

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.749 del 26 de marzo al 8 de abril de 2019



El Peugeot 508 GT a los 25.000 kilómetros

Bajo la lupa



MÁXIMA DIVERSIÓN,
MÁXIMA
FIABILIDAD

DOS SUV PARA PRESUMIR EN LA CIUDAD

DS 3 Crossback

Versión eléctrica a final de año



Volkswagen T-Cross

Fabricado en España

PROBAMOS DOS BERLINAS 'ECO' PARA VIAJAR COMO MINISTROS

Prueba



231 CV

Audi A6 45 TDI Quattro Tiptronic

Prueba



218 CV

Lexus ES 300h

Los nuevos Renault Clio y Peugeot 208 frente a frente

Primer análisis



▲ Renault Clio



▲ Peugeot 208

Comfort class SUV.



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

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

DESDE
19.490€⁽¹⁾
FINANCIANDO CON
PSA FINANCIAL SERVICES



INSPIRED
BY YOU



CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 19.490€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 8.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. PVP recomendado para el cliente que no financie: 20.090€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 23.390€. Oferta válida para pedidos del 1 al 31 de marzo de 2019. *Consultar detalles en citroen.es. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 134 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).

Al detalle



TRAGEDIA EN JEREZ

Marcos Garrido, un jovencísimo piloto de solo 14 años falleció el pasado domingo en el Circuito de Jerez durante una carrera. El piloto, de la localidad gaditana de Rota no pudo reponerse de las consecuencias de una tremenda caída pese a que fue trasladado inmediatamente al Hospital General de Jerez. El motociclismo vuelve a verse sacudido, de nuevo por una tragedia, menos de un año después del fallecimiento en el circuito de Montmeló, de Andreas Pérez, otro piloto de 14 años.



VOLVO, BUSCA LOS O ACCIDENTES

La marca sueca sigue con su estrategia de lograr que en sus modelos no haya muertos ni heridos graves. Y ahora da un paso más al incluir, desde 2020, cámaras en sus vehículos para detectar si el conductor se encuentra bajos los efectos del alcohol o las drogas... Y también para evitar distracciones. Si el conductor no responde a señales de advertencia y ante el riesgo de accidente será el propio automóvil el que intervenga, reduzca la velocidad, avise al servicio de asistencia y llegue incluso a parar el coche.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, 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



Hablar de coches

Una mesa redonda, organizada por la Fundación RACE para hablar sobre coches, nos hizo recordar los tiempos en que era considerado una máquina imprescindible, símbolo de libertad.

En otra época no tan lejana, las conversaciones relacionadas con el automóvil eran habituales y, en ocasiones, apasionadas. Suponía debatir, largo y tendido, sobre la trayectoria y logros de una marca determinada, prestaciones, consumos, precios y formas y tiempos de viaje. En otras palabras, el coche era una máquina imprescindible y además suponía para muchos una libertad de movimientos inigualable. Esto, para los nostálgicos, ocurre mucho menos en la actualidad. Ahora, la imagen del automóvil está centrada más en su criminalización y según los políticos de turno y algunos medios a los que solo les interesa la publicidad de las marcas, éste es el único responsable de los grandes males de nuestro tiempo.

Por todo lo anterior, merece un aplauso la reciente iniciativa de una mesa debate sobre el automóvil celebrada por la Fundación del Real Automóvil Club de España (RACE). Estuvo dirigida y moderada por Ramón Roca, patrono de esta fundación y el mejor historiador del automóvil que conozco. También tuvimos la suerte de contar con Vicente Díaz López, ingeniero y catedrático de la Universidad Carlos III. En cuanto a representación de la prensa, estuvo este servidor, en

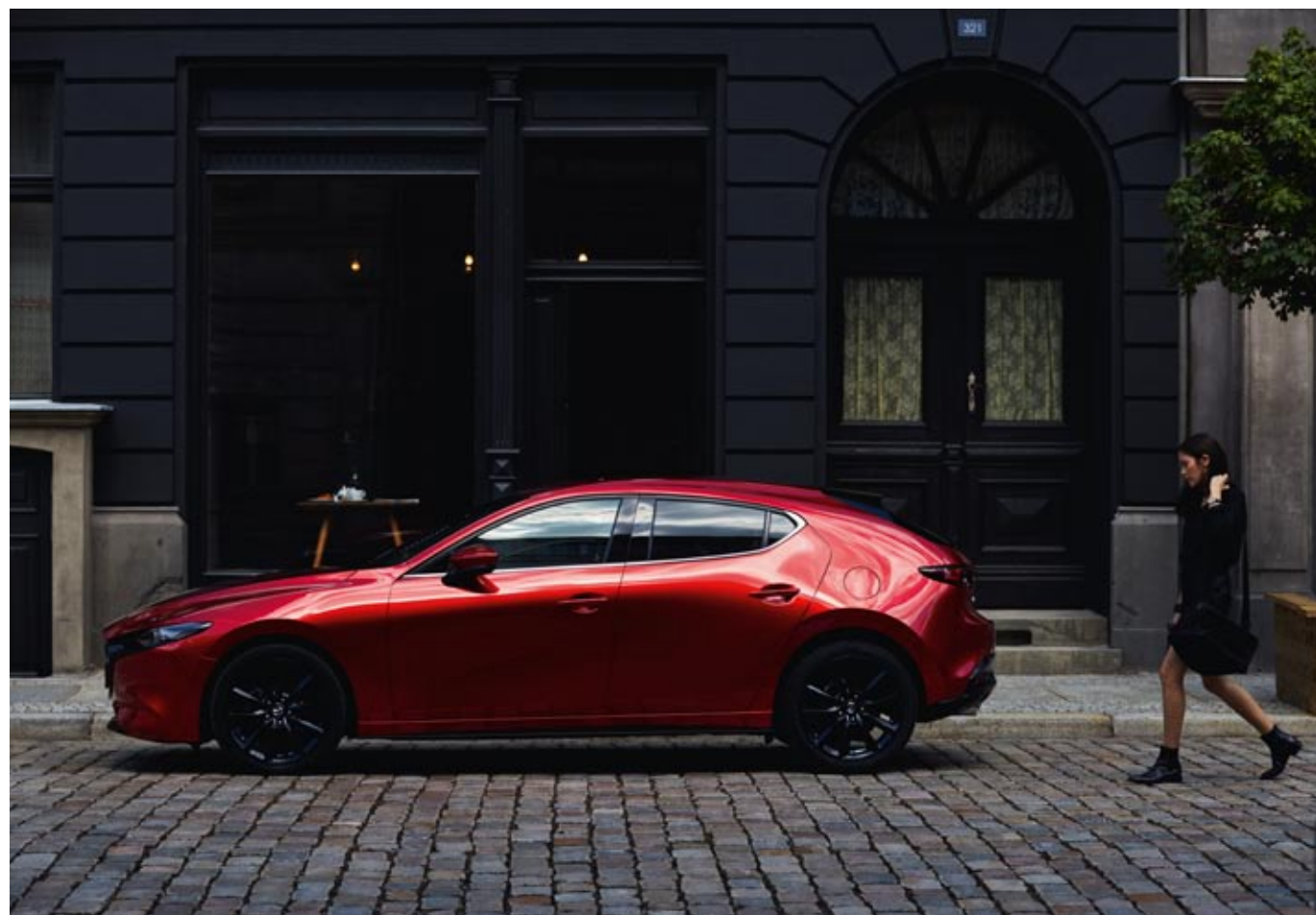
nombre de Motor16. Así, con la participación de los presentes, fue una ocasión excelente para hablar de lo último en movilidad, conectividad, 5G, eléctricos, combustibles, infraestructuras y otras muchas cuestiones. Mención especial merece la exposición de Vicente Díaz sobre las diferentes alternativas energéticas, la movilidad sostenible y todo lo referente a la electrificación. Por su parte, Ramón Roca, del que me confieso admirador, nos ofreció una breve historia del automóvil y sus diferentes etapas hasta llegar a nuestros días. Todo fue enriquecido con preguntas de los presentes sobre el factor medioambiental y aquello que tiene que ver con lo último y las diferentes apuestas a futuro de las marcas del automóvil. En este sentido, y como no podía ser de otra forma, una parte importante de los asistentes

Ahora, la imagen del automóvil está centrada más en su criminalización y según los políticos de turno y algunos medios a los que solo les interesa la publicidad de las marcas, éste es el único responsable de los grandes males de nuestro tiempo.

planteó la típica y tradicional pregunta sobre qué coche comprar, aunque en esta ocasión también surgieron diferentes interrogantes sobre qué vehículo eléctrico adquirir. En resumen, fueron unas horas en las que se habló de casi todo y por su orden, sobre el coche. Una jornada en la que todos los que participamos echamos de menos no disponer de más tiempo.



NUEVO MAZDA3 FABRICADO PARA EMOCIONARTE



Gama nuevo Mazda3. Consumo combinado WLTP: 4,8 – 6,7 l/100km. Emisiones CO₂ WLTP: 130-152 g/km (106-128 g/km NEDC).

DRIVE TOGETHER

Disponible
con etiqueta



SUMARIO

Nº 1.749 • 26 marzo al 8 abril de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

FORD FOCUS ST

La marca del óvalo lanza la nueva variante deportiva del Focus. El ST llega con motores diésel y de gasolina con hasta 240 CV.

8.- PORSCHE CAYENNE COUPÉ

Una variante, todavía más deportiva, del dinámico SUV de la marca alemana.

10.- EN PORTADA

DS 3 CROSSBACK

El segmento de los SUV urbanos premium tiene un nuevo integrante de origen francés. Llega el exclusivo DS 3 Crossback... Y a final de año, con versión eléctrica.

14.- VOLKSWAGEN T-CROSS

Volkswagen completa su ofensiva SUV con el modelo más pequeño, sobre la base del Polo y fabricado en España llega al mercado el T-Cross, por ahora solo en gasolina.

18.- PEUGEOT RIFTER LONG

Un familiar sin complejos este Rifter Long, de 4,75 metros de longitud, modularidad y habitabilidad sorprendentes y lo último en tecnología.

20.- CUATRO RUEDAS

LOS NUEVOS PEUGEOT 208 Y RENAULT CLIO FRENTE A FRENTE

Aprovechando su presencia en el Salón de Ginebra, planteamos un primer cara a cara entre dos de los utilitarios que marcarán el paso.

24.- HABLAMOS CON...

JEFF HINES, DIRECTOR GENERAL DE JEEP PARA EUROPA, ORIENTE MEDIO Y ÁFRICA

25.- HABLAMOS CON...

IVÁN SEGAL, DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIO IBERIA DE GROUPE RENAULT

26.- PEUGEOT 508 A LOS 25.000 KILOMETROS

Hemos puesto a prueba, durante 25.000 kilómetros la revolucionaria propuesta de Peugeot entre las berlinas. El nuevo 508 nos ha



6

18



34



38



sorprendido por su diversión al volante y su fiabilidad máxima.

34.- AUDI A6 45 TDI QUATTRO

Una berlina diésel de gran rendimiento, elevado confort y agilidad, con calidad de 10 y etiqueta ECO.

38.- LEXUS ES 300H

Brilla por su confort, seguridad y suavidad de marcha, y por el bajo consumo real de su mecánica híbrida de 218 CV. Y con etiqueta ECO.

42.- FUERA DE SERIE ITALDESIGN DAVINCI CONCEPT

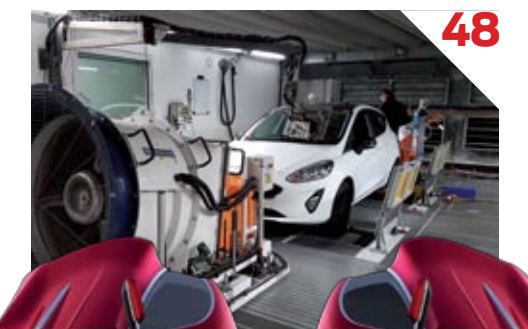
Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	34
DS	10
FORD	6
ITALDESIGN	42
HYUNDAI	7
JEEP	24
LEXUS	38
PEUGEOT	18, 20, 26
PORSCHE	8
RENAULT	20, 25
TESLA	8
VOLKSWAGEN	14
VOLVO	6, 51

48



42



54.- DE CARRERAS

LOS NUEVOS RETOS DE FERNANDO ALONSO

Tras la victoria en Sebring y los triunfos en Le Mans y Daytona, Fernando Alonso tiene las 500 Millas de Indianapolis como objetivo prioritario en 2019. Para después, cualquier nuevo reto parece posible.

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

Un Gran Turismo eléctrico y de tracción total como homenaje a Leonardo da Vinci, en el 500 aniversario de su fallecimiento.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE GREEN NCAP Y AIR INDEX

GREEN NCAP mide la eficiencia y emisiones de los automóviles en condiciones reales de circulación. Y Air Index califica la contaminación de un vehículo en tráfico urbano.

51.- LOS VOLVO A 180KM/H A PARTIR DE 2020

La marca sueca reducirá desde 2020 la velocidad máxima de sus coches para evitar accidentes.

52.- A LA ÚLTIMA

V8 PARA LOS BENTLEY CONTINENTAL GT

La gama del Bentley Continental GT introduce –primero se venderá en Estados Unidos y a Europa llegará a comienzos de 2020– un V8 4.0 Twin Turbo de 550 CV y 78,6 mkg que le permite alcanzar 318 km/h de velocidad punta y acelerar de 0 a 100 km/h en 4,0 segundos, en el caso del Coupé, y en 4,1 si se trata del Convertible. El motor equipa sistema de desactivación automática de cilindros, y en la dotación de serie incluyen llantas de 20 pulgadas.



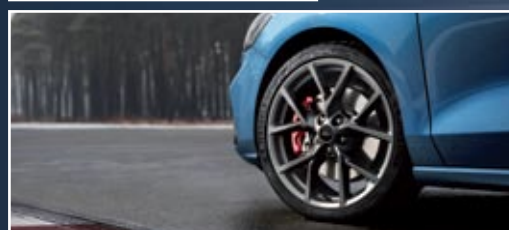
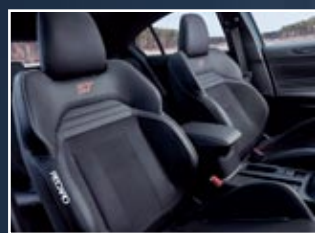
Dos carrocerías y motores de 190 y 280 CV

Los **Ford Focus ST**, a la venta en septiembre

Ford ha confirmado que en septiembre llegará a España el nuevo Focus ST, disponible con las dos carrocerías de la gama –cinco puertas y familiar Sportbreak– y que permitirá elegir entre dos motores: EcoBoost 2.3 de gasolina con 280 CV y 42,9 mkg –con cambio manual de seis marchas o automático de siete– y diésel EcoBlue 2.0 con 190 CV y 40,8 mkg –sólo con caja manual–. Será la primera generación del Focus ST con modos de

conducción seleccionables –con el Pack Performance se añade un programa para circuito–, y también el primer Ford de tracción delantera con diferencial autoblocante electrónico eLSD, ligado a las versiones EcoBoost. Además, el Focus ST EcoBoost de cinco puertas equipará de serie la amortiguación variable continua CCD, que optimiza la respuesta de la suspensión trasera independiente SLA de brazos corto y largo. Respecto a

otros Focus, la amortiguación delantera es un 20 por ciento más firme, y un 13 por ciento la trasera, mientras que la altura al suelo se rebaja 10 milímetros. Y los frenos de los ST reciben discos de mayores dimensiones: 330 milímetros delante y 302 detrás. En el interior, diseño basado en el Ford GT, pues los ST llevan una pantalla de 4,2 pulgadas con la presión de sobrealimentación, la presión de aceite y la temperatura del turbo.



◀ Los asientos delanteros son Recaro. Las llantas de aleación pueden ser de 18 o 19 pulgadas, y el alerón trasero es más grande.



CUPRA ATECA SPECIAL EDITION

Mostrado en Ginebra y disponible a final de año, el Ateca Special Edition recurre a la mecánica conocida –2.0 TSI de 300 CV, cambio DSG7 y tracción 4Drive– pero equipa escapes exclusivos Akrapovic, detalles exteriores en fibra de carbono de color cobre y un interior personalizado.

TATA ALTROZ

El Altroz, un utilitario de 3,99 metros, es el primer modelo de la casa india equipado con la plataforma de arquitectura Alpha, que permite usar motores de gasolina –la primera versión lleva un 1.2 de 102 CV–, diésel y eléctrico. El interior, muy moderno, cuenta con instrumentación digital y pantalla central de 7 pulgadas para el sistema multifunción.



PARA PENSAR

7.000

puntos de carga instalará Skoda en sus tres factorías checas hasta el año 2025

300 puntos de carga ya están funcionando en pruebas, pero en 2025 serán 7.000 los que operen en las plantas de Mladá Boleslav, Kvasiny y Vrchlabí, donde estarán disponibles principalmente para sus empleados.

EL PUNTAZO



Kia lo ha confirmado: la cuarta variante de carrocería del nuevo Ceed será un crossover. La firma coreana, que ha mostrado un primer boceto, dice que tendrá un nombre diferente que pronto desvelará.

Nuevos motores semihíbridos

Volvo actualiza el **XC90**

La marca sueca introduce cambios en el exterior –llantas y parrilla– y en el interior –nuevos materiales como una tapicería con mezcla de lana, y distintas configuraciones de asientos para elegir entre cuatro, seis y siete plazas–, aunque las novedades esenciales tienen que ver con la mecánica, pues el motor híbrido enchufable T8 Twin Engine rinde ahora 420 CV y estrena una nueva batería y un avanzado sistema de recarga mediante frenado por cable eléctrico, de manera que la autonomía sin emisiones aumenta un 15 por ciento. Mejora, por cierto, que se extiende a

las versiones T8 del resto de la Serie 90 y a la Serie 60. Por otro lado, el XC90 adopta por primera vez el sistema de frenado Volvo con recuperación de energía cinética, que se asocia a los actuales motores de combustión interna –tanto diésel como de gasolina– y da lugar a la nueva familia de mecánicas electrificadas

▶ Pocos cambios en el exterior: nuevas llantas, parrilla rediseñada, algunos tonos de carrocería inéditos... Y el interior apenas varía.

das B5, que rebajan el consumo. Asimismo, el XC90 ofrece ahora asistencia a la dirección tanto en el sis-

tema City Safety como en la alerta de puntos ciegos, adopta el sistema de atenuación de colisiones con

vehículos del carril contrario –estrenado en el XC60– y dota de freno automático al aviso de tráfico cruzado.



La octava generación, casi coupé

El nuevo **Hyundai Sonata** estrena diseño

Hyundai ha desvelado la octava generación de su berlina Sonata, que además de apostar por una silueta deportiva de estilo coupé –en línea con el Audi A5 Sportback, el Peugeot 508 o el Volkswagen Arteon– se convierte en el primer Hyundai con la nueva corriente de diseño ‘Sensuous Sportiness’, que el fabricante aplicará a otros vehículos desde ahora. Basado en el ‘concept’ Le Fil Rouge, se caracteriza por la gran inclinación de su parte trasera, el uso generoso de cromados y la nueva iluminación a base de LED. Ade-

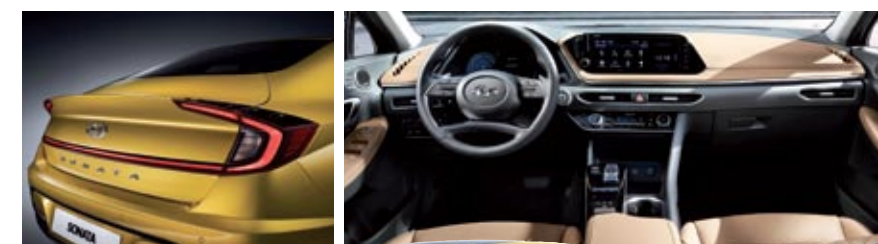
más, en comparación con la generación precedente, lanzada en 2014, el nuevo Sonata crece 45 milímetros de largo –35 de ellos corresponden a la mayor distancia entre ejes– y es 25 milímetros más ancho, mientras que la altura disminuye 30 milímetros. En el interior, el cuadro de instrumentos es más moderno y se inspira en diseños de la aeronáutica militar. La línea superior del salpicadero va más baja,

al igual que los airadores, y en lugar de las pantallas enormes usadas en algunas berlinas de la compe-

tencia se ha recurrido a dos pantallas separadas, pues los ingenieros estiman que distraen menos. Asimismo,

se suprime el selector de cambio tradicional, en favor de una transmisión de control electrónico.

▶ La zaga va más baja que en el modelo anterior y la carrocería crece en longitud y anchura, pero la altura disminuye bastante. El interior es mucho más moderno.





CAMBIOS EN EL JAGUAR XE

El XE introduce cambios exteriores –paragolpes y nuevas ópticas– y un interior dotado de una pantalla de 12,3 pulgadas, similar a la del I-Pace, y del retrovisor interior ClearSight, que transmite imágenes de una cámara trasera. Los precios arrancan en 45.600 euros y el equipamiento de serie se ha visto mejorado.

LYNK&CO 03 CYAN CONCEPT

La nueva marca global de Geely ha desarrollado lo que podría llegar a ser su sedán de altas prestaciones. El 03 creado por Cyan Racing –equivalente a Polestar– rinde 528 CV, tiene tracción delantera, alcanza 100 km/h en 4,4 segundos y pesa sólo 1.287 kilos.



Con motores de 340 y 550 CV

Porsche presenta el primer Cayenne Coupé

La tercera generación del Cayenne se convierte en la primera que cuenta con un Coupé, nueva variante caracterizada por su techo más bajo y con una zona final más inclinada, lo que acentúa la deportividad de la zaga con ayuda del alerón trasero adaptativo –se extiende hasta 135 milímetros a partir de 90 km/h– y los ‘hombros’ anchos. Además, los dos asientos de la segunda fila son individuales y van 30 milímetros más bajos –puede pedirse segunda fila de tres plazas– y se ofrecen dos tipos de techo: uno panorámico fijo de cristal, de serie, y otro opcional de carbono que está disponible en uno de los tres paquetes deportivos ligeros, que también incluyen ele-

mentos Sport Design, llantas GT Design de 22 pulgadas y peso reducido, asientos con la parte central con la clásica tela ajedrezada, así como detalles en carbono y Alcántara en el interior. Para el Cayenne Turbo Coupé se añade también un escape deportivo. El Cayenne Coupé tiene un maletero de 625 litros ampliable a 1.540 –600 y 1.510 litros en la versión Turbo–, y puede elegirse entre dos motores: 3.0 de seis cilindros con turbo de 340 CV, que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 6,0 segundos y alcanza 243 km/h –97.217 euros–, y V8 4.0 biturbo, con el que pasa de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y alcanza 286 km/h –169.029 euros–.



El parabrisas delantero y el pilar A son más pequeños que en el Cayenne normal, pues la altura del techo es 20 milímetros más baja. Y los ‘hombros’ de la carrocería van 18 milímetros más ensanchados.



Previsto para otoño de 2020

Tesla lanzará el Model Y, un SUV eléctrico de hasta siete plazas

El cuarto modelo de Tesla, bautizado Model Y, será un SUV de tamaño medio cuyas entregas empezarán a finales de 2020, aunque la versión de acceso, para la que se anuncia una factura en Estados Unidos de 39.000 dólares –menos de 32.000 euros–, no llegará hasta la

primavera de 2021. Con la batería normal el Model Y tendrá una autonomía de 370 kilómetros, aunque la versión Largo Alcance incrementa ese valor por encima de los



▼ La firma californiana no ha informado sobre las dimensiones del Model Y, pero será un Model X a pequeña escala. Aunque con un interior amplio y versátil.

480 kilómetros. Además de esa versión con más autonomía la gama incluirá otra, denominada Dual-Motor, con tracción total, así como el Model Y Performance, que pasará de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y alcanzará 240 km/h de velocidad máxima. Además, estará preparado para usar la red de cargadores Supercharger –12.000 en 36 países–, así como los nuevos V3 Supercharger, que en una hora cargan electricidad para cubrir 1.600 kilómetros. Habrá versiones de cinco y siete plazas, y su interior, dotado de una pantalla táctil de 15 pulgadas, ofrecerá un volumen máximo de carga de 1.900 litros, incluyendo el maletero delantero.



seat.es/tgi

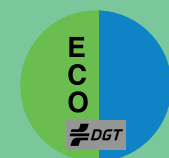
Tecnología TGI híbrida de Gas Natural y Gasolina.

La alternativa ECO.

Gama SEAT TGI. Desde 11.990 €.

Más económica. Más ecológica.

Con la Tecnología TGI híbrida de Gas Natural y Gasolina de los modelos SEAT Ibiza, Arona y Gama León, podrás circular libremente sin restricciones gracias a su clasificación ECO. Además, ahorrarás hasta el 50%* de combustible en modo Gas Natural y podrás recorrer más kilómetros sin repostar. Porque mejorar la movilidad del futuro empieza por hoy.



EL FUTURO HOY



Consumo medio combinado 3,8 a 4,5 kg/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 103 a 124 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 92 a 100 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado Ibiza FR con opcionales, Arona Xcellence con opcionales, León FR con opcionales. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT Ibiza 1.0 TGI 66 kW (90 cv) Reference Plus desde 11.990 € para clientes particulares que entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo o familiar 2º grado o pareja legal. IVA, transporte e impuesto de matriculación, apartaciones comerciales de marca, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluido en el precio. Oferta válida hasta el 31/03/2019 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 11.990 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT. *Porcentaje obtenido de la comparación de un modelo SEAT con un motor TGI conduciendo en modo gas (GNIC) con el mismo modelo de SEAT con un motor a gasolina o diésel, utilizando los datos oficiales y homologados de emisiones de CO₂ y consumo promedio de combustible.

ESTRENA EL BRIOSO 1.2 PURETECH DE 155 CV Y LA PLATAFORMA CMP 'MULTI-ENERGÍA', USADA TAMBIÉN EN EL NUEVO PEUGEOT 208

Un lujo para su clase



sobre funcionalidad, aunque ahí ya rozamos el subjetivo capítulo de los gustos.

Mientras que en las plazas delanteras se va muy bien –enorme la guantera y grande también el cofre central–, en la segunda fila se echa de menos mayor amplitud, pues con un conductor de 1,75 al volante medimos 64 centímetros entre respaldos. Y tampoco sobra anchura: 125,5 centímetros al nivel de las caderas. Ahí cede frente al Q2, 73 milímetros más largo, y también lo hace al hablar de maletero: 350 litros en el DS por 405 en el Audi. Pese a ello, el

▲ Maletero de 350 litros ampliable a 1.050 si abatimos el respaldo trasero 60:40. En el centro, la zaga de la versión PureTech 130, con escape doble a un lado; y más a la izquierda, el DS 3 Crossback con motor PureTech 155: un escape 'gordo' a cada lado.

Tras el DS 7 Crossback, la joven firma 'premium' de PSA pone en el mercado su segundo modelo creado desde cero. Se trata del DS 3 Crossback, un SUV compacto de enfoque urbano que sorprende por su calidad y refinamiento –trasladado al precio–, pero también por su equilibrio entre seguridad, eficacia y confort.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Desde hace meses conocíamos los precios –entre 24.700 y 39.100 euros– del nuevo B-SUV de DS, un exclusivo modelo cuya gama inicial arranca con tres motores de gasolina PureTech tricilíndricos de 1,2 litros –100, 130 y 155 CV– y el diésel 1.5 BlueHDi de 100 CV, variante a la que se sumará pronto la de 130 CV. Y a esas cinco alternativas mecánicas se añadirá a finales de año otra cien por cien eléctrica, bautizada E-Tense –ver cuadro en página 12– y que ya hemos podido conducir.

Pero el grueso del kilometraje durante nuestra primera toma de contacto con el DS 3 Crossback en los Alpes Marítimos franceses lo cubrimos con las versiones de gasolina más potentes: el PureTech 130 y, dotado de un propulsor inédito en PSA, el PureTech 155; y en ambos casos con la agradable transmisión automática EAT8, pues la firma gala reserva por ahora la caja manual a los motores de 100 CV.

El coche supone también el estreno de

la nueva plataforma CMP 'Multi-Energía', lo que da acceso a las últimas tecnologías del sector: en seguridad, en movilidad... Nos damos cuenta de eso al acercarnos, pues cuando estamos a metro y medio de la carrocería se despliegan las manillas de las cuatro puertas laterales, que después se plegarán solas al iniciar la marcha.

Entramos y nos recibe un habitáculo realmente refinado. La casa gala fija como rivales a modelos 'premium' como el Audi



▲ Los acabados superiores incluyen de serie la tapicería de cuero. La amplitud detrás, justita.

PRECIO desde **24.700 €**

EMISIONES DE CO₂: DE **0 A 123 g/km**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

➕ Calidad general. Acabado lujoso. Comportamiento y tacto de conducción. Motores eficaces y cambio EAT8. Equipamiento. Versión eléctrica E-Tense.

EN CONTRA

➖ Plazas traseras bastante justas. Instrumentación pequeña. Ubicación y diseño de algunos mandos. Cambio manual sólo con motores de 100 CV. Precio.

Q2 o el Mini Countryman, pero en ninguno de ellos hallaremos los lujosos materiales o el artesanal cuidado por el detalle del que presume el DS 3 Crossback, que sitúa la calidad máxima en este segmento un peldaño más arriba. Además, podemos elegir entre varios acabados, que DS llama 'inspiraciones': desde el básico Be Chic –de serie monta instrumentación digital, pantalla táctil de 5 pulgadas, alerta activa de cambio involuntario de carril o alerta de riesgo de colisión con frenado automá-

tico de emergencia hasta 85 km/h– hasta la suntuosa edición limitada La Première, pasando por Performance Line, So Chic y Grand Chic. Y las posibilidades de elección crecen con las 9 llantas de aleación, los 9 colores de carrocería o los 3 tonos de techo. Aunque, curiosamente, no se ofrecerá techo acristalado.

Nos sentamos y enseguida alcanzamos una postura cómoda al volante, a lo que ayudan unos asientos cómodos y con sujeción o la correcta visibilidad en todas direcciones. La pantalla central de las versiones superiores es de 10,3 pulgadas, y bajo ella se dispone una original botonera sobre formas romboidales que integra los aireadores centrales. Menos convincentes son los mandos que hay en la consola –junto al selector de cambio– por su aca-

bado cromado de compleja visibilidad; y los mandos a la izquierda del volante quedan escondidos. E incluso parece demasiado pequeño el cuadro digital configurable. DS, una vez más, prioriza diseño

espacio para equipaje del DS 3 Crossback nos parece correcto.

La nota sube mucho al ponernos en marcha, pues el pequeño SUV de DS pisa muy bien la carretera: aplomo, balanceo



▲ Salpicadero de gran personalidad y con materiales y refinamiento por encima del que tienen rivales como el Audi Q2 o el Mini Countryman. Pero la instrumentación, que es digital y configurable, parece algo comprimida, y no nos convencen los 'vistosos' pero poco visibles –por diseño o ubicación– mandos de tablero o consola. DS ofrece también el Head-up Display.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130	PURETECH 155
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.500	155 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.750	24,5 / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/60 R17
Peso (kg)	1.205	1.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534	4.118 / 1.791 / 1.534
Volumen maletero (l)	350 / 1.050	350 / 1.050
Capacidad depósito (l)	N.d.	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	8,2
Velocidad máx. (km/h)	196	208
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	5,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	111	123
Precios desde... (euros)	27.700	31.200

LAS MANILLAS DE PUERTA AFLORAN AL DETECTARNOS



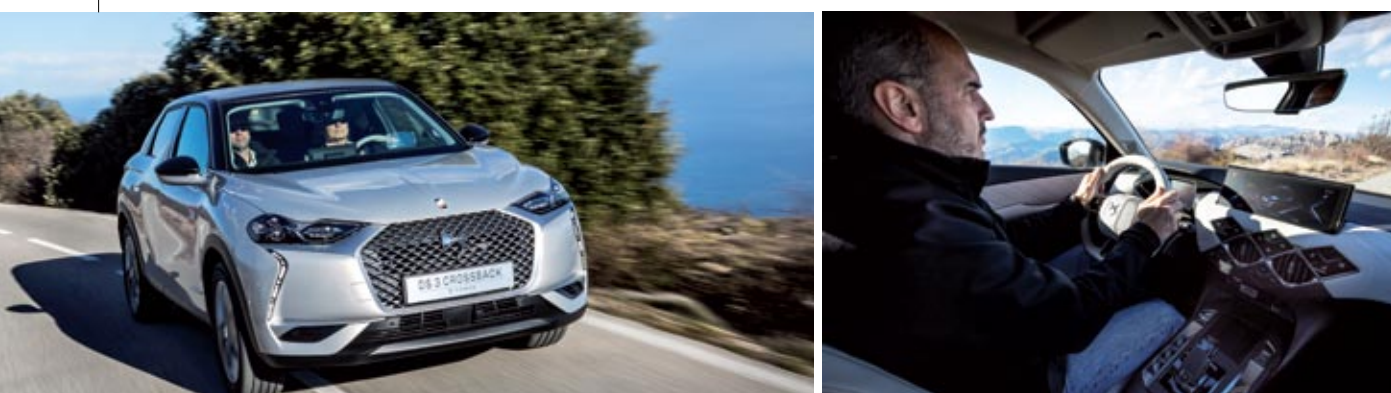
bien controlado, eficacia y precisión en la trayectoria, confort sobre firmes ondulados... Las carreteras del Rally de Montecarlo nos permitieron llevarlo al límite para verificar su seguridad y su destacable dinamismo, pero también para compro-

bar el rendimiento de sus motores Pure-Tech más potentes, pues si el de 130 CV ya va bien –nos parece una versión lógica–, el nuevo de 155 CV, más ‘lleno’, redondea las sensaciones con su brío extra y su sonido ligeramente más deportivo.

DS 3 CROSSBACK E-TENSE PROBAMOS EL PRIMER ELÉCTRICO CREADO POR PSA

Aunque marcas como Citroën o Peugeot comercializan desde hace tiempo utilitarios eléctricos –tanto el C-Zero como el iOn corresponden en realidad a un desarrollo de Mitsubishi–, podemos considerar que el primer eléctrico ‘de serie’ creado por PSA –del Peugeot 106 Electrique sólo de fabricaron 6.400 unidades entre 1995 y 2003– es este DS 3 Crossback E-Tense que acabamos de conducir, y que llegará a España a finales de año. Han sido sólo cinco kilómetros de test por las carreteras interiores de una base militar francesa –eran unidades de preserie sin matrícula–, suficiente para extraer algunas conclusiones sobre este lujoso y práctico ‘0 emisiones’, que en Francia ya está disponible por 45.100 euros –39.100 restando la ayuda gubernamental–, con garantía de 8 años o 160.000 kilómetros. Sus 136 CV mueven muy bien un conjunto de 1.525 kilos, masa razonable porque sólo la

nueva arquitectura eléctrica, dotada de una batería de iones de litio de 50 kWh con refrigeración, supone 350 kilos. La aceleración desde parado es brillante –de 0 a 100 km/h en 8,6 segundos–, pero también las recuperaciones, pues disponemos de un par máximo de 26,5 mkg y siempre hay empuje. Con una velocidad punta de 150 km/h, el coche rueda a ritmos ‘legales’ en silencio casi total. Y el peso extra no altera apenas el eficaz comportamiento de los otros DS 3 Crossback, aunque en curvas cerradas se aprecia más inercia. La autonomía homologada (norma WLTP) es de 320 kilómetros y la recarga se puede hacer en cargadores de 100 kW –30 minutos para alcanzar un 80 por ciento–, en un ‘wallbox’ de 11 kW –5 horas– o en enchufes domésticos. Además, podemos circular en modo ‘D’ o en uno nuevo, llamado ‘B’, que retiene más al decelerar y optimiza la regeneración de la batería.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos
Peso en vacío	1.525 kg
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 / 1.050
Neumáticos	215/60R17
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de batería	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Velocidad máxima (km/h)	150
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo WLTP	320 km
Alcance máximo NEDC	430 km
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo recarga (32A)	8 horas (7,4 kW)
Tiempo recarga (0-80%)	30 minutos (100 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.



◀▶ La instrumentación del E-Tense es específica, y la pantalla central también ofrece información exclusiva sobre consumo, eficiencia o recarga. Además, el cambio tiene un modo ‘B’ que aumenta la generación de energía al decelerar.

NUEVOS HORIZONTES

NUEVO LEXUS UX 250h HÍBRIDO POR 250€/MES*

El nuevo Lexus UX 250h desafía todo lo anterior. Su tecnología 100 % híbrida autorrecargable y su rompedor diseño son la expresión de una fuerza inconfundible, capaz de desafiar nuevos horizontes.

*48 cuotas de 250€/mes. Entrada: 11.922,30€. Última cuota: 19.314,79€. TAE: 9,18%

Descubra más en www.lexusauto.es



135 kW 184 CV, 4,1l/100km, CO₂: 94 g/km, NO_x: 0,007 g/km.

LEXUS
EXPERIENCE AMAZING

Lexus UX 250h Business MY19 con Full Drive. PVP recomendado: 35.500€ por financiar con Lexus Privilege. Entrada: 11.922,30€ TIN: 7,95%. TAE: 9,18%. 48 cuotas de 250€ / mes y última cuota (valor futuro garantizado): 19.314,79€. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 648,39€. Precio Total a Plazos: 43.237,09€. Importe Total de Crédito: 24.226,09€. Importe Total Adeudado: 31.314,79€. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar 20.000€. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su UX 250h Business MY19 con Full Drive por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional, y paquete de Full Drive incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 30/04/2019. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. El paquete Full Drive ofertado se refiere a la contratación conjunta de Financiación con Lexus Privilege, Seguro Lexus Premia durante 1 año, Servicio de Conectividad Lexus Connected durante 4 años y Programa de mantenimiento Care durante 4 años. Incluye primer año de Seguro a todo riesgo con Franquicia de 300€ ofrecido en régimen de coaseguro por AIOI NISSAY DOWA INSURANCE COMPANY OF EUROPE Ltd. y LIBERTY SEGUROS con la Mediación de TOYOTA INSURANCE MANAGEMENT LIMITED para clientes UX mayores de 27 años, más de 5 años de carnet y bonificación acreditada de 4 o más años sin siniestros o 5 años y máximo un siniestro. Condiciones sujetas a la normativa de contratación y aceptación del riesgo por parte de la Compañía.

Volkswagen llega con ganas de dar guerra en el segmento de los todocamino urbanos. El T-Cross, su quinto modelo SUV, quiere convertirse en referencia como lo son, en otros segmentos, otros modelos de la marca alemana. Y, salvo detalles de acabado a mejorar, por dinámica o tecnología puede estar en condiciones de conseguirlo.



A lo grande

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con el T-Cross, el más pequeño de los SUV de Volkswagen, la marca alemana cierra a lo grande su primera ofensiva de lanzamiento de modelos todocamino. Porque el T-Cross se suma al T-Roc entre los compactos, Tiguan en los SUV medios, Tiguan Allspace como SUV familiar y el poderoso Touareg como representante en los todocamino premium con el mismo objetivo que estos: convertirse en referencia. Y lo hace en un segmento en el que no estaba hasta ahora la marca alemana y que es el que más crece en la actualidad.

El T-Cross atesora grandes virtudes para convertirse en uno de los gallitos. Con la plataforma MQB A0 como base destaca por su máximo aprovechamiento

del espacio interior. Con la misma distancia que el Polo, gana a este en amplitud, en altura en los asientos traseros, en capacidad de maletero y en modularidad interior gracias a esa segunda fila deslizable 14 centímetros y que permite modular la capacidad interior desde los 385 litros (más que en el Golf) hasta unos estupendos 455 litros. Y si pliegas el respaldo del asiento del pasajero delantero en ese hueco se pueden guardar objetos de hasta 2,40 metros de longitud. A eso suma la mayor altura al suelo, que hace muy cómodo el acceso y la salida.

Referencia en habitabilidad, el T-Cross también quiere serlo en dotación tecnológica sobre todo en el cada vez más valorado aspecto de la conectividad. Todos los T-Cross disponen de una pantalla táctil de ocho pulgadas, carga del móvil por

inducción, tomas USB de serie delante y en opción detrás y de la aplicación Volkswagen Connect un asistente personal (ver recuadro). Y puede disponer de cuadro de instrumentos digital de 12,3 pulgadas, que es equipo de serie en el acabado Sport, el único modelo de su clase que lo ofrece.

Y añade una característica de la que hasta ahora no alardeaban los Volkswagen, la capacidad de personalización. Se ofrece con una gama de 12 colores diferentes, cuatro distintos pack estilísticos y de llantas, con medidas entre 16 y 18 pulgadas... Y la posibilidad de combinar el interior con detalles y colores del exterior para que cada usuario lo adapte a su gusto, incluyendo dos llamativos acabados para la versión más equipada, en color naranja o verde.

En cuanto a sistemas de ayuda a la conducción también brilla a gran altura: Front Assist con frenada de emergencia en ciudad y detección de peatones, aviso de salida del carril, asistente de arran-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 95	1.0 TSI 115
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima/rpm	95/5.000-5.500	115/5.500
Par máximo/rpm	17,8/2.000-3.500	20,4/2.000-3.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 vel	Man 6 vel/Aut 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.245	1.250/1.270
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.110/1.782/1.558	4.110/1.782/1.558
Volumen maletero (l)	385/1.281	385/1.281
Capacidad depósito (l)	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	10,2
Velocidad máx. (km/h)	180	193
Consumo mixto (l/100 km)	4,9	4,9
Emissiones CO ₂ (g/km)	112	112/111
Precios desde... (euros)	18.990	18.990

que en pendiente, asistente de ángulo muerto y de salida del aparcamiento o detector de fatiga son de serie desde el acabado más básico. Y puede completarlo con dispositivos como el Control de Crucero Adaptativo que ya se ofrece en el segundo nivel de acabados, el Advance.

Y para la parte mecánica se presenta, por ahora, con una gama corta pero que no tardará en crecer. Llega en gasolina, el bloque tricilíndrico 1.0 TSI con 95 y 115 caballos—el primero solo con cambio manual de cinco velocidades y el segundo con cambio manual de seis marchas o el automático DSG de doble embrague y siete relaciones—. Y en breve el diésel 1.6 TDI con 95 caballos de potencia y los dos tipos de cambio disponibles. Más adelante se sumará a la gama, para completarla por arriba, una versión 1.5 TSI con 150 caballos de potencia. Todos ellos motores que cumplen con la normativa Euro 6d Temp y que destacan por combinar a la perfección eficiencia y rendimiento.



▲▼ Equipado con lo último en tecnología: pantalla de 8 pulgadas de serie, cuadro digital de serie en el T-Cross Sport, cargador inalámbrico... Y muchas posibilidades de personalización.



Durante la presentación internacional celebrada en Mallorca el T-Cross ha confirmado lo que había mostrado la primera vez que pudimos probarlo, todavía camuflado, el pasado mes de julio. Nos hemos puesto al volante de las tres alternativas mecánicas. En los tres casos el T-Cross muestra su ADN Volkswagen, ese

que hace que los coches alemanes siempre nos suenen familiares. Todo muy racional, muy pensado; todo colocado en su sitio, uno tiene la sensación desde el primer momento de llevar toda la vida conduciéndolo.

Empezamos con la versión diésel y cambio automático, que nos recibe con



PRECIO	DESDE 18.990 €
EMISIONES DE CO ₂ : 111 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Modularidad y espacio interior. Comportamiento dinámico. Motor 115 y cambio DSG	Calidad de plásticos. Sonoridad diésel. Hueco en el maletero al adelantar asientos



ESTILO TODOCAMINO GRACIAS A UNAS FORMAS CUADRADAS QUE AYUDAN A UN INTERIOR CON BUENAS COTAS DE HABITABILIDAD





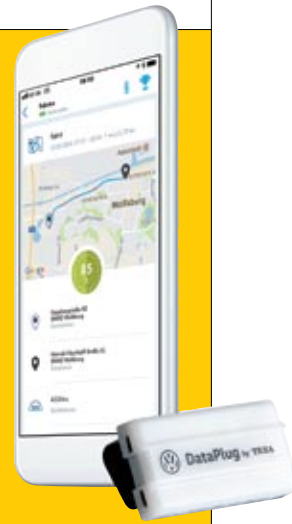
DOS MOTORES TSI POR AHORA. EN BREVE LLEGARÁ EL DIÉSEL D E 95 (SOLO 5% DE PREVISIÓN DE VENTAS) Y DESPUÉS UN 1.5 TSI DE 150 CV



▲▲ 385 litros de capacidad que se amplían hasta 455 al adelantar la banqueta trasera... Pero queda un hueco entre la base del maletero y el respaldo donde se pueden colar cosas.

VOLKSWAGEN CONNECT Conecta y disfruta con tu coche

Volkswagen explora las posibilidades de la interacción entre coche y conductor con Volkswagen Connect (que actúa como asistente personal) y se ofrece en todos los T-Cross. Para ello basta un smartphone, descargar la aplicación Volkswagen Connect y el VW Connect DataPlug que ofrece de serie en el T-Cross y se conecta por Bluetooth con tu móvil. Ofrece información sobre el estado del coche: nivel de carburante, kilometraje, próximos intervalos de servicio... Otra función permite registrar las rutas recorridas con la duración, el tramo o los costes de combustible y compartirlas con otros usuarios. Más opciones, como la llamada de ayuda ofrece contacto directo con la asistencia en carretera. Y guarda la última ubicación del coche, la muestra en un mapa y puede guiar al usuario hasta allí. Hay además consejos para optimizar el modo de conducción y con la función 'Mis retos' permite que nos comparemos con otros VW en cuestiones de eficiencia en la conducción, distancias recorridas... Y ganar puntos para desbloquear nuevos retos.



◀◀ Líder en modularidad en el interior gracias a la banqueta trasera que se puede desplazar 14 centímetros hacia adelante. En la posición más avanzada no queda mucho espacio salvo que el conductor vaya muy adelantado.

una sonoridad evidente, lo que indica que hay trabajo por hacer en la insonorización. Pero el resto es muy satisfactorio. El motor es suave y enérgico, aunque su carácter y su nivel de potencia hacen que se sienta muy cómodo rodando en auto- vía. En las carreteras del interior muestra un poco de pereza hasta las 1.800 vueltas, aunque a partir de ahí todo va bien. Excelente el cambio, el tacto de la dirección y los frenos. Y en cuanto al confort

de marcha, las suspensiones son firmes pero en absoluto incómodas y transmiten confianza desde el principio.

Nos espera después el T-Cross de acceso. El tricilíndrico nos sorprende por su suavidad y su rendimiento. Es muy agradable de conducir y pone empeño para mover el coche, pero tal vez los 95 caballos se quedan un poco justos y hay que

andar jugando con el cambio –bien por recorridos y manejo la palanca– para tratar de sacarle todo el jugo al coche.

Y nuestro tercer compañero, el 115 caballos saca todas sus virtudes para convertirse en la alternativa a tener en cuenta si valoramos todos los aspectos dinámicos; rendimiento, suavidad de marcha, consumo, prestaciones. Ade-

más, con el cambio automático hace una pareja perfecta. Lo probamos en carretera, donde resuelve los adelantamientos en un santiamén y en autovía, donde nos permite rodar a buen ritmo con un consumo muy razonable –el ordenador marca 5,3 l/100 km tras nuestro viaje por autovía a ritmo ligero–. Esta versión de 115 caballos será la más vendida de la gama; y tiene todo el sentido tras nuestra prueba. Pero cualquiera de los otros dos modelos proporcionarán suficientes satisfacciones sobre todo para los que buscan una conducción más tranquila.

Con tres niveles de acabado, Edition, Advance y Sport, el nuevo Volkswagen T-Cross llega el próximo mes de abril al mercado con un precio que parte de 18.990 euros para la versión Edition 1.0 TSI de 95 caballos. Un coste por encima del de sus rivales, pero ya se sabe que el sello de Volkswagen siempre desmarca los modelos de la marca alemana de los generalistas.

Y en ese coste se incluyen paquetes de equipamiento en promoción de lanzamiento, aunque con vocación de man-

OTRO NAVARRO UNIVERSAL

La factoría navarra de Landaben empieza a estar a 'velocidad de crucero' en la fabricación del T-Cross. El crossover comparte líneas de montaje con el Polo y la previsión, que no tardará en cumplirse, habla de que cada día saldrán 700 T-Cross y 700 Polo de la factoría, para cumplir la previsión de 140.000 unidades anuales. Eso, evidentemente, a falta de que el éxito del nuevo modelo pueda canibalizar las ventas del Polo –lo que no descartan en Volkswagen– y entonces aumentaría la producción del T-Cross y bajaría la del Polo. Y si las cifras del Polo se mantienen, aún hay margen de aumentar la producción abriendo turnos los sábados y aumentando la plantilla para dar respuesta a la demanda. Con ello, Landaben responde al reto que se planteó cuando en 2014 se anunciaron inversiones en la planta de 1.000 millones de euros para fabricar dos de los modelos de mayor tirón de la marca alemana.



tenerse en el tiempo. Por ejemplo el Edition cuenta con sistema de infoentretenimiento Composition con pantalla de 8 pulgadas, la app Volkswagen Connect y el aire acondicionado Climatic. En el acabado Advance se ofrece el climati-

zador Climatronic y el sistema de control de crucero ACC. Y por último, en el Sport el equipamiento se completa con el Volkswagen Digital Cockpit con pantalla de 12,3 pulgadas y la cámara Rear View de visión trasera.

SALÓN
VO

XXIII Salón del Vehículo de Ocasión y **Seminuevo**
24 mayo - 2 junio 2019

ORGANIZA



IFEMA
Feria de Madrid

SAL RODANDO

El salón de vehículos de ocasión y seminuevos certificados más grande de Europa



PROMUEVE

GANVAM

vehiculo-ocasion.ifema.es

4,75 M DE LONGITUD MIDE ESTE RIFTER LONG. CON ESAS MEDIDAS

Familiar diferente

La gama del Peugeot Rifter se corona con esta versión Long que quiere ser alternativa a los monovolumen y familiares. Frente a ellos muestra habitabilidad sorprendente, hasta siete plazas, acabados de calidad y una gama mecánica y de asistentes a la conducción donde no falta de nada. Para familias sin complejos.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La llegada del Rifter –el heredero del comercial Partner en las versiones de pasajeros–, ha dado argumentos a Peugeot para lanzar un familiar diferente. Un modelo concebido como un turismo y no como ‘una furgoneta convertida en coche de pasajeros’, aunque en sus formas guarde ciertos rasgos de vehículo comercial o en sus acabados tenga aspectos no tan cuidados como en un turismo equivalente. Pero la base del Rifter es la misma plataforma EMP2, desarrollada expresamente para los últimos modelos del Grupo PSA –del

Peugeot 308 al Citroën C5 Aircross, pasando por el 3008 y 5008 o el Opel Grandland X–; y la tecnología que incorpora el Rifter no envidia nada a sus hermanos de gama, con hasta 18 sistemas de asistencia disponibles.

Además el Rifter se adorna con elementos que se han convertido en seña de identidad en la marca del león como el cuadro de instrumentos elevado i-Cockpit, el pequeño volante de diseño octogonal o la pantalla táctil flotante de 8 pulgadas (de serie desde el acabado Active, segundo nivel de la gama).


Y todas esas virtudes las completa con

PRECIO (CON DTO) **16.900 €**


 EMISIONES DE CO₂: **143 G/KM**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

 Habitabilidad y capacidad interior. Motores y cambio EAT8. Ayudas a la conducción. Asientos individuales en 2ª y 3ª fila

DEBE MEJORAR

 Calidad de algunos plásticos a mejorar. Tamaño portón trasero. Sonoridad interior. Segunda fila no desplazable

datos para convertirse en clara alternativa a los monovolumen o familiares de gran tamaño. Este Rifter Long cumple con los 35 centímetros más de tamaño respecto al Rifter normal, hasta llegar a los 4,75 metros de longitud, con sus casi 3 metros de distancia entre ejes que configuran un interior récord de amplitud y con una gran cota de altura al techo. Y una capacidad de maletero que puede llegar a los 4.000 litros si quitamos todos los asientos o a cargar objetos de hasta 3,05 metros de longitud abatiendo el respaldo del asiento del copiloto. Y eso ofreciendo siete pla-



El estilo exterior sobre todo en el acabado GT Line tiene aire muy de SUV.



EXTERIORES OFRECE UNA CAPACIDAD INTERIOR SOBRESALIENTE



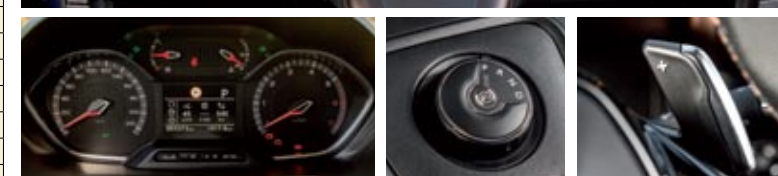
◀ El gran tamaño del portón trasero es uno de sus inconvenientes, pero se puede abrir solo la luneta trasera. En el interior, incluso con siete asientos el maletero es correcto; y cuando se pliegan los últimos, es enorme.



llegará en breve) y en diésel el 1.5 Blue-HDI que se ofrece con 100 y 130 caballos. El cambio puede ser manual de seis velocidades (cinco en el diésel de 100 caballos) o la caja EAT8 de convertidor de par y ocho velocidades. Y además, puede ofrecer Advanced Grip Control con control de descenso de pendientes, que per-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH 110	1.5 BLUEHDI 100	1.5 BLUEHDI 130
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499	1.499
Potencia máxima/rpm	110 / 5.500	100 / 3.500	130 / 3.750
Par máximo/rpm	20,9 / 1.750	25,5/N.D.	30,6/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 5 vel.	Man, 6 vel/Aut 8
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Peso (kg)	1.430	1.501	1.527/1.540
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.753/1.848/1.870	4.753/1.848/1.870	4.753/1.848/1.870
Volumen maletero (l)	1.050 / 4.000	1.050 / 4.000	1.050 / 4.000
Capacidad depósito (l)	61	61	61
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.	N.D.	N.D.
Velocidad máx. (km/h)	168	163	179
Consumo mixto (l/100 km)	6,6	5,4	5,6
Emisiones CO ₂ (g/km)	150	143	149
Precios desde... (euros)	24.100	24.850	27.700/29.300



▲ No envidia nada en equipamiento a cualquier otro Peugeot: i-Cockpit, pantalla táctil de 8 pulgadas, cambio EAT8, levas en el volante...

zas de primera; en la segunda fila son butacas individuales desde el segundo nivel de acabado, las tres del mismo tamaño y con anclajes Isofix. Y en la tercera fila son asientos de las mismas características –no los habituales escamoteables–, cómodos y preparados para realizar viajes de verdad con una postura natural de las rodillas y espacio suficiente para las piernas.

Además, la gama se estructura como en cualquier modelo de la marca, incluyendo como tope la versión GT Line de aire más dinámico. Y desde el nivel más básico el equipamiento es completo, con avisador de cambio involuntario de carril, sistema de lectura de las señales de límites de velocidad, frenada automática de

emergencia, regulador de velocidad, avisador de fatiga o encendido automático de los faros como equipo de serie.

Y en el tope de la gama no faltan Mirror screen con Apple CarPlay y Android Auto, cargador inalámbrico para el móvil, detector de obstáculos traseros, volante de cuero, asientos individuales, freno eléctrico, acceso y arranque sin llave, encendido automático de luces y limpiaparabrisas, navegador 3D con reconocimiento de voz y Peugeot Connect, lector inteligente de los límites de velocidad, detector de fatiga con cámara...

La gama de motores cuenta con dos alternativas en gasolina, el tricilíndrico PureTech con 110 ó 130 caballos (este

mite que el Rifter se atreva con recorridos fuera de carretera sin ningún complejo y que apareja neumáticos mixtos Michelin Latitude Tour Mud & Snow.

En nuestra prueba nos hemos puesto al volante del diésel de 130 caballos. Un motor suave y dinámico, que empuja desde abajo y combina a la perfección con el cambio automático. Pese a su mayor volumen su comportamiento no tiene nada que envidiar a ninguno de los SUV de la casa. La dirección es precisa y con la dureza justa; las suspensiones tiran a blandas y promueven más el confort que el dinamismo. Lo mismo que ofrecen los monovolumen clásicos a los que este Rifter ha decidido plantar cara.

EN GASOLINA LOS DOS MODELOS CORONAN SU GAMA CON UN MOTOR DE 130 CABALLOS: 1.2 PURETECH EL 208 Y 1.3 TCE FAP EL CLIO



tres rivales con algunos centímetros extra aquí y allá en el habitáculo: Kia Rio, Seat Ibiza y Volkswagen Polo. En cambio, 208 y Clio superan, aunque por poco, al Ford Fiesta.

En cuanto al maletero, Peugeot habla de 309 litros VDA –265 más los 44 disponibles bajo el plano de carga si no hay rueda de repuesto–, mientras que Renault no ofrece aún esa información, pero indica que

Guerra abierta

A la vuelta del verano Peugeot y Renault iniciarán, respectivamente, la comercialización de las nuevas generaciones de 208 y Clio. Aprovechando su presencia en el Salón de Ginebra, donde ambos fueron presentados oficialmente, hemos planteado un primer cara a cara entre dos de los utilitarios que marcarán el paso en este segmento.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Casualidad o no, lo cierto es que los nuevos 208 y Clio han llegado a la vez. Y las coincidencias van más allá pues ambos estrenan plataforma –la CMP en el Peugeot y la CMF-B

en el Renault–, complementan sus gamas de gasolina y diésel con sendas versiones ecológicas –el e-208 cien por cien eléctrico y el Clio E-Tech de naturaleza híbrida–, ponen en juego tecnologías al más alto nivel y hasta proponen carro-

cerías de tamaño casi calcado, separadas en longitud por los exiguos 5 milímetros extra del 208, mientras que en anchura –53 milímetros más– y altura –10 milímetros extra– tiene más talla el Clio. Para coincidir en eso, no obstante, han se-

guido vías distintas, pues si el nuevo 208 es claramente más grande que su antecesor –93 milímetros de ‘estiramiento’–, el Clio V ha contenido su tamaño: es 12 milímetros más corto y 8 más bajo que el Clio IV. El de Renault, además, se beneficia de una distancia entre ejes superior: 2.583 milímetros, frente a los 2.540 en el modelo de Peugeot.

Es pronto aún para compararlos ‘de verdad’, pues los dos serán lanzados en septiembre, pero quisimos aprovechar su aclamada presencia en el Salón de Ginebra para tomar un profundo contacto estático con ambos y, en la medida de lo posible... enfrentarlos.

Y el primer paso tiene que ver con las dimensiones interiores –ver cuadro resumen en página 23–, cuyo análisis muestra ciertas similitudes, como una anchura en las plazas delanteras –al nivel de los hombros– de 136 centímetros en el Clio y 136,5 en el 208. Este se impone por algo más de diferencia en la anchura en la segunda fila –al nivel de las caderas– y en la altura al techo delante, mientras que el Renault vence –sólo 5 milímetros extra– en la altura al te-

cho detrás y en el hueco para las piernas en la segunda fila: 67,5 centímetros para el Clio –la mayor batalla tiene sus beneficios– y 65,5 para el 208, medidos siempre con un conductor ‘ibérico’ de 1,75 al volante.

Es decir, que uno gana en algunas cotas y otro vence en las otras, pero ninguno nos ha impresionado en este capítulo, pues podemos nombrar

►► Llantas de 17 pulgadas en los 208 GT Line y GT, y en los Clio R.S. Line e Initiale Paris.



◀ Según versiones, el tablero del 208 tiene decoración de tipo carbono. Y el volante o el selector de la caja EAT8 proceden de los Peugeot más grandes.

►► Los faros Full LED se distinguen por su firma luminosa de ‘tres garras’, similar a la usada en la zaga.



► En el salpicadero del nuevo Clio hay una presencia masiva de plásticos mullidos. Y el volante estrena un airbag central más compacto.

◀ Las ópticas diurnas LED recurren a la forma de ‘C’ vista en otros Renault. Y las luces traseras también dibujan esa forma.



208 Y CLIO ESTRENAN PLATAFORMA, QUE LES SIRVE PARA AHORRAR PESO Y OFRECER TECNOLOGÍAS INÉDITAS O VERSIONES 'VERDES'



► El 208 adopta la última evolución del puesto de conducción i-Cockpit, ahora con cuadro de instrumentos 3D que representa datos en formato holograma. Y la pantalla central táctil puede ser de 5, 7 ó 10 pulgadas.



► La nueva plataforma CMP del 208, que rebaja 30 kilos el peso por sí sola, tiene 2 milímetros más de distancia entre ejes que la PFI usada por la anterior generación. Pero la longitud total crece mucho: 77 milímetros.

serán líderes de su clase y hablan de 391 litros 'de agua'. Y es curioso, porque en el 208 se dice que los litros 'de agua' que caben en su maletero son 406 -311 arriba y 95 bajo el suelo de carga-, lo que echaría por tierra el optimismo de

la firma del rombo. Además, nuestras primeras mediciones del área de equipaje van en esa línea, pues si el maletero del Renault -nos referimos al espacio principal- es 25 milímetros más largo, el del Peugeot tiene 40 milímetros más

de anchura y otros 40 más de altura. ¿Suficiente para desbancar a los 'cocos' de la clase en este aspecto? Complicado, pues Seat homologa 355 litros VDA en el Ibiza, Suzuki anuncia ese mismo volumen para el Baleno, Volkswagen indica 351 litros para el Polo...

Si pasamos al terreno del diseño y las sensaciones, tanto el 208 como el Clio bri-

llan a gran nivel. La firma del león ha optado por su ya clásica configuración i-Cockpit, de volante pequeño e instrumentación sobreelevada, aunque evolucionada en busca de la mayor modernidad. Un salpicadero realmente llamativo que puede tener acabado de efecto carbono, cuadro digital en 3D y pantalla táctil de hasta 10 pulgadas. Renault también se ha inclinado por una revolución interior respecto al Clio anterior, aunque bajo la premisa de la máxima calidad -hay más acabados mullidos que en el 208- y de un aspecto más clásico, aunque innovador. Porque su instrumentación también es digital -una pantalla de hasta 10 pulgadas- y la consola central

queda presidida por una 'tablet' vertical inspirada en el Espace y disponible hasta en 9,3 pulgadas. Además, el nuevo Clio integra compartimentos para objetos que suman 26 litros de capacidad.

Dejamos para el final el repaso a la gama mecánica anunciada por ambos fabri-



◀ El nuevo Clio también recibe instrumentación digital -según versión, la pantalla es de 7 ó 10 pulgadas-, mientras que la pantalla central táctil vertical puede ser de dos tamaños: 7 y 9,3 pulgadas.



Dimensiones y capacidad interior 208 / Clio

	Peugeot 208	Renault Clio
Exterior: Longitud / Distancia entre ejes (mm)	4.055 / 2.540	4.050 / 2.583
Exterior: Anchura / Altura (mm)	1.745 / 1.430	1.798 / 1.440
Anchura delantera al nivel de hombros (mm)	1.365	1.360
Altura al techo delantera (mm)	995	975
Anchura trasera al nivel de caderas (mm)	1.255	1.230
Altura al techo trasera (mm)	905	910
Hueco para piernas en segunda fila (mm)	655	675
Maletero: Volumen VDA / agua (litros)	309 / 406	n.d. / 391
Maletero: Anchura (mm)	1.015	975
Maletero: Longitud (mm)	660	685
Maletero: Altura hasta bandeja (mm)	545	505
Maletero: Altura del plano de carga (mm)	695	775

► El Clio, que estrena la plataforma CMF-B, tiene 43 milímetros más de distancia entre ejes que el 208, y eso se nota en el interior: hay dos centímetros extra de hueco para las piernas en las plazas traseras.

cantes, y que dotará al 208 de los tricilíndricos PureTech 1.2 de gasolina con 75, 100 -con caja manual o EAT8- y 130 CV -sólo en versión EAT8-, además del diésel BlueHDi 1.5 de 100 CV; mientras que el Clio ofrecerá, en gasolina, los trici-

líndricos 1.0 en variantes SCE -65 y 75 CV- y TCE -100 CV y disponible con caja manual o la automática X-Tronic de variador-, y el 1.3 TCE 130 FAP de cuatro cilindros con la caja EDC7. Y en diésel, Blue dCi 1.5 con 85 y 115 CV.

PEUGEOT e-208 CON 136 CABALLOS Y 340 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

Desde el lanzamiento, la gama 208 contará con una versión cien por cien eléctrica, llamada e-208 y que comparte con las versiones diésel y de gasolina la plataforma CMP -al ser modular, ha permitido acoplar la arquitectura eléctrica fácilmente-. Consta de un motor de 100 kW -equivalente a 136 CV- y

26,5 mkg asociado a una batería de iones de litio de 50 kWh con la que se pueden recorrer 340 kilómetros -norma WLTP- entre recargas, que se pueden realizar en un enchufe doméstico -16 horas-, en un 'wallbox' -8 horas si es de 7,4 kW y 5 horas y 15 minutos si es trifásico de 11 kW- o en un cargador rápido de 100 kW

-30 minutos-. Tiene programas de conducción Eco, Normal y Sport, y en este último se consiguen las máximas prestaciones: de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos. Además, podemos elegir entre dos modos de retención al decelerar: el moderado, con sensaciones parecidas a las de un coche 'normal', y el aumentado.



► La batería de 50 kWh del e-208 va distribuida en forma de 'H' bajo el piso del habitáculo, principalmente bajo los asientos delanteros y traseros. Así no se resta espacio al maletero.

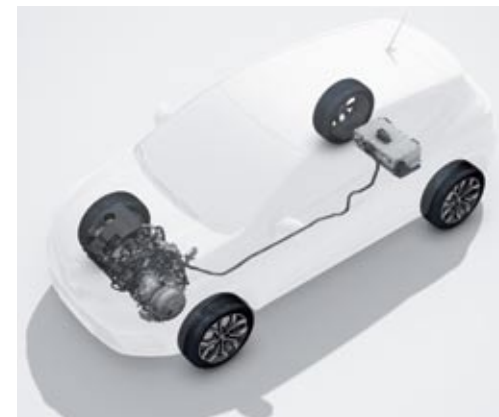
RENAULT CLIO E-TECH VERSIÓN HÍBRIDA COMO ALTERNATIVA AL DIÉSEL

Aunque Renault ofrecerá versiones de gasolina y diésel, la gama Clio acogerá también una versión híbrida autorrecargable -no enchufable- que la firma del rombo plantea, a partir de su lanzamiento en 2020, como alternativa a las económicas mecánicas de gasóleo por su alta eficiencia. Y es que con la

nueva tecnología E-Tech híbrida, que parte de un motor 1.6 atmosférico de gasolina asociado a un cambio multimodos y a una batería de 1,2 kWh, el ahorro en ciclo urbano en comparación con un motor de gasolina clásico es del 40 por ciento. La clave, según Renault, está en unas pérdidas de energía muy limitadas y

en la rápida recarga de la batería en las fases de deceleración, de manera que se dispone con frecuencia de la máxima energía y los arranques se efectúan automáticamente en modo eléctrico. Así, hasta el 80 por ciento del tiempo de conducción en ciudad se realizará sin recurrir a la acción del motor de gasolina.

► El motor 1.6 de gasolina va situado en el lugar habitual, pero la batería de 1,2 kWh se ubica sobre el eje posterior. Esta disposición se logra gracias a la nueva plataforma CMF-B, que también permite rebajar 50 kilos el peso del conjunto y mejora el aislamiento acústico.



HABLAMOS CON... **JEFF HINES**, DIRECTOR GENERAL DE JEEP PARA EUROPA, ORIENTE MEDIO Y ÁFRICA

« Antes de tres años habrá un 'baby Jeep' por debajo del Renegade »

Andrés Mas | amas@motor16.com

Hace unos minutos hablaba una persona de BMW sobre los híbridos enchufables, y ha dicho que habían preguntado a 40 de sus clientes y ninguno enchufa su vehículo en casa. Todos utilizan solo la línea de combustible. ¿Cree que este es el futuro?

-Es una pregunta estupenda. Creo que la respuesta es "todas las opciones". Creo que va a haber un conjunto de clientes que lo compren porque necesiten acceder a la ciudad. Pero que hay otros que quieren la electrificación. Así que a medida que la facilidad de cargar en las ciudades aumente, la gente que use el modo eléctrico exclusivamente se incrementará significativamente.

¿Hay planes para que haya un Jeep puramente eléctrico?

-Para que se hagan una idea del futuro, creo que el PHEV, a corto plazo, supone claramente nuestro primer paso hacia la electrificación, pero a medida que avanzamos en nuestro plan hasta 2022 también veremos variantes del eléctrico completo.

¿La tecnología la va a diseñar Jeep o van a asociarse con alguien?

-Claramente será FCA y habrá otros productos que usen tecnologías similares o iguales, pero por ahora será el primer PHEV que se vea en Europa. El primer Renegade se va a producir a finales de año y poco después vendrá el Compass, y la otra noticia positiva es que hoy el Compass se construye en México y se envía desde México a Europa. Eso lo vamos a cambiar de ca-

ra al futuro. A principios del 2020 vamos a sacar de México la producción del Compass para Europa y la vamos a traer a Melfi, donde se produce ahora el Renegade.

¿Es el 'Baby Jeep' una posibilidad para el futuro?

-Sí, creo que claramente es algo en lo que estamos muy interesados. Pensamos que hay un potencial claro para algo más pequeño. Estamos bastante seguros de que podríamos introducir en el mercado un Jeep más pequeño,



JEFF HINES, ENCHUFANDO EL JEEP RENEGADE PLUG-IN DURANTE SU PRESENTACIÓN EN EL PASADO SALÓN DE GINEBRA. ESTE MODELO ES EL PRIMERO DE MUCHOS ELECTRIFICADOS

que se expanda será el Wrangler. Así que, de nuevo, con el Wrangler, el consumidor al que le preocupe poder conducir en la ciudad o que quiera tener la sensación de mayor sostenibilidad podrá tener en cuenta el Wrangler PHEV también en un futuro no muy lejano. Me aventuraría a decir que si tenemos esta misma conversación en Ginebra el año que viene, probablemente hablabamos del Wrangler.

¿Cree que el diésel va a desaparecer para el Wrangler?

ducto. Además tenemos el Wagoneer, el Grand Wagoneer, el Jeep más pequeño que el Renegade... Va a haber una inversión tremenda en los próximos años para Europa.

Si le he entendido bien, ni el Wagoneer ni el Grand Wagoneer reemplazarán al Grand Cherokee o al nuevo Grand Cherokee.

-No, van a estar todos. El nuevo Grand Wagoneer y el Wagoneer no tendrán nuevas entradas. El Grand Cherokee va a ser un Grand Cherokee

completamente nuevo... pero será un Grand Cherokee. Mantenemos el nombre pero el vehículo será nuevo. En el plan de negocio, en la parte baja tenemos el junior Jeep, que es un Jeep pequeño; el siguiente, el Renegade; el siguiente, el Compass; el siguiente, el Cherokee, el actual Grand Cherokee, luego pasamos al nuevo Grand Cherokee, y después el

Wagoneer, el Grand Wagoneer y el Gladiator. Todos estos productos van a encajar en el mercado Europeo.

¿Cómo ve el futuro de nuestro mercado, el español, en términos de ventas?

-De nuevo, lo he mencionado cuando entraban, España es el mercado que más rápidamente crece para Jeep en toda Europa. Estamos viendo aumentos de más del 70 por ciento, 80 por ciento y 90 por ciento, y desde luego parece que para el consumidor español el mensaje de Jeep, la libertad que ofrece Jeep, es atractivo. Bajo nuestra percepción, aparte del mercado italiano, consideraría al español el segundo mayor mercado para Jeep en Europa.

-No, bueno... en diez años quizás, aunque en un futuro próximo, y para mí el futuro próximo sería nuestro plan quinquenal hasta 2022, el diésel va a tener un papel que desempeñar en todos nuestros productos y en concreto en el Wrangler, con el que todavía funciona bien. Habrá una versión diésel, una versión de gasolina y una versión eléctrica del Wrangler también.

Me pregunto sobre los nuevos modelos que lanzará Jeep desde ahora y hasta 2022. ¿Puede hablar de ello?

El Gladiator, que se va a lanzar en EE.UU. en los próximos 60 o 90 días, vendrá a Europa a principios del año que viene; así que el Gladiator es la primera ampliación de pro-

HABLAMOS CON... **IVÁN SEGAL**, DIRECTOR GENERAL DEL TERRITORIO IBERIA DE GROUPE RENAULT

« Cumpliremos cualquier reglamentación de país o de ciudad »

Ángel Carhenilla | acarhenilla@motor16.com

¿Qué previsiones hay para el nuevo Clio en España?

-Para nosotros es clave, pues nos representa en el segmento B, que es muy importante en España, y hemos tenido cuatro generaciones de Clio que han funcionado muy bien. El objetivo es mantener el pico que siempre hemos alcanzado al lanzar una nueva generación de Clio, lograr ese nivel e incluso más, vendiendo a los clientes más contenido porque es un coche más desarrollado en términos de calidad percibida, conectividad, sistemas ADAS y de seguridad... Pero debemos crecer en imagen. Con el Clio IV hemos conseguido mantener el valor residual durante su ciclo de vida; y aprovechando ese alto valor residual del modelo actual, con el Clio V podemos subir un poco, tema que miramos mucho por la importancia de las ventas a flotas.

¿Habrá diferencia de precio respecto al actual?

-Hay que valorar los equipamientos, como los ADAS del Clio V frente al IV. Me refiero a su conducción autónoma, porque gracias a sus sensores mantiene en tu línea, detecta los coches de delante y de detrás, frena automáticamente... Y hay otros elementos, como la pantalla interior más grande del segmento.

¿Cómo va el año y qué esperar del 2019?

-Hay dudas en el sector porque se confirma una caída en el mercado, especialmente las ventas a particulares, tendencia que se ve desde septiembre.

Desde el 1 de abril, Iván Segal es el nuevo director Comercial de Groupe Renault en Francia. Días antes de su marcha, y tras tres años en nuestro país, compartía con Motor 16 su opinión sobre la llegada del nuevo Clio, el futuro de las marcas Renault y Dacia, la actual situación del sector o los nuevos escenarios de movilidad.



Los precios han subido tras el WLTP y hay incertidumbre sobre el diésel, y eso provoca algo de parada. Pero en el arranque del año, hasta febrero, hemos ganado penetración con Renault respecto al año pasado, pese a estar en el final del ciclo de vida de producto de la marca. Además, con Dacia hemos crecido también, y vendemos muchísimo más de lo previsto, lo que da un poco de miedo a la red, pues la proporción hace que parezca que vendemos más Dacia que Renault. Nuevo Duster es un éxito total, Sander se vende muy bien, del Dokker podríamos vender más... De Dacia se vende todo lo que se produce y nos faltan siempre. Pero cuidado, porque a partir de septiembre se renueva la gama Renault; y una vez que vuelva el Clio todo se equilibrará de nuevo.

¿Y cuál será la importancia del híbrido en la gama Clio?

-Aún no está terminado el trabajo de desarrollo porque va a llegar a principios de 2020, pero tenemos muchas ganas de cara a centros urbanos importantes, donde se piensa en

híbridos por las nuevas restricciones en la ciudad y el sistema de etiquetado. Nuestra visión a medio y largo plazo sobre los eléctricos no ha cambiado, pero habrá una transición hasta el vehículo cien por cien eléctrico que pasa por híbridos y PHEV, y podemos ganar participación en el mercado con Clio, Mégane y Captur ofreciendo soluciones de hibridación que haremos en Valladolid. Ya están en marcha, y a partir de 2020 los tendremos, lo que puede darnos mucho crecimiento especialmente en Barcelona, Madrid o Valencia. No hablamos de un 2 por ciento, sino que serán muchos más.

¿Qué tal va el proyecto de 'car sharing' con Ferrovial?

-Muy bien. Hace 14 meses que funcionamos, y en ese tiempo hemos aprendido muchas cosas con la experiencia de Madrid, que es una ciudad pionera en Europa. Va mejor de lo que habíamos pensado, tenemos ya siete usos por coche al día, hemos aumentado la flota de 500 a 650 coches, hemos ampliado las zonas en Madrid para usarlo en Alcobendas y Pozuelo... No tenemos dudas en la compañía de que este negocio será rentable, y estamos trabajando en cosas para llegar a eso.

¿Y el Gobierno?

-Debe contemplar con urgencia una solución, porque llevamos seis o siete meses con una caída que impacta en las fábricas. Hay sobre la mesa un plan estratégico que nos parece bien, pero faltan elementos como el tema de la neutralidad tecnológica, de oficializar que el diésel es uno de los motores que debe funcionar y que hay que organizar un plan de achatarramiento para quitar coches antiguos y poner nuevos. Pero no debe ser muy restrictivo, sino un plan flexible.

"HACE 14 MESES QUE FUNCIONAMOS CON EL 'CAR SHARING' EN MADRID, CIUDAD PIONERA EN EUROPA EN ESTE TEMA. Y NO TENEMOS DUDAS EN LA COMPAÑÍA DE QUE EL NEGOCIO SERÁ RENTABLE"

¿Muchos de los que tienen diésel se pasarán al híbrido?

-Es cierto, y por eso tenemos mucha suerte de pertenecer a la Alianza, porque gracias a ello vamos a tener de todo: gasolina, diésel, GLP, híbridos, híbridos enchufables y una gama eléctrica... Al final cumpliremos con cualquier reglamentación de un país o de una ciudad.

¿Qué tal va el proyecto de 'car sharing' con Ferrovial?

-Muy bien. Hace 14 meses que funcionamos, y en ese tiempo hemos aprendido muchas cosas con la experiencia de Madrid, que es una ciudad pionera en Europa. Va mejor de lo que habíamos pensado, tenemos ya siete usos por coche al día, hemos aumentado la flota de 500 a 650 coches, hemos ampliado las zonas en Madrid para usarlo en Alcobendas y Pozuelo... No tenemos dudas en la compañía de que este negocio será rentable, y estamos trabajando en cosas para llegar a eso.

¿Y el Gobierno?

-Debe contemplar con urgencia una solución, porque llevamos seis o siete meses con una caída que impacta en las fábricas. Hay sobre la mesa un plan estratégico que nos parece bien, pero faltan elementos como el tema de la neutralidad tecnológica, de oficializar que el diésel es uno de los motores que debe funcionar y que hay que organizar un plan de achatarramiento para quitar coches antiguos y poner nuevos. Pero no debe ser muy restrictivo, sino un plan flexible.



El segmento tradicional de las berlinas del segmento D lleva cuatro años estancado tras más de una década de declive. La fiebre por los todocamino y el empeño de los fabricantes por rellenar hasta el nicho de mercado más imprevisible ha relegado a estas carrocerías de imponente presencia y gran clase a cifras de venta testimoniales. Y la gran berlina sólo triunfa en el segmento de marcas premium, con una oferta más variada y mejor planteada que la de los constructores generalistas.

Por todo ello, el objetivo de los diseñadores de la marca al dibujar el nuevo Peugeot 508 estaba muy claro: pasar de la silueta clásica de cuatro puertas con malette

Una de las claves del éxito del nuevo Peugeot 508 ha sido sin duda su diseño, del que contamos algunos pormenores. El otro, su fiabilidad. Y cómo no, sus aspectos técnicos entre los que destaca la nueva plataforma. Hemos recorrido 25.000 km para comprobarlo.

Andrés Mas | amas@motor16.com Fotos: Bryan Jiménez y equipo de pruebas

ro independiente a un estilo de berlina/coupé de cinco puertas fastback que se demarcase del resto de modelos tradicionales e intentase ganar adeptos entre un público que, en principio, nunca iba a considerar la compra de una berlina pero sí la de un sedán de silueta deportiva y practicidad clara. Y así lo cuenta Bernard Hesse, direc-

tor de Proyecto del Peugeot 508: "En un segmento tan particular como el de las berlinas del segmento D, en el que el canal de venta mayoritario en Europa sigue siendo el de renting a empresas, la clientela se caracteriza por ser muy exigente en materia de costes de mantenimien-

to y valor residual. En este último aspecto, el aumento del valor en la gama Peugeot nos permite rivalizar, en estos criterios, tanto con la mejor competencia generalista como con modelos premium. En cuanto a los clientes particulares, que podrían constituir cerca del 35 por ciento de nuestras ventas, nuestras encuestas demuestran un fuerte potencial de atracción hacia nuestra berlina de cinco puertas fastback en personas de entre 40 y 45 años".

Y Pierre-Paul Mattei, responsable de diseño del 508, nos cuenta las claves: "Este automóvil de 1,40 metros de altura es 6 centímetros más



En los alrededores de la población de Cieza, cerca de Murcia, hay numerosos pasos a nivel con barrera. En la temporada de la floración del melocotonero la comarca se tiñe de rosa.

25.000 kilómetros sin inmutarse



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

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

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

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

SUSPENSIÓN	
Delantero: independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.	
Trasero: independiente, multibrazo, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	235/40 R19
Marca	Michelin

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

PRESTACIONES		
KILÓMETROS	CON 10.000 KM	CON 25.000 KM

ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m salida parada	15,5	15,4
De 0 a 50 km/h	2,9	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (7,3)	7,6 (7,3)

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)		
400 m desde 40 km/h en D	13,7	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	26,2	25,7

De 80 a 120 km/h en D	4,9	4,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2 %	+ 2 %

CONSUMOS	A LOS 10.000 KM	A LOS 25.000 KM
-----------------	------------------------	------------------------

EN CIUDAD		
A 23,0 km/h de promedio	8,8	8,5

EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	6,0	6,0

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,3	7,1
A 140 km/h de cruceo	8,1	8,0

CONSUMO MEDIO PONDERADO		
Litros/100 km	7,5	7,3

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	825	850

CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo mixto (NEDC)/Ciclo mixto (WLTP)	5,7 / 7,1	5,7 / 7,1

EL CAMBIO EAT8 ES DE SERIE, MUY RÁPIDO Y OFRECE 8 MARCHAS. LAS LEVAS DEL VOLANTE PERMITEN CAMBIAR AÚN MÁS RÁPIDO



SEGURIDAD Siempre en guardia



◀ En la pantalla central, el conductor puede activar o desactivar algunos sistemas de asistencia. El despliegue de seguridad en el 508 GT es espectacular.



▶ En las pruebas de 'crash test' de EuroNCAP el coche ha logrado cinco estrellas, la puntuación más alta. Tanto la seguridad activa como la pasiva están al mejor nivel.



El 508 cuenta con un gran despliegue de sistemas de seguridad, como la visión nocturna (Night Vision), novedad en el segmento; el control de cruceo adaptativo con función Stop&Go —con caja automática EAT8 como la de nuestra prueba—; el Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo en la vía —ligado al CCA Stop & Go—; el freno automático de emergencia de última generación —detecta peatones y ciclistas, tanto de

día como de noche, a velocidades de hasta 140 km/h); la alerta de riesgo de colisión; la alerta activa de cambio involuntario de carril; la alerta de atención del conductor; el encendido automático de las luces de carretera; el reconocimiento de los paneles de límite y recomendación de velocidad; el reconocimiento extendido de señales —stop y dirección prohibida— o el sistema activo de vigilancia de ángulos muertos. El informe de

EuroNCAP, en el que el 508 ha obtenido la máxima puntuación, habla de una buena protección de las rodillas y fémures de conductor y pasajero. Tanto en el impacto de la barrera lateral como en las más prueba más severas se otorgó la máxima puntuación, con una buena protección de todas las áreas críticas del cuerpo. También se demostró una buena protección contra las lesiones por latigazo en caso de una colisión trasera.

bajo que su antecesor. Esto también afecta a la anchura percibida cuando, en realidad, está dentro de la media. Dado que este modelo tenía que destacar por su aerodi-

námica, lo hemos diseñado más estrecho en la zaga que en la parte delantera, justo lo contrario de lo que parece a simple vista. Hemos logrado esta presencia y este carisma

sobre la carretera por medio del estrechamiento extremo de la cabina, que nos ha permitido moldear las aletas traseras con una amplitud que pocas veces se ha alcanza-

do. Es uno de los secretos del perfil del nuevo Peugeot 508".

Estas son las claves estéticas de una berlina que, en efecto, ha conseguido lla-

EL CORREVIT MEJOR CADA KILÓMETRO QUE PASA

El motor 1.6 PureTech de gasolina, con tan solo 1,6 litros de cilindrada, podría parecer un propulsor modesto sobre el papel; sin embargo, ha ofrecido un rendimiento destacable que ha mejorado cada día. En el segundo correvit de esta prueba de fiabilidad el 508 ha mejorado los datos de aceleración, pero sobre todo ha experimentado una clara mejora en todo lo referente a las recuperaciones desde baja velocidad, una clara señal de que el motor ya se iba soltando y se acercaba a los datos oficiales de rendimiento. Otro de los aspectos en los que el coche ha evolucionado ha sido el apartado de la sonoridad, aunque esto no debería estar relacionado con el rodaje del motor. Sin embargo, ha habido una clara reducción de dos decibelios de media en casi todas las mediciones.



◀ Nuestro centro técnico ha rodado cientos de kilómetros en el anillo peraltado de velocidad del INTA midiendo todo tipo de parámetros.



▶ Las levas de cambio, en la columna de la dirección, tienen un tamaño adecuado y se manejan con soltura.

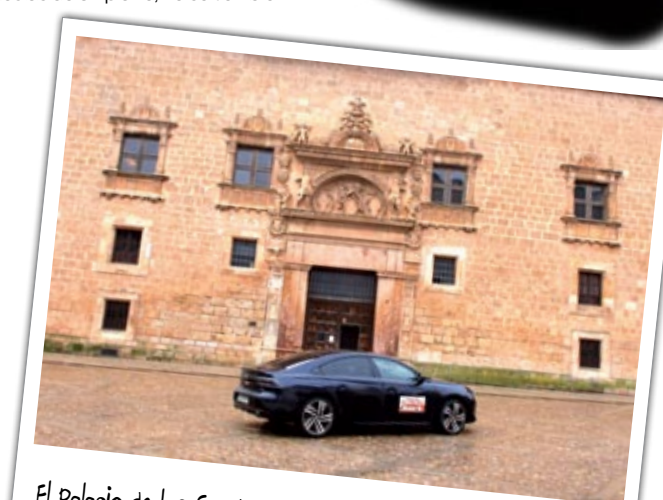


▶ El mando 'Drive Mode' tiene cuatro modos de conducción: Eco/Sport/Confort/Normal, que se activan con una tecla específica junto al botón Start/Stop. Los asientos son muy cómodos, y sujetan a la perfección el cuerpo. El cuadro de instrumentos presenta el típico diseño i-Cockpit de Peugeot, que no gusta a todo el mundo. En este caso, las siete teclas bajo la pantalla —toggle switches—, que imitan a las teclas de un piano, no se ven bien.

mar la atención de los usuarios allí por donde ha pasado a lo largo de estos casi seis meses durante los cuales los probadores de Motor 16 han recorrido 25.000 kilómetros sin un solo contratiempo. Un total de 177 días, equivalentes a 4.248 horas, en los que, además, se han realizado dos correvit, se ha medido dos veces la potencia en un ban-

co específico, se ha rodado al límite en circuito cerrado para comprobar la respuesta de todos sus sistemas y se ha sometido a nuestro protagonista a dos desmontajes de sus piezas más sensibles al desgaste. Toda una experiencia que volcamos en estas páginas.

Los últimos 5.000 kilóme-



El Palacio de los Condes de Miranda o Avellaneda, en Peñaranda de Duero (Burgos), fue construido en el siglo XVI y alberga las mejores series de techumbres españolas.



La Sierra de Cuera es un paraje protegido de unos 30 kilómetros de longitud en el Principado de Asturias. Allí son muy comunes el buitre leonado, el azor y el halcón peregrino.

tros recorridos con el modelo francés se han hecho por autovía. Dos viajes a las playas de Levante, otros dos a Alcázar de San Juan, uno a Toledo, otro a Cuenca y muchos cientos de kilómetros en un recorrido de ida y vuelta para unir nuestra redacción con la población de La Torre de Esteban Hambrán, en la

provincia de Toledo, donde vive un compañero. Los consumos por autovía yendo y viniendo a esa villa, que en su día perteneciera al mozárabe Esteban Ambrán, se han mantenido en cifras sorprendentes, por lo bajas, ya que la media en ese recorrido puntual ha sido de 6,2 l/100 km

EL NIVEL GT CUENTA CON AMORTIGUACIÓN VARIABLE PILOTADA Y CINCO PROGRAMAS DE CONDUCCIÓN



a una velocidad media de 120 km/h. Pero hay que reconocer que no es el consumo habitual de un modelo especialmente eficiente pero que gasta de forma muy variable y sensible al tipo de utilización. Y tras seis meses de viajes y utilización diaria podemos decir, convencidos por los datos y respaldados por los litros de gasolina de 95 octanos pagados en las estaciones de servicio de toda España, que el Peugeot 508 más potente se mueve en una horquilla de gasto de entre 6 y 9 l/100 km en función de la velocidad, el número de pasajeros y el tipo de vía. Si se circula habitualmente por zonas urbanas las cifras nor-

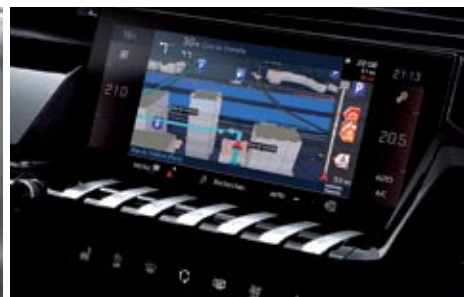
males se acercarán a los 9 litros cada 100 kilómetros de media, y si se circula mucho tiempo por carreteras nacionales con un carril por sentido el consumo estará más cerca de los 6 l/100 km. Pero lo cierto es que la cifra que más tiempo hemos visto lucir en el ordenador ha sido la de 7,5 l/100km, en cualquier caso números muy a tener en cuenta si no se recorren más de 25.000 kilómetros al año, aunque si se sobrepasa esa cifra tendríamos que comenzar a pensar en un diésel. El habitáculo del nuevo Peugeot 508 tiene simpatizantes y detractores a partes iguales. Todo porque el denominado i-Cockpit, por el

que la marca ha apostado a tope no sólo en este si no en todos sus modelos, no a todo el mundo le gusta. Y no es un tema de diseño, ya que precisamente una de sus razones de ser es diferenciarse del resto, y eso lo consigue con ventaja. El problema llega cuando no todas las tallas o posturas elegidas para ponerse al volante son compatibles con la visibilidad total del cuadro de instrumentos, porque en algunos casos puntuales el volante tiene que ir situado muy bajo para poder ver todo y esa posición, según algunos usuarios, puede ser algo antinatural. Sin embargo, además de un diseño que rompe con todo lo

visto, el cuadro de instrumentos del 508 tiene más ventajas que inconvenientes. En este sentido, casi todos los probadores han destacado la sensación que han experimentado de controlar todos los parámetros técnicos del coche, incluidas las ayudas a la conducción. Seis pantallas diferentes en el cuadro de instrumentos configurable, el sistema de visión nocturna, las levas de cambio en la columna de la dirección, el selector de los diferentes modos de conducción, la suspensión regulable... El 508 GT 1.6 Puretech puede personalizarse a gusto del consumidor y del tipo de conducción que realice. De ma-

TENDRÍA QUE MEJORAR DETALLES DE ERGONOMÍA Y ESPACIO

En general, el Peugeot 508 de la prueba de fiabilidad ha obtenido un notable alto entre el equipo de pruebas por una larga lista de ventajas que hemos ido resumiendo en estas páginas. Sin embargo, también es cierto que algunos comentarios del equipo han coincidido con los detectados en nuestra prueba a fondo inicial. Hablamos de una instrumentación de gran atractivo visual pero en la que falla la visualización. Es el caso del teclado que se sitúa justo por debajo de la pantalla central, que debido a su posición tan horizontal impide ver bien la gráfica grabada. Las plazas traseras también acusan la reducción de tamaño y la espectacular línea coupé del coche. Esto significa una reducción de espacio para las piernas, de altura al techo y de visibilidad lateral.



◀ El espacio en las plazas traseras se ha reducido, y la gráfica de las teclas de la consola central se ve bastante mal por su horizontalidad.

LAS MEJORES FOTOS
Esta es nuestra España



El 508, con la pica de Peñamellera al fondo. Una montaña de tan solo 785 metros de altitud, conocida en la zona como el 'Cervino asturiano' por su parecido con el monte italiano.



En la playa Pantín, situada en el concejo de Valdoviño (La Coruña), se celebra el único campeonato del mundo de surf en aguas españolas.



Esta es una de las muchas rotondas con avión incluido que hay en Madrid. En la foto, el 'Saeta' de la rotonda de la Base Aérea de Getafe. Fue el primer reactor construido en España.



La berlina francesa afrontó las inclemencias del tiempo en el noroeste peninsular. En concreto, nuestro protagonista posó en el puerto de Cedeira (La Coruña) con barcos de pesca.

Si alguien ha viajado bastante por el mundo sabrá de sobra que como en España se vive en muy pocos sitios. Por la variedad de paisajes, de platos, de tradiciones, de climas, de gentes, de carreteras... Nosotros lo comprobamos cada vez que realizamos una prueba de estas características, y siempre siempre volvemos a pensar lo mismo: España es única. Y eso es lo que hemos vuelto a comprobar con el Peugeot 508, que ha recorrido sin parar 25.000 kilómetros de norte a sur y de este a oeste por nuestra piel de toro. Y hemos encontrado lugares inolvidables que por su belleza o climatología han otorgado a la berlina francesa un aire mágico y misterioso. Como Cedeira, en A Coruña, un lugar para parar y también para volver en otra ocasión.

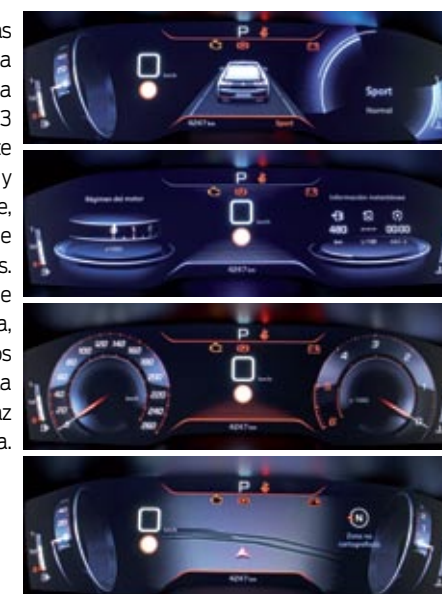
nera que puede pasar de ser la berlina más familiar, mu-llida, suave y progresiva que existe -para trasladar a toda la familia de viaje, al colegio o de vacaciones-, a convertirse en un deportivo con garra que responderá con viveza a la presión sobre el acelerador y pasará por las curvas como si fuese por raíles; sin inercias, balanceos o malos modos en forma de subviraje o tendencias similares.

En esto ha tenido mucho que ver la nueva plataforma -ver cuadro- y la aplicación de una nueva técnica de soldadura de carrocería, habitual de las marcas premium,

reforzada con 24 metros de adhesivo estructural, que permite ganar rigidez, mejorar el aislamiento acústico y ampliar la durabilidad y la fiabilidad del coche.

Es cierto que en el desarrollo del 508 los responsables de la marca no han escatimado esfuerzos, y desde los inicios del proyecto decidieron trabajar codo con codo con los mejores proveedores, con el objetivo de garantizar un buen aislamiento acústico en un modelo con puertas sin marco proclive a generar mayores ruidos aerodinámicos que un modelo tradicional. Por ejemplo, Saargummi

▶ La pantalla tras el volante es una lámina digital de alta resolución de 12,3 pulgadas totalmente parametrable y personalizable, con seis modos de pantalla diferentes. Reúne, en la línea de visión de la carretera, todos los datos útiles, incluida la novedosa y eficaz visión nocturna.





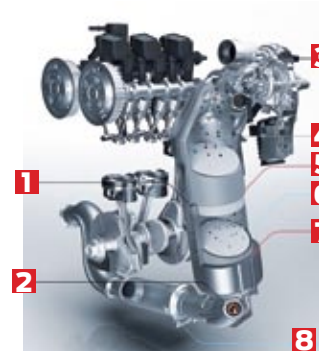
PIEZA CLAVE LA NUEVA PLATAFORMA HA SIDO CLAVE PARA DIS EÑAR UNA BERLINA LIGERA Y EFICIENTE. PESA 70 KILOS MENOS DE MEDIA

CALIDAD DE MATERIALES Y UNA PLATAFORMA IMPECABLE

Desgaste normal de las piezas más expuestas, ni un sólo error de electrónica, consumo mínimo por no decir inexistente de aceite, catalizador funcionando con eficacia máxima, ni un ruido fuera de lo normal... Los 25.000 kilómetros que ha recorrido el 508 1.6 Puretech,

equivalentes a unos 50.000 de un conductor normal, han servido para demostrar que la berlina de la marca francesa es un producto de calidad, y con tecnología de vanguardia, que no tiene nada que envidiar a rivales de nivel, incluso del segmento premium. La ligera

plataforma, el eficaz cambio, el eficiente y potente motor, el filtro de partículas, el ensamblaje de las piezas y su calidad... el 508 ha dejado el pabellón bien alto demostrando el alto nivel de calidad de uno de los modelos más logrados del segmento.



En esta radiografía se puede apreciar un motor PureTech de tres cilindros con el mismo sistema GPF de filtro de partículas de gasolina que utiliza el motor 1.6 de cuatro cilindros del 508.

- 1.- Sistema de diagnóstico del filtro de partículas en la parte superior.
- 2.- Sistema de diagnóstico del filtro de partículas en la parte inferior.
- 3.- Salida del turbocompresor.
- 4.- Partículas HC CO/ CO₂/NO_x.
- 5.- Catalizador de 3 vías.
- 6.- Partículas CO₂.
- 7.- Nuevo filtro de partículas de gasolina.
- 8.- CO₂.



El nuevo 508 recurre a la plataforma EMP2, que asegura altas prestaciones dinámicas gracias a una reducción del peso: 70 kilos menos de media respecto a la generación anterior. Esto conlleva un menor consumo, un aumento de la seguridad pasiva y una clara mejora de las prestaciones.



El cambio automático EAT8, desarrollado por la firma japonesa Aisin AW junto a PSA, es intuitivo y rápido. Y su palanca selectora es un mando eléctrico que actúa por impulsos.



El motor 1.6 PureTech rinde en este modelo nada menos que 225 caballos. Es un portento tecnológico aunque su consumo está muy condicionado al tipo de conducción.



En las pruebas a alta velocidad en el anillo peraltado del INTA, los sensores detectaron algo raro y el motor entró en modo protección. Una reacción normal que duró sólo unos minutos.



El compresor del aire acondicionado y el protector del catalizador, a buen recaudo en una zona protegida del motor. Todo está muy bien calculado en la distribución de las partes mecánicas.



Los guardapolvos de la transmisión se encargan de proteger los engranajes. Y suelen desgastarse con el tiempo, provocando que entre suciedad y se gripen los rodamientos. Pero la goma es de gran calidad y, salvo deterioro por causas ajenas, no suele dar problemas.



En 25.000 kilómetros, la profundidad del dibujo de los neumáticos Michelin Pilot Sport 4 en medida 235/40 R19 se ha reducido de 6,5 a 4 milímetros, quedando aún mucha goma y dibujo para recorrer al menos otros 5.000 km. Los discos de freno han mantenido su grosor, mientras que las pastillas delanteras se han desgastado 2 milímetros y queda ferodo para no menos de otros 25.000 km. Desgastes mínimos para una berlina de 225 CV.

Para evitar el cabeceo en algunos momentos del funcionamiento del motor se utiliza el denominado 'antipar'.



El 'flexible' es la unión entre el catalizador y el escape. Suele estar construido con tres capas de gran resistencia.



BANCO DE POTENCIA Cada vez más y mejor

De 205,3 CV con 3.200 kilómetros a 210,6 CV con 10.150, y a 211,5 con 24.100 kilómetros: el 508 Puretech 225 se acerca poco a poco a la cifra oficial de potencia en una clara y ascendente progresión que se hace más patente a medida que la berlina francesa recorre kilómetros. Y no hay lugar a dudas, nuestro protagonista se ha sometido a la prueba del algodón en uno de los bancos de potencia más modernos y avanzados del sector. Se trata de un mecanismo que tiene la empresa Dimsport en San Martín de la Vega, a las afueras de Madrid. Allí disponen de un banco Dynorace de cuatro ejes HLS (Hydraulic Link System) con freno eléctrico.

El banco de potencia de referencia en Madrid ha medido 211,5 caballos a nuestro protagonista, en una clara progresión.



La silueta del Peugeot 508 GT 1.6 Puretech no puede ser más aerodinámica y deportiva. Las berlinas están de vuelta.

en las juntas o Inteva en los elevelunas, que tienen una larga experiencia junto a marcas premium alemanas. Además, gracias a la estructura de carrocería reforzada los técnicos franceses han

garantizado una mayor rigidez y, por lo tanto, menos carga sobre las puertas y las ventanillas. Por último, han aumentado 1 milímetro el grosor de los cristales, respecto al estándar. Caracterís-

ticas presentes, por ejemplo, en un Audi A5 Sportback. El objetivo se ha logrado con creces y el nuevo Peugeot 508 cuenta con todos los ingredientes para mirar a la cara y sin complejos a rivales

que nunca habían estado a su alcance. Por tecnología, por diseño y por practicidad, pero también por solidez y fiabilidad, la berlina francesa se ha ganado a pulso un puesto entre los grandes.

EL MALETERO CON PORTÓN TRASERO PARA MEJORAR EL ACCESO

El maletero del nuevo Peugeot 508 cubica 487 litros, es decir, 14 litros más que el modelo anterior. Y se puede decir que es amplio, de formas muy regulares y con una accesibilidad magnífica. Esto último hay que agradecerlo a un portón trasero, de apertura y cierre eléctricos en este acabado, que facilita mucho la carga y descarga de objetos, sobre todo teniendo en cuenta que abatido el respaldo trasero –en una proporción 60:40–, el volumen puede aumentar hasta los 1.537 litros. Además, bajo el piso se aloja una rueda de repuesto de tamaño de emergencia que se agradecerá en caso de pinchazo.



Una trampilla en la parte más ancha del respaldo permite transportar objetos largos como pueden ser esquís. El portón trasero facilita enormemente el acceso a la zona de carga.



A un paso del cielo

Los detractores del diésel quizás deberían darse una vuelta con nuestro protagonista, porque igual cambiaban de opinión. Es limpio, comedido en consumo y ofrece un rendimiento tal que incluso pone contra las cuerdas a la versión 50 TDI de 286 CV. Si a eso unimos un confort elevado, una dinámica estable y ágil, la etiqueta ECO y una calidad de '10', pues eso...

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



Audi lleva décadas cuidando como pocos el trabajo inmaculado en su familia de berlinas media-alta. Y basta echar un vistazo a la última generación del A6 para darse cuenta de ello. Su contundencia es tal que no solo pone de los nervios a sus competidores naturales en Mercedes-Benz, BMW, Volvo o Jaguar; sino que también es capaz de provocar temores en todo un A8,

el buque insignia de la marca de Ingolstadt.

Y es que hablamos de una berlina que acaricia prácticamente los cinco metros de longitud y tiene una prestancia sobresaliente. Y, paradójicamente, presume de la etiqueta ECO que otorga la DGT y que nos facilitará enormemente el acceso a la gran ciudad cuando la cosa se pone 'fea'... Digamos, por ejemplo, en los

temidos protocolos de contaminación. La clave es el sistema de microhibridación que porta y que analizaremos posteriormente.

Las virtudes de siempre en la saga A6 cobran una nueva dimensión ahora, no sólo en espacio; también en tecnología, confort o dinámica. Entrar y acomodarse en su interior es lo más parecido a estar en el salón de casa, porque sea cual

sea nuestra talla, las cotas de habitabilidad son más que generosas, ya viajemos delante o lo hagamos detrás.

Si la ergonomía convence, la puesta en escena resulta espectacular, por la calidad que atesora y por la instrumentación digital que salpica tanto al cuadro de mandos Virtual Cockpit como a las dos pantallas hápticas del salpicadero, que han eliminado de un plu-

mazo los controles y mandos de antaño. No estoy seguro de que sea más intuitivo que antes, pero que 'viste' más, no me cabe ninguna duda. Y de paso, el Head-up Display también es más grande y resolutivo que antes -1.710 euros cuesta la opción-.

Tampoco defrauda la zaga, donde el maletero ofrece 530 litros de capacidad, o como se mide en este segmento: caben dos bolsas de golf. No era nuestro caso, pero la tapa puede estar motorizada para que la ley del mínimo esfuerzo brille en todo su esplendor.

Dicen por ahí que el diésel tiene los días contados. Personalmente me cuesta creerlo, al menos si este tipo de motores tienen algo que ver con el

LA CLAVE

 garroyo@motor16.com

Es complicado no sentirse bien en el nuevo A6 porque ofrece una solidez de argumentos demoledora. En esta categoría premium de berlinas todo se mide al detalle... aunque también se paga. La versión 45 TDI de 231 CV convence por confort, dinámica, consumo y rendimiento. Es más, las prestaciones medidas respecto al 50 TDI de 286 CV -que porta el mismo diésel V6- son casi un calco... y te ahorras 4.000 euros.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	231 CV / 3.250-4.750
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.750-3.250
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	77,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	12,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, eje de cinco brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, eje de cinco brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R19
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.939 / 1.886 / 1.437
Capacidad del maletero (l)	530
Capacidad del depósito (l)	73

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	14,5
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,3 (6,3)
Recorriendo (metros)	106
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,5
1.000 m desde 40 km/h en D	26,0
De 80 a 120 km/h en D	4,6
Recorriendo (metros)	129
Error de velocímetro a 100 km/h	0%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	12,6 / 35,2 / 48,5

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,5 km/h de promedio	7,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,6
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	8,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.123
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,4
Ciclo extraurbano	5,4
Ciclo mixto	5,8



PRECIO	65.660 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO₂: 150 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO	*****	 Confort de marcha. Rendimiento del motor. Dinámica estable y ágil. Consumo. Habitabilidad. Calidad y tecnología.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	DEBE MEJORAR	
		 Plaza central. Pantalla del salpicadero algo baja. Relación precio-dotación de serie. Lector de señales de tráfico en autopista.	



▲▲ El maletero es muy diáfano y ofrece 530 litros. El respaldo es abatible en secciones 40/20/40 pagando 490 euros.



▲▲ Los asientos deportivos, de serie con el acabado Sport, resultan tremendamente cómodos, aunque los ajustes eléctricos y la memoria de posición del conductor se pagan aparte. Detrás ofrece unas notables cotas de habitabilidad, salvo la plaza central, especialmente si monta la climatización trasera.

mover con soltura un conjunto que, en orden de marcha, se mueve en torno a los 1.900 kilos.

Y cuando decimos con soltura nos referimos a que acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos, pasa de 70 a 110 km/h en 4,3 segundos –sólo 110 metros, aspecto que garantiza adelantamientos ágiles– y la velocidad máxima está limitada a 250 km/h.

Buena parte de estos atractivos números hay que achacarlos a la excelente gestión de la transmisión automática Tiptronic de ocho relaciones. Este convertidor de par quizás no sea tan rápido como el doble embrague S tronic, pero resulta más refinado en su funcionamiento. Lógi-

camente, para registrar las mejores cifras hay que apostar por su programa deportivo, que permite estirar hasta las 4.300 revoluciones por minuto el motor.

Eso por el lado más pasional, porque en su vertiente más eficiente la cosa sigue pintando bien. Esta variante incorpora un sistema Mild-hybrid, tecnología de microhibridación que contribuye a unos excelentes registros en cuanto a consumo.

El sistema eléctrico principal es de 48 voltios y se nutre por medio de una batería de iones de litio situada en el maletero –se mantiene también la tradicional de 12 V– que almacena energía en las frenadas y deceleraciones. A su vez,



▲ Esta berlina ofrece una imagen tan elegante como dinámica, más si se 'viste' con el paquete exterior opcional S line.

un alternador conectado al cigüeñal asiste al motor térmico, aunque nunca funcionará como eléctrico puro por sí mismo. Con esta solución el fun-

cionamiento de gran parte de los elementos del vehículo, incluido el sistema Start/Stop, se desliga del motor diésel directamente, reduciendo el



EN MARCHA
CONFORTABLE Y ÁGIL, ESTA VERSIÓN 45 TDI RECURRE A LA MICROHIBRIDACIÓN PARA FIRMAR UNOS CONSUMOS ATRACTIVOS, Y AL ADBLUE PARA SER MUY 'LIMPIO'
 INTERIOR
A LA CALIDAD CON LA QUE REMATA AUDI SUS VEHÍCULOS SE AÑADE UNA PUESTA EN ESCENA DIGITAL MUY LLAMATIVA



▲▲ El cuadro Audi virtual cockpit resulta espectacular. El asistente Audi drive select ofrece cinco programas de conducción y el cambio tiptronic presenta ocho velocidades.



▲ En el lado izquierdo del volante se multiplican los mandos. Hay que familiarizarse.

consumo general. De hecho, los 6,5 litros de media durante la prueba son realmente significativos, aunque en este caso

se registran con el programa Efficiency del asistente Audi drive select. También ofrece los modos Comfort, Auto, Dy-

namico e Individual, que modifican los parámetros de la propulsión, el tren de rodaje, la dirección...

un conjunto neumático como máxima expresión.

El chasis responde, la dirección ofrece un tacto franco y directo y los frenos son de matrícula de honor: 48,5 metros para detenerse por completo desde 120 km/h.

Nuestra unidad brilla con luz propia, aunque contribuyen también a ello los 25.905 euros que porta en extras, como los faros Matrix LED o el navegador con MMI touch response. Por cierto, el lector de señales, asociado al control de velocidad, es muy útil para evitar multas, aunque a veces 'lee de más' y confirma límites de salida de autopista que no debería, con el consiguiente contratiempo y susto...

Sus buenos números se complementan con un comportamiento sobresaliente. Muy cómodo siempre, resulta más ágil de lo que una berlina de este tamaño pudiera transmitir. Aquí sí resulta vital la tracción Quattro, un plus en seguridad y motricidad. Y en nuestro caso, el paquete S Line –opcional– se asocia a una suspensión deportiva rebajada 20 milímetros, a la que sumamos unos amortiguadores adaptativos, también con sobrepeso, en nuestra unidad. Los más sibaritas todavía pueden optar a

SUS RIVALES



BMW 525d AUT. 231 CV

Misma potencia, pero con un motor de cuatro cilindros y cambio de ocho relaciones. Ofrece un perfil más ágil, pero no contempla tracción total y resulta caro.

Precio	65.227 €
Maletero	530 litros
Consumo	5,0 l/100km
0 a 100 km/h	6,6 seg.



MERCEDES-BENZ 220D 4MATIC 9G-TRONIC 194 CV

Apuesta por un motor de dos litros, pero se queda más corto en potencia que el resto. El siguiente escalón en la gama tiene ya seis cilindros en línea y 286 caballos.

Precio	57.500 €
Maletero	540 litros
Consumo	5,1 l/100km
0 a 100 km/h	6,6 seg.



VOLVO S90 D5 AWD AUT. MOMENTUM 235 CV

El motor es, asimismo, de dos litros, el cambio automático presenta ocho relaciones y monta tracción total. Es muy cómodo y su dotación resulta muy completa.

Precio	60.500 €
Maletero	500 litros
Consumo	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	7,0 seg.

Sosiego híbrido

Entre la berlina compacta IS y el sublime LS la firma japonesa situaba hasta ahora el GS. Pero ese lugar lo ocupa ahora el ES, una berlina de representación con casi cinco metros y rival de Audi A6 o Mercedes Clase E que brilla por su confort, seguridad y suavidad de marcha, y por el bajo consumo real de su mecánica híbrida de 218 CV, garante de la etiqueta ECO.



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

Hay mercados, como el norteamericano, donde GS y ES siguen conviviendo, lo cual pone de manifiesto que sí son compatibles –pese a sus parecidos tamaños– y complementarios –el primero apuesta por la tracción trasera, más deportiva, y el segundo por

la delantera–. En Europa, sin embargo, el nuevo ES releva al GS, y creemos que Lexus acierta con la decisión, pues la nueva generación del ES –séptima ya, aunque primera que viene a España– es un modelo más vendible. Hablamos de una berlina de 4,98 metros que pugna sin complejos con modelos premium germanos de similar talla o con el Volvo

S90, pues por calidad general o tecnología nada tiene que envidiarles.

Y es que esta séptima entrega del ES, que a nuestro país llega sólo en versión híbrida 300h, pone el listón muy alto. Empezando por su nueva plataforma GA-K, que resta peso, aporta rigidez extra a la carrocería –factor decisivo para ganar confort y mejorar el

comportamiento– y permite bajar la línea de capó, lo que ayuda a lograr un perfil muy aerodinámico: Cx de 0,26. La silueta lateral es afilada y fluida, aunque quizás por eso la altura al techo en las plazas traseras se ha quedado justa –88 centímetros–, de modo que los que midan más de 1,90 rozarán. La anchura en la segunda fila tampoco bate ré-

ords, pero tres adultos pueden acomodarse bien, con la virtud añadida de un túnel central poco voluminoso y un buen hueco para las piernas.

La zaga muy tendida, rematada por un generoso alerón, tampoco contribuye a conseguir un maletero enorme –en todos sus rivales es mayor–, pero sus 454 litros de capacidad suponen un 38 por ciento de mejora frente al anterior ES, e incluso supera los 450 del GS. La clave está en la reubicación de la batería, que mide 12 centímetros menos de altura y ya no va debajo de la zona de carga, sino bajo los asientos traseros. Pero sigue sin haber rueda de repuesto. Puede que en términos de



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Es la primera vez que Lexus ofrece en nuestro país el ES, y ha elegido muy buena ocasión para hacerlo: la llegada de la nueva generación, que progresa en todos los aspectos frente a su antecesor. Nueva plataforma, suspensión mejorada, refinamiento digno de la clase superior... Y su mecánica híbrida ocupa menos espacio al tiempo que gana eficiencia.



▲ La versión Luxury probada monta de serie llantas de 18 pulgadas, la misma medida que en Business y Executive.



LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA	2.5 HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	2.487
Alimentación	Ciclo Atkinson. Inyección directa D-4D. Válvulas VVT-iE y VVT-i
Potencia máxima/rpm	178 CV / 5.700
Par máximo/rpm	22,5 mkg / 3.600-5.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	88 kW (120 CV)
Par máximo	20,6 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	Variable. Máximo 2 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Potencia	Níquel-hidruro metálico - 29,1 kW
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	218 CV / N.d.

TRANSMISIÓN

Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática variable CVT, 6 vel.

DIRECCIÓN Y FRENOS

Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. (305 mm) / Discos (281 mm)

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de dobles trapecios, con suspensión neumática adaptativa y activa PASM

Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con suspensión neumática adaptativa y activa PASM

RUEDAS

Neumáticos - Marca	235/45 R18 - Dunlop
--------------------	---------------------

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.740
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.975 / 1.865 / 1.445
Capacidad maletero - depósito (l)	454 - 50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
-------------------------	----------

ACELERACIÓN (en segundos)

400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (8,9)
Recorriendo (metros)	139

RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,2
De 80 a 120 km/h en D	6,2
Recorriendo (metros)	175
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

FRENOS (en metros)

A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	13,3 / 37,3 / 54,7
------------------------------------	--------------------

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,8 km/h de media	6,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción dinámica	8,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,2
A 140 km/h de cruceo	7,9
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera	6,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	735
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	5,0
Ciclo extraurbano	4,4
Ciclo mixto	4,5

PRECIO	65.800 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 103 g/km	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	Etiqueta ECO. Variedad de versiones: desde 45.000 euros. Calidad. Seguridad y confort. Comportamiento. Consumo. Equipo de serie.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****		



▲ Como la batería es más baja, ahora cabe bajo la banqueta trasera y el maletero, de 454 litros, crece bastante. Pero no hay rueda de repuesto.



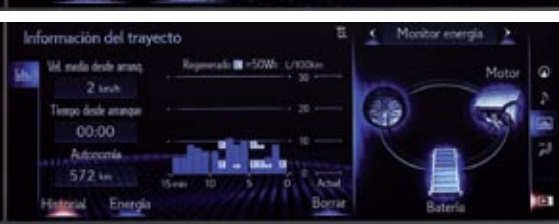
LA AERODINÁMICA CUENTA PARTE DEL MÉRITO DE SU BAJO GASTO REAL ESTÁ EN EL CX DE 0,26. Y AUNQUE NO ES EL MÁS LIGERO DE LA CLASE, LOS 1.740 KILOS DE ESTA LUJOSA VERSIÓN SON RAZONABLES EXCELENTE TERMINACIÓN POR ACABADO Y MATERIALES, NADA QUE CRITICAR: BERLINA CIENT POR CIENT PREMIUM. PERO CUESTA HABITUARSE AL MANDO MULTIFUNCIÓN



▲ La instrumentación es configurable, y el indicador grande central puede ser velocímetro, cuentavueeltas o un potenciómetro donde ver cómo gastamos o regeneramos la energía.



▲▲ La rueda para elegir entre Sport, Normal y Eco va muy a la vista, sobre la capilla de la instrumentación. Detrás no sobra altura al techo.



▲ El cambio ha mejorado, pero sigue siendo CVT.

amplitud no sea la referencia, pero la atmósfera interior del ES convence desde que abrimos la puerta para acceder. Asientos estupendos por confort y sujeción, inserciones de madera en el caso de la versión Luxury –sus 65.800 euros

pueden asustar, pero hay otras cuatro versiones por debajo y arrancan en 45.000–, un salpicadero con personalidad presidido por la instrumentación configurable o la pantalla central de 12,3 pulgadas con navegación, un equipamiento

de seguridad fantástico... Pero reconoceré que durante la semana de pruebas no fuimos capaces de habituarnos –hablo en plural por ser opinión generalizada en la redacción– a un mando multifunción poco intuitivo y que exige tacto de cirujano, sobre todo durante la conducción.

Al margen de ese detalle, todo agrada. Los nuevos amortiguadores filtran la carretera y contribuyen a transmitir sensación de aplomo, y la alta calidad se ve en otros puntos que acaban por distinguir a un producto premium de los modelos generalistas, como la presencia y tacto de materiales o mandos, la eficacia de las luces de carretera, el rendimiento del equipo de sonido Mark Levinson de 17 altavoces –también lo lleva de serie el nivel F Sport, de tono depor-

tivo y dotado de llantas de 19 pulgadas–, la eficacia con que entiende los comandos de voz o el buen aislamiento acústico, donde Lexus dice haber invertido tres años.

En la parte mecánica el protagonismo es para un nuevo cuatro cilindros 2.5 atmosférico de gasolina, cuyos 178 CV y 22,5 mkg –par discreto para un propulsor de esa cilindrada– se ven complementados por los 120 CV del motor eléctrico, que lleva el total a 218 CV y autoriza ya unas prestaciones de cierta enjundia, como demuestran esos 8,8 segundos medidos para acelerar hasta 100 km/h o los 6,2 que emplea para recuperar de 80 a 120 km/h. La velocidad punta, eso sí, está autolimitada a 180 km/h; lo que cumple de sobra en territorio ibérico pero, quién sabe, podría ahu-



◀ El ES 300h estrena suspensión, pues adopta los amortiguadores con válvula oscilante y su esquema trasero de doble triángulo es nuevo. El equilibrio es magnífico, pues hay mucho confort pero también una notable estabilidad.

mientos, a modo de desarrollos prefijados. Eso optimiza algo el tacto de conducción a ritmos suaves o medios, pero apenas mejora el panorama si avivamos la marcha, pues el motor se revoluciona bastante al acelerar con fuerza y tampoco ayudará mucho en esa situación que usemos manualmente la transmisión con las levas, pues podemos ordenar subir marcha mientras damos 'gas' generosamente y el motor seguirá aumentando su régimen sin hacernos caso.

Si esa es la de arena, la de cal es un comportamiento seguro, noble y sorprendentemente eficaz, con una mezcla idónea de aplomo y confort, y una alta velocidad de paso por curva. Y del resto, mejor la dirección –rápida y precisa– que los frenos, sólo correctos por las distancias de detención.

yentar clientela alemana por aquello de las 'autobahn'.

Pero más que eso, se nos ocurre como crítica que en modo eléctrico EV no podremos recorrer mucha distancia, pues a poco que aceleremos con fuerza o elevemos la velocidad el motor de gasolina arrancará automáticamente. Es lo que tienen los híbridos

convencionales –no enchufables, para entendernos–, que van autorrecargándose en marcha continuamente para gastar de inmediato esa energía y ahorrar carburante. Y en el caso que nos ocupa el objetivo se cumple, pues le hemos medido 6,8 l/100 km reales en nuestro circuito mixto –anuncia 4,5 litros de media–, poco

para una berlina de cinco metros con motor de gasolina. De ahí, sin duda, su merecida etiqueta ECO, útil en ciudad.

Los 218 CV se combinan, además, con un cambio automático de variador continuo, o CVT, que representa una evolución frente a sistemas anteriores usados por Lexus, pues ahora cuenta con seis enclava-

SUS RIVALES



AUDI A6 45 TFSI S TRONIC 245 CV

El A6 de gasolina menos potente equipa un 2.0 de 245 CV, lo que le da ventaja por prestaciones. Gasta bastante poco y se beneficia de la etiqueta ECO. Su calidad, de '10'.

Precio	56.450 €
Maletero	530 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,2 l/100 km
	6,8 seg.



MERCEDES E 200 BERLINA 9G-TRONIC 184 CV

Como el A6, el E 200 lleva un motor de dos litros, pero en este caso con sólo 184 CV. Pese a ello, las prestaciones son buenas. Y su maletero es el más grande del segmento.

Precio	53.400 €
Maletero	540 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,7 l/100 km
	7,7 seg.



VOLVO S90 T4 MOMENTUM AUT. 190 CV

Motor de gasolina 2.0 con turbo, como en sus rivales. Anuncia las peores prestaciones de este trío de rivales del Lexus, y también el maletero más justo. Su precio, comedido.

Precio	49.900 €
Maletero	500 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,7 l/100 km
	8,7 seg.



ESPECTACULAR EL 'CONCEPT' DAVINCI ADELANTA LAS FORMAS DE UN ATRACTIVO GRAN TURISMO IMPULSADO CON ENERGÍA ELÉCTRICA

Genio y figura con cero emisiones

Italdesign rinde homenaje al incomparable Leonardo da Vinci, en el 500 aniversario de su fallecimiento, con este impresionante 'concept car' impulsado con energía eléctrica. Un Gran Turismo que presume de tracción total y que se rodea de un glamuroso interior que combina soluciones tecnológicas muy avanzadas con una calidad premium digna de un exclusivo deportivo. Si finalmente llegara a la producción se convertiría en un modelo soñado para muchos.



▼ La zaga se remata con un doble difusor en los bajos, un alerón retráctil y pilotos con tecnología OLED. Quizás el siguiente Audi A7 Sportback tome este rumbo...

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Si Leonardo da Vinci ilustrara su ingenio en pleno siglo XXI, quizás uno de sus inventos en el mundo de la automoción se parecería mucho a este impresionante 'concept' pensado, diseñado y fabricado por Italdesign en su planta de Moncalieri, 'arropado' por un equipo de mil personas.

La auténtica tradición italiana en el diseño GT se combina con una tecnología limpia y un interior que le sitúa sin complejos en la categoría premium. Es una apuesta valiente y tan real que con sólo unos pocos ajustes podría llegar a la producción en serie... si así se decidiera finalmente.

Elegante y deportivo a partes iguales, el Italdesign DaVinci, presentado en el último Salón del Automóvil de Ginebra, mide 4,98 metros de longitud por 1,97 de ancho y sólo 1,39 de alto. La distancia entre ejes se estira hasta los 2,90 metros y la altura respecto al suelo no llega a los 12 centímetros.

Su naturaleza eléctrica da mucha vida a la hora de jugar

con el diseño. Dado que no es necesaria una rejilla frontal por carecer de un motor térmico, se apuesta por un llamativo elemento hexagonal cerrado introducido por primera vez en 2016 en el GT-Zero. Las tomas de aire se sitúan en lo más alto del capó para dotarle de una mayor agresividad.

En la vista lateral llaman la atención las llantas de 22 pulgadas, pero también la silueta, con una fuerte caída de techo en la zaga que recuerda mucho la del Audi A7 Sportback. Sin embargo, la originalidad es cosa de las espectaculares puertas con apertura 'ala de gaviota', que dan paso a un interior configurado para cuatro plazas.

Y la trasera tampoco defrauda. Capta la atención el doble difusor en los bajos, el alerón trasero activo que se eleva en función de la velocidad para mejorar la carga aerodinámica o los pilotos en forma de pétalos de flor basados en la tecnología OLED y que mejoran sustancialmente la luminosidad y, por tanto, la seguridad.

El Italdesign DaVinci se

REALIDAD EL VEHÍCULO DEFINITIVO SE MANTUVO FIEL A LOS PRIMEROS BOCETOS



Las espectaculares puertas con apertura 'ala de gaviota' dan paso a un interior que contempla cuatro confortables plazas individuales.

AL DETALLE FAROS LED DELANTEROS Y PILOTOS OLED TRASEROS EN FORMA DE PÉTALOS



INTERIOR PANTALLAS PARA EL CONDUCTOR, EL COPILOTO Y UNA CENTRAL PARA COMPARTIR



impulsa gracias a una plataforma totalmente eléctrica, aunque el fabricante no ha desvelado datos de potencia o autonomía. Sí sabemos que monta un motor eléctrico en la parte delantera y otro en el eje trasero para dotar al conjunto de tracción total. La batería de iones de litio se ubica en el piso, entre ambos ejes, con el fin de no pasar factura a la habitabilidad o al maletero. La toma de conexión se sitúa en la parte delantera izquierda, aunque tampoco se han anunciado los tiempos necesarios para la recarga.

Esta es la apuesta sobre el terreno, pero esta prestigiosa empresa italiana podría, en nada de tiempo, transformar este modelo para circular con un motor de combustión con transmisión mecánica al uso.

Las modificaciones salpicarían a la parte delantera, debido a la ubicación del radiador y del propulsor térmico, y al rediseño del túnel

central, con el fin de albergar la transmisión y el eje cardán indispensable para las cuatro ruedas motrices.

Por su parte, el interior es avanzado tecnológicamente, y premium si valoramos la calidad de los materiales y la terminación general. La configuración del habitáculo ofrece cuatro butacas individuales y contempla tres pantallas. Una hace las veces del cuadro de mandos configurable, la segunda se sitúa frente al copiloto –solución ya vista en Ferrari– y la tercera, táctil, se ubica en la consola central y aglutina buena parte de la información multimedia y de la gestión de la climatización.

En el salpicadero emergen retroiluminados desde el tejido Alcántara una serie de mandos. Lo mismo ocurre en la parte final del túnel central, donde hay una serie de controles interactivos integrados directamente en la tapicería.

la frase

Raúl Blanco. Secretario general de Industria y PYME



«Viendo cómo avanzan las tecnologías, hablar de cuál será la reinante en 10 ó 20 años es tremendamente arriesgado. La industria está trabajando en el complejo proceso de cambio que impone la reducción de emisiones de la normativa europea».

en breve

► **REDUCCIÓN DE EMPLEOS.** - Por la baja producción y la falta de un proyecto industrial, las plantas de Nissan en Barcelona necesitan reducir entre 400 y 500 empleos. La empresa quiere negociar con los sindicatos, partiendo de bajas incentivadas y prejubilaciones.

► **NUEVA CAJA PARA BARCELONA.** - La fábrica de motores y transmisiones de Nissan Motor Ibérica será el primer centro en producir el cambio ZG47, que aparece una inversión de diez millones de euros.

► **LA TRANSIT CONNECT, TAMBIÉN EN MÉXICO.** - Almusafes dejará de producir en exclusiva mundial esa furgoneta, que la multinacional americana ha decidido fabricar en México para el mercado americano.

► **VOLVO Y LA SEGURIDAD.** - Junto a la inclusión de serie del limitador de velocidad «Care Key» en todos sus vehículos, la marca sueca anuncia la instalación de cámaras interiores y sensores para luchar contra las distracciones y el consumo de drogas y alcohol.

el puntazo

El sueño y la fatiga causaron una de cada diez muertes en accidentes de tráfico ocurridas en España en 2017.

A pesar del riesgo que supone, el 55 por ciento de los automovilistas españoles asegura no dejar de conducir cuando sufre somnolencia, según el informe realizado por Fesvial y Samsung, que coloca en 177 los muertos y 4.063 los heridos contabilizados en los 20.600 accidentes provocados por esta causa en 2017. En cuanto a dónde y cuándo se producen los siniestros en los que, directa o indirectamente, están implicados el sueño o la fatiga, son las vías urbanas y la franja de 14 a 20 horas las que acaparan el mayor número de accidentes, con julio y agosto como los meses con más fallecidos.

la cifra

4.963

millones facturó la actividad de taller de los concesionarios oficiales en 2018, que acaparan el 54 % de la posventa. Realizaron 11.449.625 intervenciones, atendiendo 7,6 millones de vehículos, el 57,6 % de ellos con menos de cinco años y protagonistas del 73 % de la facturación.



FUTURA NORMATIVA

Luces y no triángulos para señalar emergencias

Hay más de veinte muertes al año en autovías y autopistas por atropellos relacionados con un vehículo averiado o accidentado, especialmente por el peligro que conlleva caminar por la carretera para colocar los triángulos reflectantes. Situación que ha llevado a la DGT a recomendar la utilización de un dispositivo luminoso de preseñalización de peligro en esos casos, mientras ve la luz el proyecto de Real Decreto

para los servicios de auxilio en carretera, que contempla la desaparición de los triángulos y la llegada de una señal luminosa autónoma para emergencias, que se colocará en la parte superior del vehículo. El borrador establece el 1 de enero de 2024 como fecha para la sustitución del triángulo por luz, además de no permitir bajar del coche, salvo en casos excepcionales, y obligar, si hay que hacerlo, a utilizar la puerta

más cercana al arcén. Dado que la DGT considera que es mejor quedarse en el vehículo con el cinturón abrochado. Lo explicaba la subdirectora adjunta de Circulación de la DGT, Ana Blanco, en la mesa redonda organizada por Help Flash, un sistema de señalización luminosa que cumple los requisitos exigidos por la nueva normativa. Creado y comercializado por Netun Solutions, Help



▲ Utilizar la luz es, de momento, sólo una recomendación, porque la ley vigente establece el uso de dos triángulos reflectantes.

Flash es un dispositivo autónomo, pues cuenta con las más de dos horas y media de autonomía que le proporciona una pila de 9V,

y emite una luz intermitente o fija. Dotado con tecnología LED, es compatible con todo tipo de condiciones meteorológicas y se ad-

hiere magnéticamente al techo del vehículo, siendo visible hasta un kilómetro de distancia. Además, su pequeño tamaño permite guardarlo en cualquier lugar, como la guantera o huecos de las puertas, también sirve para motos y, utilizado como linterna, proporciona hasta cinco horas de autonomía. Se vende en gasolineras y tiendas de recambios y también AXA lo ha puesto al servicio de sus asegurados al ser esta 'start-up' la ganadora del programa de colaboración abierta con emprendedores de la compañía de seguros. Su elección es la versión Help Flash Smart, que ofrece conectividad y facilita una asistencia más rápida, pues una vez activado el sistema a través de la App, de forma automática se transmiten ubicación y datos personales a la aseguradora.

nalidad que le ha valido el sello de aprobación de AGR, organización líder en salud de la columna vertebral.



España A la cola en recarga de eléctricos

Un informe de la Comisión Europea sobre la situación del transporte en los Estados miembros coloca a España como el décimo país por la cola en puestos de recarga para vehículos eléctricos. 16,97 puntos por 100.000 habitantes urbanos en 2017 nos alejan de los 52 que marca la media de la UE en una clasificación liderada por Holanda (260), Dinamarca (197,4) y Austria (130,6).

PSA Refuerzo en Figueruelas

Al crédito extraordinario de cuatro millones de euros concedido por el Gobierno de Aragón se unen los 250 millones que hasta 2021 PSA invertirá en la planta de Figueruelas (Zaragoza), la factoría de Opel en la que se producirá el nuevo Corsa y su versión eléctrica, que será el primer tu-

rismo con esa tecnología fabricado en España. La inversión se enmarca en el plan de I grupo galo de destinar a España unos 1.200 millones de euros, cuyo montante más importante será para Vigo: 700 millones.

Cinturón Más de 4.000 denuncias

En una semana de control, 4.446 personas viajaban en un vehículo sin llevar puesto el cinturón y tres cuartas partes de ellas circulaban por una carretera convencional. Además, 262 menores

iban sin un dispositivo de seguridad adecuado y 6 de ellos lo hacían en el asiento delantero. Si-gue resultando incomprensible que haya tal número de usuarios que no se abrochan el cinturón, elemento que al ochenta por ciento de los conductores españoles les hace sentirse seguros, con sólo un 2 % reconociendo ponérselo para evitar multas, según los datos recabados en el estudio de la Fundación Cea sobre el uso y conocimiento de este elemento de seguridad. Elemento que usan más las mujeres que los

hombres y los jóvenes de 18 a 24 años.

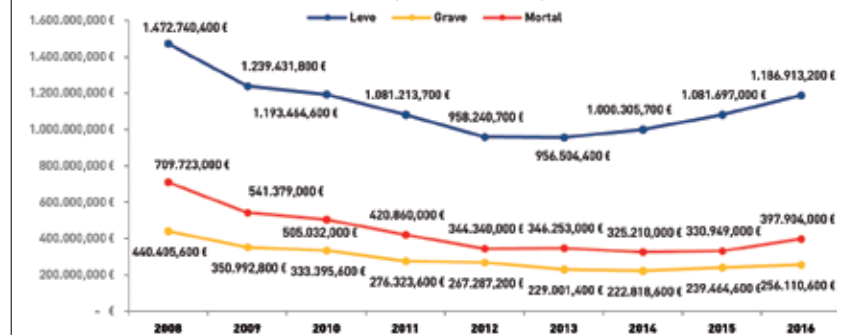
Volkswagen El grupo cierra un buen ejercicio

Con unos beneficios de 11.827 millones de euros (+5,8 %), la corporación alemana cerraba un ejercicio en el que vendió 10,8 millones de automóviles (+0,9%) y facturó 235.849 millones de euros (+2,7%). En 2017 España ha sido, de nuevo, el tercer mercado europeo del grupo, con 291.400 vehículos comercializados (+7,7 %).

Siniestralidad laboral Tráfico: primera causa de muerte

249 vidas en 2018 y 2.000 millones de euros al año cuestan los accidentes viales laborales en España, que son el primer factor de mortalidad en la siniestralidad laboral, conjunto en el que representan casi el 12 % del total. Son datos del informe realizado por el Real Automóvil Club de España (Race) en colaboración con GAD3, que también pone de manifiesto el incremento de esa accidentalidad acorde con la mejora de las cifras de empleo. El desglose de la situación coloca los percances 'in itinere' -ida o vuelta al trabajo- en casi el 70 % del total, con los martes de 8 a 9 de la mañana como el periodo más peligroso, y el otoño como la estación más lesiva. En cuanto al tipo de vehículo, el 54 % de los trabajadores accidentados conducía un coche y casi uno de cada cuatro (23 %) una moto, porcentaje que convierte los vehículos de dos ruedas en los más peligrosos, al ser una cifra seis veces superior a la que le correspondería por la proporción de uso.

Coste anual total estimado (miles de €), con recaídas



Fuente: European Commission, guía Road Safety Country Overview - Spain (2016) - European Road Safety Observatory. Estimación de los costes sobre las Estadísticas de Accidentes de Trabajo (Ministerio de Trabajo). Años: 2008-2016



Renovación en Renault

De los Mozos se mantiene y Segal pasa a Francia

La reorganización emprendida por el Grupo Renault

en su comité ejecutivo no afecta a los españoles José Vicente de los Mozos y Gaspar Gascón-Abellán, que se mantienen como director de fabricación y logística y director de ingeniería, respectivamente. En los cambios anunciados por el consorcio galo figura el traslado de Iván Segal, actual director general del Territorio Iberia, a Francia, para convertirse en director comercial de Groupe Renault en ese mercado y entrar en el Comité de Dirección de Renault.

Producción Adelantados por Brasil

Por poco más de 60.000 unidades (2.819.565 frente a 2.879.809) España ha perdido frente a Brasil la octava plaza como productor mundial. Un ranking que encabeza China (27,8 millones), muy por delante de Estados Unidos (11,3), Japón (9,7), India (5,17), Alemania (5,12), México (4,1) y Corea (4,0). Francia cierra el 'top ten' con 2,27 millones de los 95,39 millones de vehí-

culos que se hicieron en el mundo, según OICA, la Organización Internacional de Fabricantes.

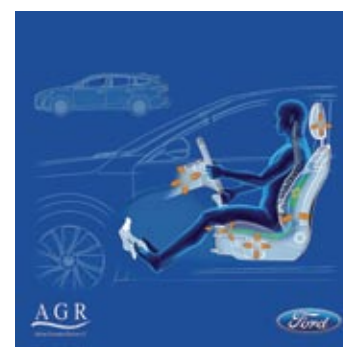
En Europa Infiniti dice adiós

En marzo de 2020, la marca premium de Nissan dejará de vender sus coches en Europa Occidental, y antes de que termine 2019 cesará la producción de Q30 y QX30 en Sunderland (Reino Unido), para pasar a centrarse en sus mercados con mayor cre-

cimiento: Norteamérica y China. Infiniti España califica la decisión de inesperada, considerando que, en 2018, el mercado español fue el primero de Europa en ventas -más de 7.500 unidades- y cuota.

Ford Asientos muy saludables

Por su mayor eficacia contra el dolor de espalda, los asientos delanteros del nuevo Ford Focus han recibido el reconocimiento de médicos y fi-



sioterapeutas. 18 puntos de configuración posibilitan el máximo apoyo y comodidad, adaptando el asiento a la persona en lugar de que la persona se adapte al asiento. Funcio-



Colores y estrellas para valorar emisiones

La publicación de los primeros Green NCAP, que miden la eficiencia y emisiones de los automóviles en condiciones reales de circulación, puntuando de cero a cinco estrellas, ha coincidido con el lanzamiento del Air Index, el índice internacional independiente y estandarizado, que califica la contaminación de un vehículo en tráfico urbano con un código de color A-E, que muestra con claridad la graduación de limpio a sucio.

Ha nacido Green NCAP, un programa que proporciona información independiente y rigurosa sobre la eficiencia energética y emisiones de los automóviles en condiciones reales de circulación. Al igual que Euro NCAP, que evalúa la

seguridad de los modelos que salen al mercado, puntúa esas capacidades con estrellas y también encierra la intención de motivar a los fabricantes a desarrollar vehículos, en este caso, más limpios.

Promovido por una veinti-

ena de entidades públicas y privadas, este nuevo consorcio europeo inicia su andadura con el análisis de doce modelos, protagonistas de los primeros test de sostenibilidad diseñados con requisitos más estrictos que los que

se exigen legalmente a los fabricantes. Pese a esas mayores exigencias, los eléctricos BMW i3 e Hyundai Ioniq inauguran la lista de los cinco estrellas, que es la calificación más alta. Su máximo de puntos posibles (10) en emisiones

y un 8,5 sobre 10 en eficiencia energética colocan esta tecnología como la opción más eficiente y limpia disponible en la actualidad. Claro que, quizás, esa supremacía no sea tan determinante cuando los protocolos de Green NCAP dejen de considerar sólo la energía utilizada durante la conducción e incluyan otros indicadores en la evaluación, como autonomía o energía consumida durante todo el ciclo de vida del vehículo –fabricación, vida útil, desechos y reciclaje de componentes–; algo que no tardará.

Mientras esa ampliación llega, y dejando al margen la supremacía eléctrica, si nos fijamos en el cuadro los resultados de esta primera oleada descartan el tipo de combustible como factor determinan-

LOS PRIMEROS DE GREEN NCAP CINCO ESTRELLAS, SÓLO PARA ELÉCTRICOS

MARCA/MODELO	ESTRELLAS	EMISIONES*	EFIC. ENERGÉTICA*
BMW i3	★★★★★	10,0	8,5
Hyundai Ioniq Eléctrico	★★★★★	10,0	8,5
Volkswagen Up! GTI	★★★★	9,2	6,7
BMW X118D	★★★	9,4	5,8
Mercedes-Benz A200	★★★	9,4	5,2
Ford Fiesta 1.0 EcoBoost ⁽¹⁾	★★	8,0	4,4
Audi A7 Sportback 50 TDI	★	7,3	2,5
Subaru Outback 2.5	★	6,5	1,8
Volvo XC40 T5	★	6,8	2,3
**Fiat Panda 0.9 Twinair	0	0,0	6,0
**Ford Fiesta 1.0 EcoBoost ⁽²⁾	0	1,1	6,6
**Volkswagen Golf 1.6 TDI	0	3,1	6,7

* Puntuaciones sobre 10
 ** Estos 3 modelos cumplen con los estándares de emisiones Euro 6b, que aún son válidos para modelos matriculados antes de septiembre de 2017. No obstante, a partir de septiembre de 2019 todos los automóviles tendrán que cumplir con los estándares Euro 6d-temp, que son más estrictos, y las versiones actualizadas de estos modelos serán evaluadas en las próximas oleadas de test Green NCAP.
⁽¹⁾ EURO 6d-temp (última versión)
⁽²⁾ EURO 6b (penúltima versión)

Estrellas para comparar

- ★★★★★.- Rendimiento excelente, con consumo muy bajo (combustible o energía) y bajas emisiones de gases contaminantes y de efecto invernadero. El modelo cuenta con tecnología de reducción de emisiones y ahorro de combustible.
- ★★★★.- Buen rendimiento, de un vehículo equipado con buena y robusta tecnología de reducción de emisiones y ahorro de combustible.
- ★★★.- Rendimiento de medio a bueno, con equipamiento regular en tecnología de emisiones y ahorro de combustible, sin superar a los competidores.
- ★★.- Bajo rendimiento, con carencia de tecnología de reducción de emisiones y/o ahorro de combustible, con margen de mejora.
- ★.- Marginal rendimiento, con control de contaminantes y/o eficiencia energética comprometidos. Gran espacio de mejora en la rebaja de contaminantes, gases de efecto invernadero y consumo.
- 0.- Estándares legales mínimos, posiblemente con tecnología de ahorro de combustible y reducción de emisiones obsoleta.

La calificación por estrellas, que sólo se aplica a la variante testada, mide el rendimiento ambiental combinando emisiones y eficiencia energética. La valoración es el resultado de dos índices, con un máximo de diez puntos para cada uno: «índice de emisiones», que controla gases y partículas perjudiciales para la salud humana, que salen por el escape, e «índice de eficiencia energética», que mide el consumo; también se controlan los gases de efecto invernadero.

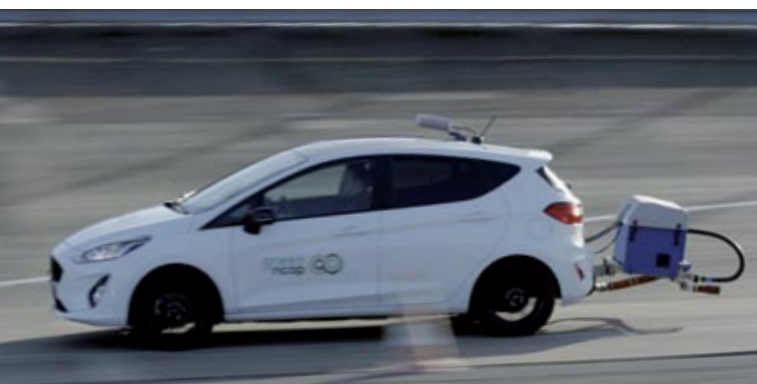
tes, puesto que hay mecánicas diésel y de gasolina con buen número de estrellas y equilibrio entre control de contaminantes y eficiencia energética. Green NCAP también destaca que se pueden comprobar las estrategias de los fabricantes priorizando uno u otro campo, y que son pocos los que logran alcanzar el mínimo exigido en los dos apartados.

Y en ese intento de animar a los fabricantes de automóviles a responder al desafío de innovar en el campo de la eficiencia energética y la reducción de emisiones, en beneficio de los compradores y el medio ambiente, se pretende evaluar la mayor cantidad posible de coches. Una amplia gama de marcas y modelos, especialmente los más

populares y vendidos de sus segmentos, con todo tipo de motores de combustión interna y eléctricos, a los que próximamente se unirán los híbridos.

Además, como para estas pruebas es importante utilizar automóviles rodados y Green NCAP no quiere recurrir a los fabricantes, se utilizan unidades de alquiler; vehículos bien mantenidos y de bajo kilometraje, representativos de los que comúnmente se ven en la carretera. Las pruebas se realizan en laboratorios independientes afiliados con, al menos, una de las organizaciones miembros del consorcio Green NCAP, que ha comprobado que todos ofrecen resultados equivalentes para asegurar una comparación realista entre todos los coches probados.

◀ Las pruebas de laboratorio, en condiciones controladas, que garantizan resultados comparables, se complementan con test de carretera que permiten evaluar las emisiones en el mundo real.





▲ Conducción real en entornos urbanos es la prueba estandarizada, que permite resultados comparativos.

Air Index, guía de colores

Internacional, independiente y estandarizado es el sistema de calificación, que utiliza un código de letras y colores para mostrar con claridad la contaminación de un vehículo en tráfico urbano. Expertos en calidad de aire y emisiones han elaborado el sistema.

De un vistazo se sabe lo limpio o sucio que es un vehículo en función de las emisiones que salen por su escape con el AIR Index, una clasificación por letras y colores –de A y verde, el mejor, a E y rojo, el peor– para mostrar cuánta contaminación produce un modelo específico cuando se utiliza en ciudad. Información de libre acceso y gratuita, disponible con distintos parámetros –clasificación, clase de vehículo, emisiones de CO2...– para ofrecer mayor precisión en la consulta.

Lo ha puesto en marcha AIR (Allow Independent Road-testing), una coalición independiente de organizaciones

publicas y privadas cuyo objetivo es contribuir a la reducción en los entornos urbanos de las emisiones nocivas del tráfico y ayudar a despejar la confusión generada por el escándalo del diésel.

Académicos e industriales expertos en emisiones y calidad del aire han desarrollado el Índice AIR, basado en pruebas independientes, sistemáticas y exhaustivas para lograr un sistema de clasificación, que permite la comparativa entre vehículos, porque el mismo test estandarizado se realiza a cada tipo de coche. El programa impone, al menos, dos unidades del modelo que se analiza, obtenidas

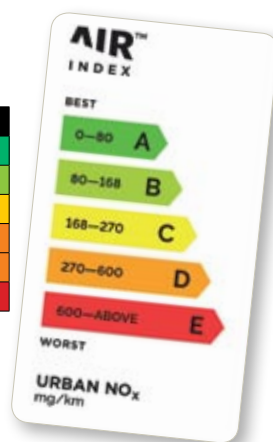
al margen del fabricante, que deben completarse durante tres días recorridos de diez kilómetros por ciudad, equipados con sistemas portátiles de medición de emisiones, que graban la conducción.

Protocolo que permite, por primera vez, clasificaciones comparativas entre vehículos, como resultado de «criterios de prueba rigurosos y justos», argumenta el cofundador y director de Operaciones de AIR, Massimo Fedeli. Clasificaciones que, además, descubren que «algunos diésel son más limpios que los de gasolina, y que algunos modelos más viejos son más limpios

EL PRIMER RANKING AIR INDEX

MARCA/MODELO	AÑO	INDEX
Land Rover Discovery 3.0 TD6	2018	A
Nissan Qashqai 1.2 DIG-T	2017	B
Mini Cooper S 3p 2.0 d	2015	C
Dacia Duster 1.5 DCI	2018	D
Ford Focus 1.5 TDCi	2017	D
Renault Clio 1.5 dCi	2017	E

► Son las cinco clasificaciones elegidas para el lanzamiento de AIR Index, un programa continuo de pruebas de vehículos que constantemente agrega nuevos resultados.



que los nuevos», como afirma Nick Molden, otro cofundador de AIR, que también considera que «la publicación transparente de pruebas independientes de emisiones en circulación elimina la confusión sobre las emisiones de la gasolina y el diésel». Claridad en los niveles de emisiones de los vehículos que puede ayudar a ciudadanos, industria y autoridades a elegir bien, y a tomar decisiones bien fundamentadas sobre políticas de movilidad.

AIR Index para los coches Euro 6

El tamaño de las nubes representa las emisiones totales de NOx durante un promedio de vida de **14 años** y la media habitual de kilometraje realizado al año por coche.

La nube más oscura en cada clasificación es un ejemplo de las emisiones actuales del coche, y la más clara, que la rodea, es el límite del rango de emisiones.

Fuentes: SMMT y RAC Foundation



► Hakan Samuelsson, presidente y director ejecutivo de Volvo Cars, ha querido que su compañía abra el debate sobre los riesgos de la velocidad. Y alerta sobre otros dos caballos de batalla: las distracciones y las intoxicaciones.



Con menos velocidad

Volvo Cars ha anunciado que a partir de 2020 limitará a 180 km/h la velocidad máxima de todos sus vehículos para subrayar los peligros del exceso de velocidad. ¿Se sumarán otros fabricantes a la medida? Aún no se sabe, pero la llegada masiva de coches eléctricos puede influir en ello.

ELÉCTRICOS: POCAS PRISAS EN CASI TODOS

Citroën e-Mehari	110 km/h
Nissan e-NV200 Evalia	120 km/h
Citroën C-Zero	130 km/h
Mitsubishi i-MiEV	130 km/h
Peugeot iOn	130 km/h
Smart eq Fortwo	130 km/h
Smart eq Forfour	130 km/h
Renault Zoe	135 km/h
Nissan Leaf	144 km/h
Kia Soul Eléctrico	145 km/h
BMW i3	150 km/h
Volkswagen e-Golf	150 km/h
Hyundai Kona Eléctrico	155 km/h
Kia e-Niro	155 km/h
Nissan Leaf E+	157 km/h
BMW i3s	160 km/h
Hyundai Ioniq Eléctrico	165 km/h
Kia e-Niro 204 CV	167 km/h
Hyundai Kona Eléctrico 204 CV	167 km/h
Hyundai Nexso	179 km/h
Audi e-tron	200 km/h
Jaguar I-Pace	200 km/h
Tesla Model 3 AWD	233 km/h
Tesla Model S	250 km/h
Tesla Model X	250 km/h
Tesla Model 3 AWD Performance	261 km/h



▲ Con sus 115 km/h, que conseguía en tercera gracias al motor 1.9 de 56 CV, el Citroën 11 Legere de 1946 podría adelantar en autovía al ecológico Citroën e-Mehari.



▲ 140 km/h alcanzaba el Seat 127 en 1972 con los 45 CV de su motor de 903 cc. Es decir, más velocidad que los Renault Zoe de 92 y 109 CV.



▲ El Peugeot 205 GL de 1984, con sus 55 CV y sus 155 km/h de velocidad punta, es más rápido que el BMW i3 o el Volkswagen e-Golf, de 170 y 136 CV respectivamente.

Cuando Volvo Cars anunció hace años su programa de seguridad 'Vision 2020', cuyo objetivo es que nadie muera ni resulte gravemente herido en un Volvo nuevo para el año 2020, quizás en la firma sueca pensaban que sus progresos tecnológicos podrían, por sí solos, lograr los 'cero accidentes'. Pero Volvo ha decidido ampliar el foco para tratar de influir en el comportamiento de los conductores y acabar con lo que ellos llaman «brechas de seguridad», entre las que, según la casa nórdica, el exceso de velocidad es la más significativa.

De ahí que el presidente de Volvo, Hakan Samuelsson, haya anunciado que todos sus vehículos tendrán limitada la velocidad a 180 km/h a partir de 2020, cuando en la actualidad algunos de sus coches alcanzan los 250 km/h. «Queremos plantear la cuestión de si los fabricantes de automóviles tienen el derecho, o quizá incluso la obligación, de instalar en los vehículos tec-

nologías que modifiquen el comportamiento de sus conductores para hacer frente a cuestiones tales como el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y drogas o las distracciones», declaraba Samuelsson. «No tenemos una respuesta definitiva para esta pregunta, pero creemos que debemos asumir el liderazgo y ser los pioneros en plantear este debate».

¿Seguirán otras empresas sus pasos? Difícil saberlo, pero hay precedentes, como el famoso 'pacto de caballeros' acordado por algunos fabricantes alemanes para que sus coches no rebasaran los 250 km/h, y así evitar una carrera de prestaciones para rebajar la presión ejercida a finales de los años 80 por los grupos ecologistas en el país de las 'autobahn'.

En la actualidad, además, proliferan los modelos que limitan electrónicamente su velocidad punta, incluso muy por debajo de los 200 km/h. Es el caso de Lexus, que limita sus híbridos CT, NX y ES a 180 km/h, o de Toyota, que hace lo propio con sus Corolla y Rav4 híbridos. Y la creciente llegada de coches eléctricos con modestas velocidades máximas –ver cuadro– podría allanar el camino para que la 'solución' de Volvo se extienda.



FORD

24 HORAS SOLIDARIAS

La carrera solidaria 24 Horas Ford se celebrará este año los próximos días 21 y 22 de junio. Un evento que, a lo largo de sus 15 ediciones, ya ha repartido más de 1,7 millones de euros entre 86 ONG.

Esta prueba de consumo y resistencia ha permitido llevar a cabo 164 proyectos solidarios como, por ejemplo, la construcción de una escuela en Sri Lanka financiada con el premio de 38.000 euros que ganó la Fundación Go-maespuma en 2013.

RENAULT CIUDADES MÁS SOSTENIBLES

Renault ha puesto en marcha 'FeliZiudad', una iniciativa para mejorar la calidad de vida en las grandes ciudades y, especialmente, en sus barrios. De esta manera, la marca quiere ayudar a hacer

+ en <https://felizciudad.renault.es>



más sostenibles las ciudades, no solo con su gama 100% eléctrica sino también a través de una plataforma digital en la que se dará voz a proyectos ciudadanos que mejoren la vida en su entorno.

SKODA

El reto era recorrer más de 1.400 kilómetros en menos de 24 horas y el Skoda Kodiaq RS cubrió la distancia en 21 horas.



Skoda ha probado el Kodiaq RS en un entorno extremo, a 20 grados bajo cero.

EL KODIAQ RS SE MIDE EN EL CÍRCULO POLAR ÁRTICO

Desde Rovaniemi, en Finlandia, hasta North Cape (Nordkapp), en Noruega. 1.400 kilómetros de ida y vuelta entre los dos países a 20 grados bajo cero y con un fuerte viento en contra. Es el desafío que ha superado el Skoda Kodiaq RS (el SUV de siete plazas más rápido en el trazado alemán de Nürburgring) en solo 21 horas

a una velocidad media de 67 km/h. La marca quiso poner a prueba las habilidades de este dinámico SUV en un entorno extremo. Y el resultado no defraudó. El Kodiaq RS está equipado con un motor diésel de 240 CV de potencia (el diésel más potente de la historia de la marca) y tracción 4x4.

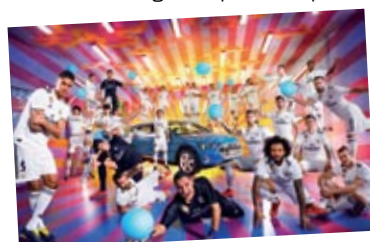
El reto era mayúsculo, ya que el Kodiaq RS debía cubrir la distancia entre ambos puntos en menos de 24 horas con un único equipamiento adicional: neumáticos con clavos. Todo ello, teniendo en cuenta que en febrero, el Círculo Polar Ártico tiene solo un par de horas de luz al día y las tormentas de nieve son frecuentes.

+ en www.audi.es IMAGEN DE DAVID LACHAPPELLE

EL AUDI E-TRON POSA CON LA PLANTILLA DEL REAL MADRID

Audi citó al prestigioso fotógrafo David LaChapelle en Madrid para asistir a la entrega de coches de la marca a la primera plantilla del Real Madrid C.F. Los jugadores posaron para LaChapelle con poses y expresiones

arriesgadas junto a otro protagonista, el Audi e-tron (el primer coche 100% eléctrico de la marca) y el resultado es esta fotografía que ves aquí.



+ en www.michelin.es #michelinVosotros DEPORTE

La Carrera de la Mujer contará este año con el apoyo de la marca de neumáticos Michelin, que estará presente en todas las paradas del evento: Madrid, Vitoria, Gijón, A Coruña, Sevilla, Zaragoza y Barcelona.

+ en www.seat.es

COCHE OFICIAL DE LA SELECCIÓN SUB-21 SEAT, CON LA ROJITA

Seat amplía su acuerdo de colaboración con la Real Federación Española de Fútbol y no solo será vehículo oficial de la Selección Española Absoluta sino también de la Selección Española Sub-21.

La marca automovilística prestará apoyo a La Rojita durante los próximos dos años y se-

rá vehículo oficial de la Selección, a la que cederá algunos de sus coches para cubrir las necesidades de transporte del conjunto rojo.

La Selección Sub 21 se enfrenta este año a uno de sus mayores retos, ya que disputará del 16 al 30 de junio la fase final del Campeonato de Europa en Italia y San Marino.



Luis de la Fuente, entrenador de la Selección Española Sub-21, y Luis Enrique, entrenador de la Selección Española Absoluta, posan con los modelos de Seat.

+ en www.pandaraid.com

392 EQUIPOS PARTICIPARON EN EL PANDA RAID

NUEVA EDICIÓN DE LA AVENTURA MARROQUÍ

Un Panda, cierta habilidad al volante y muchas ganas de aventura. Es lo que se necesita para correr el Panda Raid, que este año ha vuelto a superarse con 392 coches en competición.

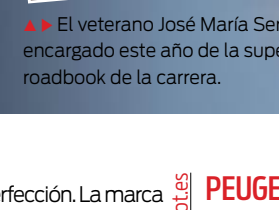
El Panda Raid no es una carrera al uso. Para participar solo hace falta tener un Panda (Fiat Panda, Seat Panda, Seat Marbella o Fiat Panda 4x4 anteriores a 2003) y estar dispuesto a recorrer 3.000 kilómetros cruzando el desierto marroquí. Una aventura pura y dura, que cada año se supera con más equipos inscritos: 392

en la última edición que acaba de concluir en Marrakech.

Este año, el raid ha contado con la supervisión del roadbook por parte de un veterano, José María Serviá y, aunque los españoles son mayoría, cada vez cuenta con más equipos internacionales y más mujeres al volante o como copilotos.



El equipo formado por José Luis Crespillo y Fernando Cid ha participado en tres ocasiones.



El veterano José María Serviá se ha encargado este año de la supervisión del roadbook de la carrera.

+ en www.lexusauto.es

LEXUS DESCUBRE A LOS TAKUMI, LOS ARTESANOS DE LA PERFECCIÓN

Lexus ha presentado en el Festival DOC NYC (Festival de Documentales de Nueva York) la historia de los maestros takumi japoneses, artesanos que

acumulan no menos de 60.000 horas de experiencia (equivalente a trabajar 8 horas al día, 250 días al año durante 30 años) hasta alcanzar el máximo ni-

vel de perfección. La marca cuenta con 29 takumi entre sus más de 16.000 trabajadores, que se encargan de dar el toque de calidad a cada uno de sus coches. El documental sobre estos artesanos se puede ver en Amazon Prime Video, Amazon Instant, iTunes y Google Play.



+ en www.peugeot.es

PEUGEOT BICIS ELÉCTRICAS CON BATERÍA INTEGRADA

La movilidad eléctrica gana adeptos y Peugeot aprovecha este tirón para ampliar su catálogo de bicis con ocho nuevos modelos: seis de trekking y dos de ruta.

Todas ellas equipan baterías Bosch 500 PowerTube integradas en el cuadro y están dotadas de una gran po-

tencia gracias al motor Bosch Active Line. También tienen amortiguación todoterreno.





TRAS GANAR EN SEBRING, ALONSO ESTÁ PREPARANDO A FONDO LAS 500 MILLAS DE INDIANÁPOLIS EN EL SIMULADOR Y VISITANDO PISTAS



Triunfos y planes “fuera de mi zona de confort”

La victoria de Fernando Alonso en las 1.000 Millas de Sebring cumplía otro de los mojones marcados por el piloto español en su nueva hoja de ruta: ganar en las carreras “más icónicas del calendario”. Tras Le Mans y Daytona, Alonso tiene las 500 Millas como objetivo prioritario en 2019. Para después, todo parece posible.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com
Fotos: Motorsportimages

“Mi aventura en las carreras de resistencia ha sido maravillosa hasta ahora. Ganar en los tres circuitos más importantes del mundo en los últimos nueve meses. Seguimos aprendiendo, seguimos mejorando. Vamos a por más”. Tras su victoria en las 1.000

Millas de Sebring, Fernando Alonso presumía en Twitter con las fotografías de los trofeos logrados desde las pasadas 24 Horas de Le Mans, incluyendo los dos relojes Rolex recibidos como premios de sus victorias. Desde luego va a por más, porque el piloto español no solo cuenta entre sus objetivos las próximas 500 Millas de In-

dianópolis. También busca la victoria en todas las ‘pistas icónicas’ posibles del calendario internacional. Incluso hasta podrían parecer exóticas para la trayectoria deportiva de casi dieciocho años en la Fórmula 1.

Alonso ya tiene en estos momentos una agenda cargada como embajador de McLaren, posibilidad al

margen que pueda surgir con otro equipo de Fórmula 1. Se rumorea incluso que podría subir pronto al monoplaza británico, quizás en los próximos test de Fórmula 1 en Bahrein. Pero, de momento, la victoria en Sebring ha permitido cubrir otro de sus objetivos para esta nueva etapa de su carrera deportiva. Aunque el último triunfo



Alonso, acompañado por Buemi y Nakajima, venció hace unos días con el Toyota TS050 en las 1.000 Millas de Sebring, sumando un nuevo circuito icónico a su historial de triunfos. Y ya se habla de nuevos retos, como las 12 Horas de Bathurst, en Australia, o el mismísimo Rally Dakar...



en el WEC no se trate exactamente de la tradicional carrera histórica de 12 Horas que forma parte del IMSA americano. Alonso pudo haber participado con Cadillac al día siguiente de la prueba del Mundial de Resistencia. Posiblemente vuelva en el futuro, quizás en 2020 si no tuviera otros compromisos que se lo impidieran, como ha insinuado. No importaba. Ganar en la pista de Sebring ya estaba en el saco.

Pocas veces se ha visto cantar a Alonso en un video como el que lanzaba a los pocos minutos de recibir su último trofeo, a los pocos días ya en su museo de Oviedo. Su racha es extraordinaria, porque además del reciente triunfo de Sebring ha reunido en menos de un año las 24 Horas de Le Mans y las de Daytona, dos de las carreras más legendarias del panorama internacional.

Para Fernando Alonso hubo un Rubicón en su carrera deportiva: las 500 Millas de Indianápolis de 2017.



Aquel proyecto abrió sus ojos a otros proyectos para su carrera deportiva porque descubrió otro mundo de carreras donde también ser competitivo, y compensara un talento que en la Fórmula 1 no tenía premio. “Quiero hacer algo espectacular que nadie haya hecho nunca”, repetía a finales de la pasada temporada. Alonso se refería expresamente a “salir de mi zona de confort”. Compartió Fórmula 1 y Mundial de Resistencia, y dio el salto a Daytona. Su particular ‘hoja de ruta’ que sigue avanzando. De momento, su presen-

cia está resultando decisiva en los éxitos de sus respectivos equipos. En Sebring, su vuelta estratosférica fue récord histórico en los entrenamientos. Mantuvo la primera posición en su relevo, y su contribución nocturna se antojaba decisiva ante el rendimiento que ha llevado a cabo con el Toyota por las noches. Especialmente relevante fue su pilotaje en las recientes 24 Horas de Daytona, una carrera en condiciones épicas. Alonso se echó el equipo a la espalda frente a un gran número de escuadras con opciones de victoria. En

tres ocasiones cogió el Cadillac retrasado para auparlo hasta la primera posición desde la novena, cuarta y tercera. La última, bajo el diluvio final, hasta que la prueba fue interrumpida. Wayne Taylor, propietario del equipo, no podía dedicar más elogios tras descubrir el talento del piloto español. “Cuando se pone el casco, es dios”.

Antes ya cayó otra ‘pista icónica’, el pasado junio. Las 24 Horas de Le Mans era el segundo diamante de la Triple Corona. A diferencia de Daytona se trataba de un duelo a dos, por un lado, y



TRAS LA EXHIBICIÓN DE ALONSO EN DAYTONA BAJO EL DILUVIO, WAYNE TAYLOR SENTENCIÓ: «CUANDO SE PONE EL CASCO, ES DIOS»



▲◀ En la victoria de Alonso en las 24 Horas de Daytona al volante del Cadillac, el papel del asturiano fue decisivo, pues en tres ocasiones cogió el coche retrasado –novoeno, cuarto o tercero– y lo llevó a la primera plaza. A la derecha, en las 500 Millas de Indianápolis de 2017, donde fue elegido mejor novato.

contra la propia carrera por otro. La remontada nocturna del piloto español redujo una diferencia de casi dos minutos que parecía insalvable ante la extrema igualdad de los dos coches de Toyota. Aquel famoso mensaje a Nakajima cuando le entregaba el coche tras su relevo (“Be brave, my friend”, “Sé valiente amigo”) simbolizaba su aportación, logrando así a la primera uno de los grandes objetivos de su nueva etapa como piloto.

Tanto en Le Mans como en Daytona, Alonso estuvo en el sitio y momento adecuados, algo imprescindible, aunque no siempre posible en el mundo de la resistencia. Aunque no fueran las 12 Horas de Sebring, el español se sumaba a una corta lista de campeones del mundo –Fangio, Andretti, Phil Hill...–

que ganaban en la famosa pista de los baches americana. A partir de ahora, llegan los siguientes desafíos que Alonso se está marcando. “No cierro la puerta a nada en el futuro, pero ahora mismo, para 2019, Indianápolis es la única prioridad”.

Las 500 Millas de Indianápolis es el gran proyecto de Alonso en 2020, el último diamante que le falta para la Triple Corona propiamente dicha, compuesta por la victoria en el GP de Mónaco en Fórmula 1, Le Mans y las 500 Millas. Una prueba que está preparando a conciencia en el simulador, y con dos visitas en este próximo mes al óvalo de Texas y la pista de las 500 Millas, antes de empezar con el programa oficial que se desarrolla durante el mes de mayo.

Pero este será un desa-

fío diferente. En su debut de 2017 Alonso se había integrado en la estructura de Andretti Racing, uno de los mejores equipos del IndyCar y con gran experiencia en la carrera americana. La compleja puesta a punto para los óvalos y la Indianápolis Superspeedway en particular y el profundo conocimiento de la dinámica de carrera son factores esenciales para aspirar al triunfo. Andretti, Ganassi o Penske cuentan con décadas de experiencia en esta carrera única, mientras que Alonso participará en 2019 con una joven estructura de McLaren, apoyada en el equipo europeo Carlin.

De momento, Alonso y McLaren han elegido un número talismán: el 66, en honor a la primera victoria en 1972 de un coche del equi-

po británico, con Mark Donohue y su M16. En 1969 apareció por primera vez el número que llevará Alonso en los laterales del monoplaza y Donohue fue el mejor debutante con la séptima posición. En 1970 terminó segundo. Al año siguiente el americano empezó a utilizar el chasis de McLaren, el M16, junto a los dos pilotos oficiales del equipo que también llevaban el clásico color papaya que se ha recuperado en estos tiempos. Estos días, McLaren y Alonso están dando a conocer el ‘merchandising’ para la carrera con ese número 66 como protagonista.

Equipo nuevo, carrera con grandes dosis de aleatoriedad, experiencia, estrategia, incidentes, coches de seguridad... Leyendas como Mario Andretti, por ejemplo, parti-

ciparon durante tres décadas en la prueba para solo lograr una victoria. Las 500 Millas no resultarán fáciles de ganar, pero con su espectacular debut en 2017 y sus prestaciones en este último año en el WEC y el IMSA americano ya no cabe descartar nada. Tampoco, a partir de la gran carrera americana y las próximas 24 Horas de Le Mans en junio.

Porque durante estos últimos meses se ha especulado con la posible participación de Alonso en diferentes disciplinas. Una de ellas, el Dakar. Aún queda por conocer sus impresiones iniciales tras probar el Toyota de Nasser Al Attiyah, el ganador de la pasada edición, que tendrá lugar antes de mitad de año. Una disciplina muy diferente a lo conocido hasta el momento, y que se anto-

ja remota en su calendario a corto plazo. Mientras tanto, recientemente se conocía que Alonso sigue valorando otros desafíos en pistas icónicas. Hace pocas fechas el propio piloto confirmaba las palabras de Zak Brown, quien adelantaba su posible presencia en las 12 Horas de Bathurst, en Mount Panorama (Australia), otra de las pistas más espectaculares del mundo. El responsable de McLaren también es propietario de un equipo en el campeonato australiano, lo que facilitaría la participación del español. “Hablé con Zak, y hemos hablado de hacer estas carreras icónicas, sería interesante algún día. No en el corto plazo, pero no cierro las puertas a nada”.

¿Cuál será el futuro de Alonso en 2020? De momento no descarta nada, inclu-

yendo también una posible participación en el IndyCar americano, donde McLaren está preparando su futura participación para el próximo año, también con una estructura propia. “Diecisiete carreras en Estados Unidos son demasiadas con todos los viajes y todo lo que tendría que aprender sobre los circuitos. Tengo que recargar las pilas el año que viene”, explicaba al final de la pasada temporada para descartar el certamen americano a corto plazo. Pero no a largo. “No creo que en 2019, pero en 2020 otra posibilidad es hacer el IndyCar, una vuelta a tiempo completo a la Fórmula 1, o en otras categorías”. De surgir una oportunidad competitiva, la Fórmula 1 sería la prioridad. Para estar preparado ante la eventualidad, Alonso quie-

re seguir en contacto con la disciplina, como reconocía en Montmeló al anunciar su posición como embajador de McLaren. Reuniones técnicas con ingenieros y pilotos, pruebas de simulador y del monoplaza en pista... Algunos de los proyectos que Alonso tiene en mente para el futuro dependerán de si se confirma o no ese retorno, que sigue dejando totalmente abierto.

Pero ahora manda el gran objetivo para 2019: las 500 Millas y el cierre de la Triple Corona. Después, una posible segunda victoria en Le Mans en junio y un hipotético título de campeón del mundo de resistencia. A partir de aquí, quién sabe. Porque desde que Alonso decidió salir de su “zona de confort”, cualquier aventura y éxito ya son posibles.

MATRICULACIONES EN EUROPA

ESPAÑA E ITALIA LASTRAN LA RECUPERACIÓN

El aumento de la demanda en Alemania, Francia y Reino Unido en febrero no ha paliado los descensos de España e Italia –ver cuadro– para evitar un nuevo retroceso de las matriculaciones, caída del 1% sobre ese mes del año anterior que supone la sexta consecutiva y de la que sólo escapan 13 de los 27 mercados que integran la UE, la mayoría de ellos con unas ventas por debajo de las 17.000 unidades. Son datos proporcionados por la asociación de fabricantes europeos, ACEA, que colocan en los dos meses transcurridos los turismos y todoterreno nuevos con un -2,9%, descenso del que, prácticamente, no se salva ninguno de los cinco grandes, puesto que los positivos de Alemania (+0,6%) y Francia (+0,5%) apenas son significativos, como tampoco lo es el -0,6% del Reino Unido, frente al -4,9% de Italia y el -8,4% de España. Como se puede ver en el cuadro, las preferencias de los europeos mantienen destacado a Volkswagen, tanto en el mes como en el acumulado, liderando un 'top ten' que cierra Citroën, con una buena recuperación mensual y acumulada. Por detrás, y superando

la barrera de las 20.000 matriculaciones, suben Dacia (+2,9% y 41.109 unidades) y Volvo (+7,6% y 21.556). Positivos que mantienen en la suma de los dos primeros meses de 2019, con +7,6% y 84.923 coches para Dacia, y +14,9% y 47.409 coches para Volvo. Se les une Seat, con 69.651 unidades acumuladas, que supone +3,5%, tras mantener en el mes el nivel de 2018 (-0,05% y 33.829 coches). En cuanto a los grupos, Volkswagen mantiene el liderato en los mercados de la UE, aunque con un -0,7% sobre febrero de 2018 (271.477 unidades), sumando 559.545 operaciones (-3,8%) en lo que va de año. El segundo lo ocupa PSA con 195.658 unidades (+1%) en el mes y 399.821 (-0,5%) en lo que va de año. Le siguen Renault (120.084 coches), que crece el 0,3% mensual y baja el 0,2% en el año (235.953), y FCA (-5,3% y 78.850 en el mes). El quinteto lo completa Hyundai (-0,2% y 72.862), que con 153.640 matriculaciones (+0,1%) en la suma del año supera a FCA (-10,1% y 150.270 matriculaciones). Ford, Daimler, BMW, Toyota y Nissan (-24,2% en el mes y -25,3% anual) completan el 'top ten' en ambas clasificaciones.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Febrero	%19/18	Enero/Febr.	%19/18
VW	126.966	+3,4	264.269	-0,5
PEUGEOT	78.162	+0,4	158.765	-0,9
RENAULT	78.121	-1,6	149.444	-4,6
FORD	69.642	-5,3	147.036	-5,8
OPEL	62.428	-2,9	131.470	-4,5
MERCEDES	58.642	+4,6	122.585	+0,9
SKODA	55.014	+0,5	113.860	-2,3
AUDI	52.665	-7,2	105.141	-12,5
FIAT	52.659	-11,5	100.325	-15,5
CITROËN	53.355	+7,2	103.594	+5,2

LOS MAYORES MERCADOS

	Febrero	%19/18	Enero/Febr.	%19/18
ALEMANIA	268.867	+7,2	534.569	+0,6
ITALIA	177.825	-2,4	343.010	-4,9
FRANCIA	172.438	+2,1	327.517	+0,5
ESPAÑA	100.701	-8,8	194.247	-8,4
REINOUNIDO	81.969	+1,4	242.982	-0,6
BÉLGICA	49.919	-0,7	100.993	-5,7
POLONIA	43.764	+3,9	89.691	+1,7
HOLANDA	29.997	-14,5	77.236	-17,6
AUSTRIA	23.640	-10,8	48.897	-11,2
SUECIA	23.146	-14,9	43.624	-13,1
EU	1.114.692	-1,0	2.310.099	-2,9
EFTA	34.083	+1,3	64.864	-1,9
EU+ EFTA	1.148.775	-0,9	2.374.963	-2,9

ETIQUETA EUROPEA DEL NEUMÁTICO

El taller la conoce, pero no la recomienda

Frente al 8% de los conductores con conocimiento de la Etiqueta Europea del Neumático, son escasos los puntos de venta –29.058 trabajan el neumático entre concesionarios, talleres especializados, autocentros, servicios rápidos...– sin una perfecta idea de ese distintivo obligatorio en la UE desde finales de 2012, que informa sobre la eficiencia, adherencia y ruido exterior de cada modelo. Sin embargo, el valor que le otorgan es todavía muy bajo, tanto al realizar sus pedidos como en la recomendación al cliente. De hecho, sólo un 55% de los concesionarios y un 24% de los talleres de mecánica informa siempre sobre ella a través de folletos o de la factura, con casi la mitad de esos talleres (45%) que

no lo hace nunca. También son los concesionarios los que más importancia dan a la etiqueta a la hora de comprar, con un 7,6 sobre 10 de media en la influencia que tuvo en su último pedido. Y a la hora de recomendar una marca o modelo, el comportamiento en mojado prevalece sobre consumo de carburante y ruido, aunque los talleres independientes consideran esos aspectos menos importantes que los servicios oficiales. Lo refleja el estudio sobre la valoración que los profesionales del sector dan a la etiqueta, encargado por la Comisión de Fabricantes de Neumáticos, que agrupa a Bridgestone, Continental, Goodyear, Michelin y Pirelli, a la empresa de estudios de mercado GIPA.



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

SKODA

El Scala se pone a la venta

Se abre la lista de pedidos del nuevo modelo compacto de la marca checa, con la llegada de las primeras unidades prevista para junio y la posibilidad de configurar el modelo a través de www.skoda.es, antes de formalizar la reserva en un concesionario Skoda. Hay campañas y descuentos iniciales que bajan el precio de entrada a 13.990 euros con motor de gasolina y a 15.550 euros en la gama diésel, para este modelo que, de momento, se ofrece con motores de entre 115 y 150 CV y cambio manual o DSG, combinados con

tres acabados y una edición de lanzamiento. Denominada First Edition, es una edición limitada de doscientas unidades, asociada al 1.5 TSI y cambio automático, con elementos extra como el selector de modo de conducción o los faros Full LED. Complemento de una dotación de serie bastante amplia desde el escalón inferior, que se puede mejorar con los packs de lanzamiento: Business y Tempomat, y Techno & Confort. El primero, exclusivo para el acabado de entrada a la gama, lo integran Radio Bolero con pantalla

VOLVO

Ya se puede comprar el S60

Con precios que parten de los 43.450 euros y llegan a los 61.424 euros, está disponible ya en los concesionarios de la firma sueca el S60, que llega a España con una gama limitada a dos acabados –R-Design e Inscription– y tres opciones mecánicas: de gasolina con 190 y 250 caballos, y el híbrido enchufable de 390 CV. En el equipamiento de serie no faltan asientos tapizados en

cuero y alcántara –sólo cuero en los Inscription–, climatizador de dos zonas, asiento del conductor eléctrico, sistema de navegación y pantalla de 9 pulgadas, cuadro digital de 12,3 pulgadas, iluminación ambiental, faros Full LED, retrovisores interior y exteriores fotosensibles, asistente de cambio de carril, llantas de 18 pulgadas... Amplia lista que complementan

PRECIOS

1.0 TSI 115 CV Active	20.830€
1.0 TSI 115 CV Ambition	22.230€
1.0 TSI 115 CV Style	23.630€
1.5 TSI 150 CV DSG Ambition	26.030€
1.5 TSI 150 CV DSG Style	23.630€
1.5 TSI 150 CV DSG First Edition	26.030€
1.6 TDI 115 CV Active	22.830€
1.6 TDI 115 CV Ambition	25.930€
1.6 TDI 115 CV DSG Ambition	24.230€
1.6 TDI 115 CV Style	25.630€
1.6 TDI 115 CV DSG Style	27.330€

NISSAN

PROPILOT EN TODOS LOS QASHQAI

Con la asociación del innovador ProPilot al nuevo motor de gasolina de 1,3 litros, todas la gama del Qashqai cuenta con ese sistema, que ayuda al conductor en las situaciones que más pueden agobiarte, reforzando su control sobre dirección, aceleración y frenado. Diseñado para funcionar en tráfico denso o a altas velocidades, un radar y diversas cámaras ajustan la velocidad acorde al vehículo que va delante, y manteniendo el coche en el centro del carril.



opciones como faros antiniebla (212 euros), asistente de aparcamiento (702 euros), levas en el volante (163 euros), sistema de visión 360 grados (1.059 euros), equipo de sonido Harman Kardon (847 euros) o Bowers & Wilkins (3.328 euros), techo panorámico (1.392 euros), chasis activo Four C (908 euros), rueda de repuesto (145 euros)...

PRECIOS

T4 190 CV R-Design	43.450€
T4 190 CV Inscription	43.450€
T5 250 CV R-Design	46.600€
T5 250 CV Inscription	46.600€
T8 390 CV R-Design	61.424€
T8 390 CV Inscription	61.424€

ECO-GATE

'ECO-G', DISTINTIVO DEL GAS NATURAL

Para unificar el gas natural como combustible para la movilidad terrestre y marítima nace 'ECO-G', marca y distintivo único para una tecnología limpia que aporta importantes ahorros de combustible. Lo lanza el Consorcio Europeo ECO-GATE, liderado por la distribuidora de gas del grupo Naturgy, Nedgia, y cofinanciado por la UE, como parte de uno de los planes mundiales más ambiciosos para el despliegue rápido y masivo de la movilidad con gas natural convencional y renovable.





¿Cómo evitar fraudes en la compraventa de coches usados?

Por normal general la compraventa de coches entre particulares está caracterizada por la **incertidumbre e inseguridad** por alguna de las partes de la transacción. La compra de un auto supone un importante desembolso de dinero por parte del comprador, por lo que un correcto trámite es fundamental a la hora de llevar a cabo la operación.

El mercado de compraventa de coches mueve de forma anual una importante suma de dinero con más de **1,2 millones de operaciones**, de las que el 56 % se producen entre particulares. Todas estas operaciones están teñidas por importantes fraudes y timos por alguna de las dos partes. Entre los más frecuentes destacan la usurpación de identidad, que afecta al 10 % de las operaciones, y la alteración del kilometraje.

A la hora de comprar un vehículo de segunda mano es muy importante prestar especial atención al anuncio del vendedor. La mayoría de **fraudes** en este mercado están protagonizados por:

- ▶ **Precio del coche muy barato para el valor del auto.** En muchas ocasiones nos podemos encontrar coches cuyo valor es muy elevado a precios muy bajos.
- ▶ **El vendedor o comprador del vehículo se encuentra en el extranjero.**
- ▶ **Una de las dos partes alega que sólo se puede contactar con él vía email.**
- ▶ **Fotos del vehículo de baja calidad y en lugares públicos.** Lo lógico cuando quieres vender un vehículo es fotografiarle de la mejor manera posible para causar un impacto positivo en el comprador.
- ▶ **El coche no se encuentra disponible para verlo o probarlo.** Poder ver el coche en persona es fundamental para conocer de primera mano el estado del vehículo. Del mismo modo poder probarlo antes de la compra se establece como algo fundamental.

Para combatir estos fraudes y poder comprar o vender el auto de manera segura es recomendable llevar a cabo la transacción de

forma personal. Como hemos señalado los fraudes están muy presentes en este mercado. Pero no sólo son los vendedores las víctimas de éstos, sino que también lo son los propios compradores.

Ante la creciente evolución de la compraventa de todo tipo de artículos vía internet, llega **Paycar**, una posibilidad de comprar y vender tu coche de forma online. Sí es cierto que la primera sensación de este nuevo concepto puede suponer desconfianza e inseguridad por parte de ambas partes, pero esta nueva tecnología se presenta para acabar precisamente con esto.

Paycar llega para **garantizar la fiabilidad de la operación** tanto del comprador como del vendedor, así como la facilitación de toda la tramitación burocrática online paso a paso. Por lo que este nuevo servicio se encarga de la gestión documental, la verificación de la identidad de ambas partes y el pago de la operación.

Gracias a la colaboración con la **Dirección General de Tráfico**, las operaciones vía **Paycar** garantizan la integridad documental al permitir conocer al instante el historial del vehículo así como su estado. Pese a que el vehículo se encuentre a simple vista en perfecto estado, poder conocer su historial nos puede ayudar a valorar de mejor manera la compra del vehículo.

Cómo es lógico, la inseguridad a la hora de comprar por internet cualquier tipo de producto está siempre presente, y puede serlo aún más si se trata de un vehículo, cuyo precio es elevado. Pero para acabar con esto, la nueva tecnología de compraventa de coches vía internet cuenta con la asistencia de **Bankinter**. La entidad bancaria ofrece seguridad en el proceso de pago del vehículo. Para que éste se lleve a cabo y el dinero pueda ser 'liberado' de la entidad y traspasado a la cuenta del vendedor, se precisa de la conformidad de ambas partes. Es decir, se **garantiza la coordinación entre el cambio de titularidad y el pago del vehículo.**

MICHELIN

FABRICANTE DEL AÑO

Las iniciativas medioambientales, la capacidad de innovación y el esfuerzo por mantener prestaciones frente al desgaste han convertido a Michelin en el «Fabricante de Neumáticos del Año». El reconocimiento forma parte de los Tire Technology International Awards for Innovation and Excellence 2019, que otorgan especialistas del neumático –investigadores, académicos, fabricantes...–, un jurado que también resaltaba a Michelin como uno de los pocos fabricantes de neumáticos que se atienen a los objetivos de sostenibilidad establecidos para 2048.



VOLKSWAGEN

HORUM, PRODUCTOS PARA PRO SERVICE

PRO Servicer, la división del Grupo VW para venta y distribución de recambios originales a talleres independientes, amplía la oferta con Horum. Nueva marca que inicia su andadura con una familia de refrigerantes para motores de combustión interna equipados con sistemas de refrigeración de aluminio, cobre y sus aleaciones. El producto, que cuenta con la homologación del INTA, asegura la protección del motor en situaciones adversas, con garantía de cinco años o 200.000 km. Pronto, la gama Horum se ampliará con limpiaparabrisas, consumibles para el taller y baterías, líquido de frenos y escobillas.



saber comprar y vender MERCADO/OFFER

PSA

PIEZAS Y TALLERES MULTIMARCA

La red de talleres multimarcas Eurorepar Car Service de PSA se refuerza con la llegada de Distrigo. Es el nuevo concepto de distribución de piezas de recambio, también multimarca, del grupo francés, que cuenta con más de 200.000 referencias de 29 proveedores de primer nivel, además de las 11.000 de la gama Eurorepar y las piezas de origen Opel, que empiezan a incorporarse en un proceso que acabará en 2020. Amplio catálogo en el que no faltan neumáticos de los fabricantes más prestigiosos y de la marca Eurorepar Reliance, para dar respuesta rápida a las necesidades de cualquier taller.



AUDI

La gama del A7 Sportback crece

A la gama del exclusivo A7 Sportback llegan nuevas versiones TDI y TFSI, para completar por abajo la oferta de este nuevo modelo de la firma de los cuatro aros, que hasta ahora sólo contaba con los potentes 50 TDI y 55 TFSI. Cinco nuevas opciones amplían las posibilidades de elección, con los diésel 40 TDI y 45 TDI, y el gasolina 45 TFSI, combinados con tracción delantera o total. El primero es un dos litros de

cuatro cilindros con 204 caballos asociado a cambio Tiptronic de 8 velocidades y tracción total Quattro, mientras que el 45 TDI es un tres litros V6 de 231 caballos, cambio S-tronic de 7 relaciones y tracción delantera, aunque como opción esta disponible la tracción a las cuatro ruedas Quattro-Ultra. El trío lo completa el 45 TFSI, cuyo corazón de dos litros y cuatro cilindros produce 245 caballos. Al igual que el 45 TDI

cuenta con cambio S-tronic de 7 marchas y tracción delantera, con la opción de elegir el sistema Quattro-Ultra. A pesar de ofrecer menos potencia que los 50 TDI y 55 TFSI, con 286 y 340 caballos respectivamente, las nuevas versiones mecánicas no disponen de la etiqueta ECO de la DGT. De ella disfrutaron sus hermanos mayores al ir asociados a la tecnología de 48 voltios, la tecnología micro híbrida 'mild-hybrid' que otorga ese beneficio.

PRECIOS	
45 TFSI 245 CV S-tronic	67.590 €
45 TFSI 245 CV S-tronic Quattro-Ultra	70.690 €
55 TFSI 340 CV S-tronic Quattro-Ultra	81.530 €
40 TDI 204 CV S-tronic	64.190 €
40 TDI 204 CV S-tronic Quattro-Ultra	67.210 €
45 TDI 231 CV Tiptronic Quattro	73.490 €
50 TDI 286 CV Tiptronic Quattro	76.830 €

XV SEMANA CIUDAD DEL AUTOMÓVIL

¡Es tu ocasión!

No te la pierdas.

Elige entre las marcas que prefieras y llévate el vehículo de ocasión, coche de dirección o de km 0 que estás buscando. **Del 4 al 6 de abril.**

Aprovecha la ocasión y **CONDUCE TUS SUEÑOS**

Para más información:
www.ciudaddelautomovil.es





SMART

Los últimos Fortwo y Forfour con motor de gasolina

Smart se despidió de las mecánicas de gasolina con los Urbanshadow Edition, un acabado deportivo disponible para las tres carrocerías –fortwo coupé, fortwo cabrio y forfour– que llega con un excelente precio, como los 13.295 euros que cuesta el fortwo 52 coupé.

Basados en la línea passion, los Urbanshadow Edition cuentan con un equipamiento especial, que incorpora el paquete de confort, los faldones deportivos Brabus delantero y trasero, faros antiniebla integrados en el faldón delantero y elementos distintivos en negro, como las llantas de

aleación, la célula de seguridad tridion o la carcasa de los retrovisores. Todo ello como parte de un acabado con el que la marca dice adiós a los motores de combustión ofreciendo un descuento del 39 por ciento sobre los equipos incluidos en los Urbanshadow Edition, que serán las últimas versiones térmicas, en producción hasta el 31 de mayo.

FIAT

Doblò Cargo SX: más equipamiento por menos dinero

El nuevo acabado de la gama Doblò se llama Cargo SX e incluye un equipamiento valorado en 2.300 euros por 1.300. No faltan elementos como aire acondicionado, lu-

ces antiniebla, asientos regulables, toma de corriente trasera, puerta corredera, mampara de insonorización, audio con bluetooth o protección de la zona de carga. Se unen prestaciones, funcionalidad, capacidad de carga y costes de funcionamiento, que convierten la cuarta generación del Doblò en referencia de su clase. Carrocerías, alturas, longitudes, batallas, motores Euro 6, gasolina, diésel y gasolina/GNC, integran la oferta más amplia del segmento con versiones y soluciones para todas las necesidades profesionales.

Un plus de 1.000€



TRAMICAR

INTERÉS POR LOS VEHÍCULOS USADOS

Un estudio realizado por Tramicar destaca que siete de cada diez españoles compraría un vehículo de segunda mano, con el precio y el kilometraje como los factores más decisivos, y valoran la adquisición y la transferencia y el cambio de titularidad como puntos de mayor incertidumbre. La plataforma, que facilita la compraventa online de un vehículo de forma segura, también indica que son los



jóvenes de entre 18 y 24 años los que muestran mayor interés por un usado.



PEUGEOT El 108 Top! se viste para Roland Garros

La relación de la marca francesa con el popular torneo de tenis galo se plasma un año más con una edición especial inspirada en esa importante cita de la ra-

queta con la tierra batida. El protagonista es el Peugeot 108 Top! Roland Garros, que se puede conseguir por 14.470 euros, con un excelente equipamiento e impulsado por el VTi 1.0 con 72 CV –con o sin S&S–, asociado al cambio manual de cinco marchas. Luce el logotipo del torneo en su zaga, laterales y asientos, y el color arcilla también destaca en capota retráctil, retrovisores, llantas, el emblema Peugeot del frontal, los respaldos de los asientos y los aireadores.

NORTHGATE Renting Flexible



MOVILIDAD PROFESIONAL: NUEVOS RETOS La innovación como auténtica flexibilidad

Los nuevos tiempos requieren nuevas soluciones, y esto es algo que afecta a todas las facetas de la gestión empresarial. Por eso, cuando un empresario necesita vehículos para el desarrollo de su actividad profesional analiza las diferentes alternativas de movilidad en función de sus necesidades y volumen de trabajo. Inversión económica, agilidad,

seguridad y sobre todo tranquilidad para que sea rentable, son los aspectos fundamentales que se tienen en cuenta para tomar la decisión acertada. En ese momento, contar con profesionales de dilatada experiencia, como el equipo de 1.200 profesionales de Northgate Renting Flexible, es clave para adaptar el renting a las necesidades de cada cliente

independientemente del sector profesional. En continua transformación digital y de servicios, el operador especialista en renting flexible de vehículos comerciales e industriales se posiciona al lado del empresario y profesional afrontando los nuevos desafíos de la movilidad a través de un desarrollo tecnológico completo. Para

ello diseñan soluciones únicas, convirtiéndose así en una empresa de servicios de movilidad, en lugar de un operador de renting al uso, ofreciendo una amplia gama de vehículos que van desde turismos, 4x4 y furgones a camiones de hasta 3,5 toneladas. Todos ellos de última generación y en diferentes motorizaciones, según las necesidades de cada cliente.

En esa filosofía de innovar para el cliente y seguir siendo el único operador realmente flexible en movilidad profesional, la compañía ha desarrollado Northgate Ocasión, que se suma al conjunto de soluciones de movilidad del operador. Esta división saca al mercado particular y profesional, bajo la modalidad de venta, vehículos con entre 1 y 3 años de antigüedad, especialmente furgones industriales.

Con esta nueva solución el cliente sigue beneficiándose de las ventajas que únicamente una compañía con más de 30 años de experiencia y 27 delegaciones en toda España puede ofrecer. Al decidirse por la compra del vehículo, el cliente puede comprobar que el stock de Northgate Ocasión se compone de los mejores vehículos seleccionados. Al mis-



► Una flota adecuada a cada necesidad, tanto en vehículos nuevos como de Ocasión, revisados, certificados y con garantía total.



VEHÍCULOS ECO Y FRIGORÍFICOS EN RENTING FLEXIBLE Soluciones a medida

Northgate Renting Flexible dispone en su amplia flota de vehículos especiales, como la gama de vehículos ecológicos de última generación, y vehículos de Temperatura Controlada para cubrir las necesidades de logística y transporte de sectores como el alimentario o el farmacéutico y sanitario. Estos vehículos se pueden incorporar a la flota

de cualquier empresa y profesional bajo las modalidades del Renting Total Flex, Renting +12 o Renting +24, soluciones a medida diseñadas por el operador que van desde el renting flexible puro en el que el cliente decide el plazo sin permanencia o penalización, a un renting de plazos cortos (12 y 24 meses) a la adquisición del vehículo.

mo tiempo, tienen la tranquilidad de contar con la certificación oficial del kilometraje y el historial de mantenimiento, ya que todos los vehículos de Northgate están revisados por el equipo mecánico de la compañía según los parámetros de cada fabricante. Además, estos vehículos incluyen la garantía de un año y el servicio de posventa en su red de talleres propios y concertados, más de 3.000 puntos en toda España.

EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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





'FALLOS' EN EL RADAR DEL HONDA CIVIC

Juan Carlos Sánchez

Soy propietario de un Honda Civic diésel con un año de antigüedad. Estoy encantado con él porque va de cine y su consumo es mínimo. Hace unos días en el cuadro de mandos me saltó un aviso que daba un fallo múltiple en el sistema de seguridad Honda Sensing. He llamado al concesionario y me dicen que tengo que llevar el vehículo para nivelar y ajustar el sistema. Me comentan que es posible que me haya dado un golpe. ¿Es lógica esta explicación? Gracias por su atención.

RESPUESTA

Pues mucho nos tememos que, salvo sorpresa, tiene toda la pinta de que lo que te dicen en el concesionario es lo que ha pasado. El sistema de seguridad global Honda Sensing aglutina varios elementos, como el sistema de prevención y mitigación de impactos, aviso de cambio de carril, mantenimiento de carril y de trayectoria, reconocimiento de señales de tráfico, limitador de velocidad inteligente, control de velocidad de cruce adaptativo con función de atascos... Todos estos asistentes funcionan gracias al trabajo conjunto de una cámara, un radar y un láser. En el Civic anterior el radar de medio/largo alcance se situaba detrás de la parrilla frontal. En el modelo actual ha pasado a la parte inferior derecha, una zona más sensible a los golpes con bordillos a la hora de aparcar. Quizás haya sido ése el problema y se haya desconfigurado, con el consiguiente error múltiple. Por eso hay que volver a configurar el sistema milimétricamente con precisión de cirujano.

¿FORD ECOSPORT O RENAULT CAPTUR?

Sergio A. Pérez

Tengo preferencias por dos vehículos que me gustan mucho. Se trata del Ford EcoSport y el Renault Captur. Siempre he tenido motores de gasolina con buena respuesta, así que había pensado en las versiones de 125 CV del primero y de 130 del segundo. No sé si los han probado, pero me gustaría que me dieran su punto de vista. Gracias.

RESPUESTA

Dos sólidos representantes de lo que se denomina segmento SUV-B. El Renault Captur afronta su recta final porque en unos meses llegará el modelo nuevo, por lo tanto quizás sea una buena oportunidad para encontrar un precio más competitivo. El Ford EcoSport es algo más largo, pero la habitabilidad detrás está mejor resuelta en su rival, que cuenta, además, con una banqueta deslizante longitudinalmente que le permite jugar con el espacio para las piernas y con la capacidad del maletero, también algo mayor en el modelo francés. Además, apuesta por un portón tradicional, mientras que en el EcoSport su apertura es lateral.

Si analizamos la calidad percibida, la del Ford es más aparente, tanto a la vista como al tacto. El modelo francés es más desenfadado en su diseño, pero los plásticos duros no son tan 'vistosos'. También es más agradable el tacto general que brinda el EcoSport, sobre todo en aspectos como la dirección o la palanca del cambio.

En cuanto a las versiones mecánicas a las que haces referencia, comentar que 'llegan' por caminos diferentes. En Ford apuesta por su tradicional 1.0 EcoBoost triclíndrico de 125 CV –también ofrece potencias de 100 y 140 CV–, un motor resolutivo que suena 'diferente' pero apenas vibra pese a su naturaleza impar. El Captur monta un TCE también con inyección directa y turboalimentado, pero de 1,3 litros y ya con cuatro cilindros. Rinde 130 CV y ofrece un par máximo más generoso: 22,4 mkg, frente a los 20,4 que registra el Ford gracias a la función 'overboost'. El cambio es manual de seis relaciones, aunque



CARTA DE LA SEMANA

en el EcoSport también puedes optar a una transmisión automática con convertidor de par con el mismo número de relaciones. Lógicamente el Captur es algo más solvente a nivel de prestaciones y ofrece una dinámica más confortable que la de su rival. El EcoSport es más directo y estable en sus reacciones, más si apuestas por el acabado ST Line, que presenta una suspensión deportiva con tarados más firmes. El consumo es similar en ambos, con una media de alrededor de 6,5 l/100 km, aunque si forzamos el ritmo el Ford es más propenso a disparar el gasto que su rival. Por último, el precio es algo más caro en el caso del EcoSport, aunque la campaña de descuentos es más agresiva e iguala la contienda final.

CONSULTAS RÁPIDAS



MUCHAS VECES VOY CONDUCIENDO Y VEO PERSONAS QUE CRUZAN LOS SEMÁFOROS CUANDO PARA ELLOS ESTÁ EN ROJO. ME PREGUNTO SI PODRÍAN SER DENUNCIADOS.

Efectivamente, claro que podrían ser denunciados. Hay que recordar que las normas de tráfico son aplicables a todos los usuarios de las vías, no sólo a quienes van conduciendo; también, como no podía ser de otra manera, son aplicables a los peatones. Como es lógico la normativa trata de regular a todos los usuarios para poder hacer compatible el uso conjunto de las vías, por eso, tanto los conductores como los peatones deben cumplir las leyes aplicables al efecto. Concretamente, al igual que se regula la obligación de un conductor de detenerse ante la luz roja de un semáforo, también existe el correspondiente artículo, tanto en la Ley de Seguridad Vial, como en el Reglamento General de Circulación, que obliga al peatón a detenerse cuando se encuentra con la luz roja en forma de peatón inmóvil, no pudiendo cruzar en ese momento. En consecuencia, si un peatón incumple la normativa por cruzar cuando el semáforo no se lo permite, teniendo en cuenta que se trata de una infracción grave, podría ser sancionado con multa de 200 euros. El problema para este tipo de denuncias es que tiene que estar el agente de la autoridad cerca del lugar para exigir al peatón que se detenga y poderle pedir la documentación para poder redactar la denuncia y entregársela en ese momento; ya que si no fuese así sería prácticamente imposible denunciar a alguien del que no se conociesen sus datos.

BUENA PREGUNTA

SUPERAR EN 60 KM/H EL LÍMITE EN CIUDAD ES DELITO

Quisiera saber a partir de qué velocidad un conductor estaría cometiendo un delito y no una infracción administrativa.

RESPUESTA

En primer lugar debemos recordar la diferencia entre una sanción administrativa y un delito, o una condena por sentencia judicial penal. La sanción administrativa se produce como consecuencia de un procedimiento sancionador, que puede concluir con la imposición de una sanción consistente en un importe económico y la pérdida de puntos. La condena penal se produce como consecuencia de un procedimiento judicial donde, finalmente, es el juez quien dicta la correspondiente sentencia, que si es condenatoria, además de las penas impuestas, supondrá la existencia de un antecedente penal. Por temas de velocidad la sanción administrativa podría ser entre 100 y 600 euros, con pérdida de hasta 6 puntos, en función de que el límite de velocidad rebasado sea mayor o menor. Mientras que la condena penal siempre supondrá la retirada del carné durante un tiempo considerable, que podría llegar a ser

de uno a cuatro años, además de la posible pena de prisión y la correspondiente multa económica o trabajos en beneficio de la comunidad. Finalmente, se debe indicar que quien condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en 60 km/h en vía urbana o en 80 km/h en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses, o con la de multa de seis a doce meses, o con la de trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días y, en cualquier caso, con la de privación a conducir de uno y hasta cuatro años.



EN TODOS LOS CASOS ES OBLIGADO, AL MENOS, LLEVAR LA PLACA DEL VEHÍCULO TRACTOR

Soy camionero y me gustaría saber si me pueden multar por llevar un remolque sin la matrícula del vehículo tractor.

RESPUESTA

El Reglamento General de Vehículos, al regular la ubicación de las placas de matrícula, establece que los remolques, semirremolques, maquinaria agrícola remolcada y de obras y servicios, cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilogramos, deberán ir provistos en la parte posterior de su placa de matrícula situada en posición vertical o casi vertical y en el plano longitudinal mediano del vehículo y, además, en el lado derecho, de otra

placa con la matrícula del vehículo remolcador. Los restantes remolques, semirremolques, maquinaria agrícola remolcada y de obras y servicios, llevarán en el lado izquierdo o en el centro una sola placa posterior, de igual contenido que la del vehículo remolcador. Por tanto, es claro que, en ambos casos, sea un remolque cuya masa máxima exceda de 750 kilos, o sea un remolque inferior a esa masa máxima autorizada, siempre tendrá que llevar en la parte trasera la matrícula del vehículo que le arrastra. Si el remolque supera los 750 kilos, como ya es obligatorio que esté matriculado deberá llevar las dos matrículas en la parte posterior, la suya y en el lado derecho la del vehículo tractor. En este sentido, se debe recordar que de no hacerlo se estaría cometiendo una infracción considerada grave, lo que podría suponer una multa de 200 euros.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

TECNOLOGÍA MILD-HYBRID DE AUDI

Andrés García

Pues así es. Y no sólo del Audi A6; también el A7 Sportback y el A8 cuentan con una gama totalmente electrificada gracias a la tecnología mild-hybrid (MHEV) y, por lo tanto, presumen de la etiqueta ECO que otorga la DGT. Básicamente es un alternador conectado al cigüeñal que puede recuperar hasta 12 kW en fases de desaceleración, energía que se almacena en una

batería de iones de litio de 10 Ah. Los motores V6 cuentan con un sistema eléctrico principal de 48 voltios, mientras que en los bloques de cuatro cilindros es de 12 voltios. Audi asegura que con esta tecnología se ahorra hasta 0,7 litros de combustible cada 100 kilómetros.

BLOQUEO DE LOS DIFERENCIALES

Antonio Olmo

La función de los diferentes bloqueos de diferencial –central,

trasero y delantero– en un todoterreno es que todas las ruedas reciban par motor en situaciones extremas. Sin embargo, cuando los bloqueamos, la transmisión y los neumáticos sufren muchísimo; y precisamente para evitar fatigas de materiales y averías, los bloqueos suelen estar activos hasta una cierta velocidad, siempre baja, momento en el que se desbloquean automáticamente. Si no es así, conviene hacerlo a mano.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Evasion, llega el monovolumen de Citroën

Las familias estaban de moda y los vehículos para ellas también. Con los monovolumen en auge, Citroën lanzaba el Evasion, su primer modelo con estas características.

La revista de esta semana tenía mucho protagonismo de los modelos compactos y para abrir boca, un anuncio, el proyecto de Audi para crear un compacto sobre la misma base del

Volkswagen Golf. El A3 empezaba a tomar forma.

El que ya tenía forma definitiva era el Serie 3 Compact de BMW, su alternativa en este segmento que probába-



mos por primera vez y comparábamos con el líder, el VW Golf. Y también conducíamos por primera vez el Lancia Delta HF, con 190 caballos y toda la tradición deportiva de la marca italiana.

Otro compacto muy deportivo protagonizaba las pruebas. El Peugeot 306 S16, con 155 caballos destacaba por su estabilidad, que nos demostraba rodando con él en el Jarama.

Y en la comparati-

va, dos caras de una misma moneda, Honda Accord 2.3 y Rover 623 –compañían desarrollo y base– se enfrentaban.

Para terminar, una novedad en un segmento cada vez más activo. Citroën mostraba el Evasion, su primer monovolumen, pura versatilidad. Un modelo que nació de un acuerdo entre el Grupo PSA y el Grupo Fiat y que tendría variantes de Fiat, Lancia y Peugeot.



LA PORTADA

Nº 541

FECHA

1-3-1994

HABLAMOS DE

El protagonismo de los modelos compactos en la revista de esta semana se reflejaba en una portada en la que la prueba del Peugeot 306 S16 y la toma de contacto con el BMW Serie 3 Compact, eran las imágenes principales de esta portada. El compacto alemán, además, se medía al Golf en nuestra primera.



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

Ford Ka, una apuesta por los miniutilitarios

En un número dominado por las berlinas, el gran protagonista era un concept de pequeño utilitario que Ford iba a presentar en el Salón de Ginebra y que llegaría como Ka al mercado.

Para empezar, una noticia de trascendencia industrial, la crisis que vivía Suzuki-Santana en su factoría de Linares.

Además, publicábamos un reportaje con

consejos y precauciones a la hora de comprar un vehículo usado en un mundo con demasiada picaresca.

Antes de que se inaugurara el Salón de Ginebra, descubríamos



el más pequeño de los Ford, un concept con rasgos muy de modelo de producción y que llegaría al mercado de los microutilitarios bajo el nombre de Ka.

Otra marca que mostraba su principal novedad para la muestra suiza era BMW, que iba a presentar el Serie 7, el modelo más lujoso y tecnológico de su gama.

Y otras berlinas eran también protagonistas de la semana, co-

mo el Opel Omega, el alemán más lujoso que conducíamos por primera vez.

Y en las pruebas, un japonés, el Mazda 626, con motor de gasolina de 117 caballos y un precio de 2,6 millones de pesetas, brillaba por diseño y calidad de acabado.

Otro sedán, el americano Chrysler Vision –cinco metros de coche y cinco millones de precio– destacaba por suavidad y aerodinámica.



LA PORTADA

Nº 542

FECHA

8-3-1994

HABLAMOS DE

Lo más grande y lo más pequeño se citaban en nuestra portada. En el primer caso con el Omega de Opel; y en el segundo con el concept que anticipaba el Ka de Ford, un modelo que se iba a presentar en Ginebra. Y junto a ellos, la nueva generación del BMW Serie 7.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

ŠKODA OCTAVIA

La mejor opción.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



DESDE
185€/mes*

Cuando estás frente al ŠKODA Octavia y ves su elegante diseño, su poderoso frontal; y el gran interior que tiene, uno de los más espaciosos de su segmento, piensas que tenerlo sería una buena decisión. Pero si además le sumas todo el equipamiento que incluye de serie entonces ya no te queda ninguna duda: es la mejor decisión.

skoda.es

Y TÚ,
**¿PARA QUÉ
QUIERES
UN
COCHE?**

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un ŠKODA Octavia 1.0 TSI 85 kW (115 CV) Ambition, entrada (Sin IVA) de 2.820,85 €. 48 cuotas (Sin IVA) de 185 € al mes. Plazo 48 meses. Kilometraje: 10.000/ año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo con franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Oferta válida hasta 30/04/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. La imagen incluye equipamiento opcional con sobreprecio. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario ŠKODA.

Consumo combinado Octavia Limo: [4,6-6,8] l/100 km. Emisiones de CO₂ gama Octavia Limo: [106-154] g/km.