra España. En tiempo real se localizan las estaciones de carga, se analiza su disponibilidad y muestra detalladamente el precio. La plataforma también lleva a cabo la facturación mediante los datos de pago almacenados centralmente, por lo que no es preciso registrarse en diferentes proveedores y hay un precio unitario garantizado en cada mercado, con independencia de la moneda.



AIXAM

E-TRUCK: COMERCIAL CERO EMISIONES

Aixam-Pro es la primera marca de vehículos sin carné que proporciona una motorización cien por cien eléctrica a los profesionales que necesitan acceder a zonas con tráfico restringido. La propuesta es el e-Truck, un comercial ecológico cero emisiones, que dispone de 130 km de autonomía, necesita tres horas y media para una carga completa en un enchufe doméstico. Su batería también se recarga en retenciones y frenadas, y el modelo ofrece dos metros cuadrados de superficie en su plataforma de aluminio. Además, cuenta con una espaciosa cabina y su parabrisas panorámico le proporciona gran visibilidad.



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



ALTURA AL SUELO CON DIFERENTES RUEDAS

Carlos Giménez

He leído con atención la prueba del Citroën C5 Aircross y me gustaría que me aclarasen si la altura libre de 23 centímetros es con los neumáticos 205/55 R19 que lleva de serie. ¿Qué pasa si pides en opción los M+S, que son 235/55 R18? ¿Baja la altura al ser neumáticos con la misma sección (55) pero con una llanta menor? Sería una contradicción. También les agradecería que me indicaran la altura libre al suelo del Citroën Berlingo, el Peugeot Rifter y el Opel Combo Life. Muchas gracias.

RESPUESTA

A ti por seguirnos. Vamos a tratar de aclararte tus dudas. La altura libre al suelo del Citroën C5 es de 23 centímetros y lo firma con la medida de neumático que le resulta más propicia, en este caso los opcionales 235/55 R18 M+S. Tu error es creer que al llevar de serie 205/55 R19, la altura de la goma por la sección 55 es la misma en los dos, cuando esa cifra indica el porcentaje respecto al ancho del neumático, es decir, un 55 por ciento respecto a 205 o 235 centímetros.

Si haces los cálculos comprobarás que el perfil con el neumático de 19 pulgadas es de 112,7 milímetros, por 129,3 en el de 18. Si damos un giro completo con la rueda de 19 pulgadas recorreremos 222,4 centímetros, por 224,8 con la llanta de 18. Por lo tanto, esta última es más grande, ya que su diámetro exterior total es de 715,7 milímetros, por 708,1 en la rueda de 19 pulgadas. Es decir, el eje de la rueda de 18 pulgadas se sitúa 3,8 milímetros más alto que con la llanta de 19.

En cuanto a la altura al suelo de Rifter, Berlingo y Combo Life, oscila entre los 16,2 y los 18 centímetros, según los datos que nos han facilitado.



EL MANTENIMIENTO DE CARRIL, ENFOCADO MÁS A LA SEGURIDAD QUE A LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA...

Antonio Quintero

Tengo una duda referente a los sistemas de alerta y mantenimiento de carril. Comentan que son capaces de seguir la trayectoria, pero parece ser que se desconectan si no se sujeta con fuerza el volante. ¿Es cierto? Entonces no sirven como conducción semiautónoma...

RESPUESTA

En primer lugar hay que diferenciar los sistemas de alerta de carril y los asistentes que son capaces de mantener la trayectoria. Hay vehículos que incorporan los dos, y en ese caso algunos modelos exigen que esté activo el control de velocidad adaptativo para que funcione el segundo de esos sistemas. El primero nos avisará si nos salimos del carril con un aviso sonoro o mediante una vibración sobre el volante, además de alertarnos en el cuadro de mandos. Nada más. El segundo es más completo, pues es capaz de mantenernos dentro del carril, ya que el asistente actúa sobre la dirección, evitando así que perdamos la trayectoria.

Aclarado este punto, tenemos que decirte que este asistente, efectivamente, se desconecta si no se sujeta con firmeza el volante. La conducción autónoma total todavía no está homologada como tal, por eso no podemos realizar un trayecto sin colocar las manos en el volante. Sólo nos dejará hacerlo a muy baja velocidad si disfrutamos de un asistente de atascos. Cuando activamos el



control adaptativo, podemos regular la velocidad y la distancia con el vehículo que nos precede. Una cámara frontal leerá las líneas y mantendrá nuestro automóvil dentro del carril, siempre que las curvas no sean muy pronunciadas. Y el sistema nos permitirá soltar las manos –no es aconsejable– unos segundos, tras los cuales nos avisará para que sujetemos de nuevo el volante. Si no lo hacemos desconectará la función de mantenimiento de carril y, en algunos casos, detendrá progresivamente el vehículo.

con el diámetro o la carrera de los cilindros, pero el resultado en cuanto a rendimiento se refiere sí varía. Si la carrera es elevada la velocidad del pistón se incrementa y eso se traduce en una menor potencia, pero al tener más codo el cigüeñal dispondrá de más par a bajas revoluciones. Por contra, si el diámetro es mayor permite girar a más velocidad, beneficiando la potencia en detrimento del par. Además, se pueden montar unas válvulas más grandes.

incluso más elevado que la línea de pilotos traseros o del portón. Los sensores están por debajo para avisarnos de obstáculos a una altura 'razonable', a unos 20 centímetros por encima de los puntos donde se ubican.

¿CÓMO INFLUYE LA CARRERA Y EL DIÁMETRO DE LOS CILINDROS?

Alvaro Fuentes

Para lograr una misma cilindrada en un motor se puede llegar por dos caminos diferentes, jugando

CONSULTAS RÁPIDAS

SENSORES DE APARCAMIENTO 'AÉREOS'

Alfonso Cuevas

No es problema del vehículo, simplemente es que los sensores de aparcamiento traseros no contemplan los obstáculos que se encuentran 'elevados'. Hemos realizado una prueba con el Peugeot 508 de nuestro test de larga duración y, efectivamente, no reconoce una barrera móvil de aparcamiento en la zaga cuando nos acercamos porque ésta se encuentra a un nivel

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

ME HAN MULTADO POR ACCEDER A UN CRUCE Y QUEDARME PARADO PORQUE NO AVANZABAN EL RESTO DE LOS VEHÍCULOS QUE ME PRECEDÍAN. ¿ES CORRECTO?

Efectivamente la normativa establece que, aunque se tenga preferencia de paso, no se deberá entrar con el vehículo en una intersección si, previsiblemente, puede quedar detenido, impidiendo u obstruyendo la circulación transversal. En consecuencia, si viendo que los vehículos precedentes no circulaban se debería esperar antes de acceder a la intersección, ya que en caso contrario, al poder dificultar la circulación de los vehículos que tendrían que circular transversalmente, estaríamos expuestos a una posible denuncia, ya que se habría incumplido la normativa existente al efecto. Por último, se debe recordar que este tipo de infracciones son consideradas graves y, por tanto, serían sancionables con una multa de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

ESTÁ PROHIBIDO ESTACIONAR EN UN VADO, AUNQUE SEA EL PROPIETARIO DEL GARAJE

El otro día fui a ver a un familiar en Algeciras. Vive en una urbanización y tiene garaje privado. Paga su vado correspondiente, pero si se le ocurre aparcarse en la puerta de su garaje le sancionan. Es suyo y lo paga él. ¿Es normal esto?

RESPUESTA

Efectivamente, se debe señalar que tener un vado lo que implica es que ningún vehículo interrumpa la entrada y salida de vehículos; para ello, evidentemente, debe señalarse correctamente.

En este sentido la Ley de Seguridad Vial es clara, está totalmente prohibido estacionar delante de un vado debidamente señalado, sin que establezca ninguna excepción. En consecuencia, aunque el estacionamiento sea del titular del vado, al no cumplirse la finalidad para la que se autoriza dicho vado, que es el mero acceso libre de vehículos, se estaría cometiendo un hecho no permitido por la Ley y, por tanto, se estaría cometiendo una infracción.

La colocación de las placas o señales identificativas de tal reserva en el lugar implican, automáticamente, una prohibición, que es la

de estacionamiento o parada en dicho espacio, y al igual que ocurre cuando se interrumpe el acceso con nuestro vehículo al vado propio, el estacionamiento o parada en el espacio de dicha reserva podría suponer la oportuna denuncia que, a su vez, conllevaría la correspondiente sanción, ya que verdaderamente, se estaría infringiendo la señalización existente en dicho lugar, por lo que se estaría cometiendo una infracción.

Lo normal es que el propio ayuntamiento facilite las

señales correspondientes o placas donde figurará el número de registro de ese vado. Incluso, aunque no fuese así, es decir, aunque sea el propio interesado quien se tenga que encargar de colocar la señalización de prohibido estacionar por entrada y salida de vehículos, y aunque no figure ningún número de registro, la colocación de las placas o señales identificativas de tal reserva en el lugar, implican automáticamente una prohibición que es la de estacionamiento o parada en dicho espacio.

Por tanto, cuando se interrumpe el acceso con el vehículo, aunque sea nuestro propio vado, el estacionamiento o parada en el espacio de dicha reserva efectivamente supondría la comisión de una infracción, lo que podría suponer una denuncia que, a su vez, conllevaría la correspondiente sanción, ya que verdaderamente se estaría infringiendo la señalización existente en dicho lugar, por lo que se estaría cometiendo una infracción al estacionar en un lugar prohibido por la citada señalización, que en función de la ordenanza municipal correspondiente podría ser sancionada con multa de hasta 200 euros.



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.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

El Seat Ibiza a los 30.000 kilómetros

Para valorar el avance que había supuesto la segunda generación del Seat Ibiza sometimos al utilitario a una de nuestras pruebas de larga duración. 'Cambio radical' fue el veredicto.

Hace solo unas semanas el Grupo PSA y Fiat anunciaban la extensión de su colaboración para hacer vehículos comerciales en la planta de Sevel hasta 2023. Pero hace 25 años en

esta revista se mostraban nuevos frutos de esa colaboración en forma de furgonetas clásicas como la Fiat Scudo, Citroën Jumpy y Peugeot Expert. La gran novedad de



esta semana era, sin embargo, otro modelo, una berlina francesa, el Renault Laguna, que se sumaba a la pelea de los Citroën Xantia, Ford Mondeo, Peugeot 405 o el Opel Vectra. El modelo de Renault llegaba al mercado solo en gasolina -95, 115 y 170 caballos- y precios desde 2,25 millones de pesetas.

La prueba de la semana se centraba en el test de larga duración que habíamos realizado a la

segunda generación del Seat Ibiza. El utilitario español había llegado a los 30.000 kilómetros como el primer día, gracias a una calidad de acabado muy superior.

Un reportaje nos mostraba los secretos de las pruebas de choque, en este caso, las realizadas con un Opel Omega.

Y además, una peculiar comparativa analizaba las diferentes alternativas de cadenas para nieve que se ofrecían en el mercado.



LA PORTADA
Nº 537
FECHA
1-2-1994
HABLAMOS DE

Un protagonista casi absoluto en la portada de esta semana. Y además, en un entorno sorprendente, pues el coche se había presentado en Tanzania. Hablamos del nuevo Renault Laguna. Junto a la berlina francesa, había espacio en nuestra portada para la prueba de 30.000 kilómetros con el Seat Ibiza. Y el Rally de Montecarlo.



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

La primera prueba del nuevo Renault Laguna

La nueva berlina francesa pasaba por primera vez por nuestras manos para una prueba a fondo en la que valorábamos sus posibilidades de éxito frente a sus rivales.

Con un sorprendente movimiento empresarial se abría esta revista. La marca alemana BMW se hacía con la británica Rover por unos 210.000 millones de pesetas y con gran-

des planes de crecimiento. Ahora sabemos cómo acabó aquello.

Nuevos modelos llegaban también a nuestras páginas esta semana. Por ejemplo conducíamos por



primera vez los nuevos Honda Civic Coupé, que llegaban al mercado europeo desde las fábricas que Honda tenía en Estados Unidos y Canadá. También conducíamos por primera vez el Audi 80 2.0 16V, versión de corte dinámico del modelo alemán que ofrecía 140 caballos de potencia.

La prueba a fondo tenía como protagonista al Renault Laguna. El modelo francés, con motor 2.0 de 115

caballos y 2,9 millones de precio brillaba por su comportamiento y comodidad.

Otra prueba analizaba dos alternativas en el Seat Córdoba. El 1.4 de gasolina y 60 caballos frente al 1.9 diésel con 75 caballos. Ambos destacaban por su comportamiento y el enorme maletero.

Un informe analizaba el coste por kilómetro de 12 modelos, los más importantes de cada segmento.



LA PORTADA
Nº 538
FECHA
8-2-1994
HABLAMOS DE

La comparativa entre las versiones de gasolina y diésel del Seat Córdoba y la prueba a fondo del nuevo Renault Laguna se repartían, a partes iguales el espacio de nuestra portada. Además había espacio para el arranque de Carlos Sainz en el Mundial de Rallys y para el informe del coste por kilómetro.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

NUEVO PEUGEOT RIFTER EL DÍA ES TUYO



PEUGEOT i-Cockpit®
ULTRAMODULABLE
TECHO Zenith®

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

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

La canoa no está a la venta. Barras de techo opcionales.

El nuevo Peugeot Rifter presenta un estilo elegante y poderoso. Su interior, moderno y tecnológico, sus motores innovadores y su nueva caja de cambios automática de 8 marchas te invitan a vivir una experiencia totalmente nueva. Con Peugeot i-Cockpit®, descubre una conducción más ágil e instintiva gracias al volante compacto, al Head-Up Display y a la gran pantalla táctil de 20,32 cm (8"). Siente el control en la carretera y disfruta del Advanced Grip Control para una motricidad mejorada. Gracias a la navegación 3D conectada, la función Mirror Screen, los servicios Peugeot Connect y la recarga de móviles por inducción, el nuevo Peugeot Rifter goza de una gran conectividad. Y para disfrutar de una conducción más segura, déjate acompañar por las ayudas a la conducción de última generación.

Nuevo Peugeot Rifter: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo desde 5,47 hasta 7,52 en ciclo combinado - Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo: de 143,53 a 170,07. Valores NEDC: Consumo mixto (l/100 km) desde 4,1 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 109 hasta 131.
Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es (www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp).