

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.750 del 9 al 22 de abril de 2019



GAMA TOYOTA HYBRID

Bajo la lupa



SIN LÍMITES POR MADRID CENTRAL

NUEVO FORD KUGA

Lo tiene todo

- Diésel • Gasolina
- Mild Hybrid • Híbrido
- Híbrido enchufable



Prueba

Peugeot 508

BlueHDI 130 CV
El ahorrador de la gama



Prueba

Mazda3

SkyActiv-G 122 CV
Con etiqueta ECO

AL VOLANTE

Skoda Scala



Citroën C3 Aircross BlueHDI 120 EAT6



Volvo V60 Cross Country



Gama Seat TGI: Arona, Ibiza y León



Kia e-Niro



Renault Clio



Honda HR-V Sport

1 POLO. 2 DUEÑOS.

5€ AL DÍA x UN AÑO



Viajes, aventuras, risas, secretos e incluso piso. Con un amigo lo compartes todo, ¿por qué no compartir también un coche? Con Our Renting puedes compartir un Polo con un amigo y si en un año cambiáis de planes, lo devolvéis y punto. Pero mientras tanto, felices los tres.

- Sin entrada
- Seguro a todo riesgo
- Estrena coche cada año



Volkswagen

Polo 1.0 EVO Edition 59 kW (80 CV). Emisión CO₂ (g/km): 131 (NEDC: 110). Consumo medio (l/100 km): 5,8.

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Polo 1.0 EVO Edition 59 kW (80 CV). Plazo 12 meses. 12 cuotas de 300 € (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 30.04.2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Polo Advance con opcionales.

Al detalle



ADIÓS A UN MAESTRO

A punto de cumplir 98 años, ha fallecido en Madrid Virgilio Hernández Rivadulla, posiblemente el hombre que puso la primera piedra de este oficio de periodista del motor. Uno de esos pioneros en todos los aspectos de la vida; no solo en el periodístico. Porque Virgilio, que estudió Periodismo, Derecho, Enfermería y Educación Física, fue, entre otras cosas, fundador de la Federación Internacional de Deporte Universitario (encargada de celebrar las Universiadas), periodista deportivo durante 42 años en el diario Marca, guionista y presentador en Televisión Española, colaborador en programas de Radio Nacional durante 40 años, director de las revistas Motociclismo, Autoescuelas o Madrid Industrial... Y un hombre inquieto por encima de todo. Recibió múltiples condecoraciones militares por las dos guerras en las que participó; fue varias veces campeón de España de rugby, subcampeón de España de salto de longitud, campeón universitario de boxeo...

Retirado desde hace años, siempre fue referente para los periodistas del motor, pues no en vano su trabajo nos ha llevado a lo que hoy es este sector. Descanse en paz.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

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

Publicidad: Gustavo Segovia

gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El populismo atropella al automóvil

Las declaraciones y decisiones populistas de los últimos meses han llevado al sector del automóvil a un punto muy preocupante.

Es evidente que en estos tiempos que nos toca vivir, los populismos están haciendo mucho daño al sector de la automoción. De hecho, la cínica deriva ecologista de alguna o algún político del momento, unida a un profundo desconocimiento de esta industria, está poniendo en riesgo desde la actividad de las 17 fábricas sitas en España a los cientos de miles de trabajadores que emplean directa o indirectamente. Así, primero llegó la mala noticia de la caída de la producción de cuatro meses consecutivos, con un retroceso del 3,42 por ciento. Más tarde, las exportaciones cayeron casi un 4 por ciento y como consecuencia hubo una bajada de un 21 por ciento en la contribución de la balanza comercial. Una circunstancia que no para ahí y tiene su continuidad en las matriculaciones de turismos nuevos, que cayeron en el primer trimestre del año un 6,9 por ciento y acumulan ya siete meses consecutivos en rojo. Un retroceso que no sucedía desde la crisis de 2008 y que apunta a una recesión del mercado. Especialmente preocupante es el comportamiento de las ventas en el canal de particulares, que supone un retroceso en el primer trimestre del 9 por ciento. Un problema de difícil solución si tenemos en cuenta la disminución del tráfico de compradores en los concesionarios y la bajada de la cartera de pedidos.

La realidad, según las declaraciones de las asociaciones del sector, Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios), Ganvam (vendedores), y Aniamac (importadores), es que el mercado está parado y un número importante de clien-

tes no sabe qué coche comprar. Así, las ventas de modelos diésel suponen el 28 por ciento del total, por un 62 por ciento de los de gasolina y un 10 por ciento entre híbridos, eléctricos y otros combustibles. En este punto llama la atención la caída de unos diésel que hace dos años eran los reyes del mercado, con casi las tres cuartas partes de las ventas y ahora, a partir de la sentencia de muerte "el diésel tiene los días contados" declarada por la indocumentada ministra Teresa Ribera, están cada vez más a la baja. Otro ejemplo de esta demonización de los vehículos de combustión la tenemos en Baleares, donde han bajado las matriculaciones en general un 25,9 por ciento en los primeros meses del año y los diésel han disminuido las ventas un 48 por ciento, producto de otra sentencia parecida. Además, por si fuera poco, el precio de la gasolina ha subido un 7,7 por ciento y el del diésel un 8,8 por ciento. Todo un panorama que, junto a un año electoral en el que en función del color de los gobiernos, central, autonómico y municipal que salgan, se completará

con las prohibiciones y persecuciones al automóvil. Lástima que las normativas medioambientales no sean homogéneas en todo el territorio para que tanto los fabricantes como los automovilistas sepamos a qué atenernos. Por cierto, en el País Vasco las ventas en el canal de particulares han subido un 40 por ciento y la clave es un plan de incentivos a la compra de vehículos nuevos de todas las tecnologías, incluidos diésel y de gasolina. Eso sí, siempre que se achatarre el antiguo.

El panorama del sector puede completarse tras las elecciones con nuevas prohibiciones y persecuciones. Por cierto, en el País Vasco las ventas de particulares han subido un 40 por ciento por un plan de incentivos que contempla todas las tecnologías, incluidos diésel y gasolina.

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



Origins
SINCE 1919

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: 20.390€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 23.390€. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de abril de 2019. 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).

Nº 1.750 · 9 al 22 abril de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA

HYUNDAI TUCSON N LINE

El SUV coreano estrena acabado deportivo con los motores más potentes de la gama.

12.- EN PORTADA

NUEVO FORD KUGA

Más deportivo, grande y versátil, el nuevo Ford Kuga estrena lo último en asistentes y una gama con motores diésel y de gasolina... más tres versiones híbridas diferentes.

16.- CUATRO RUEDAS

MAZDA 3 SKYACTIV-G

Diseño más emocional que funcional, tacto de conducción exquisito y nuevo motor de gasolina con 122 CV con etiqueta ECO para el nuevo Mazda3.

22.- PEUGEOT 508 BLUEHDI 130CV

Con el motor diésel de 130 caballos y la caja automática de 8 velocidades, el 508 es un devorador de kilómetros con la máxima eficiencia.

26.- SKODA SCALA

La marca checa lanza su nuevo compacto, que brilla por tecnología, comportamiento y aprovechamiento del espacio.

29.- CITROËN C3 AIRCROSS BLUEHDI 120 EAT6

Combina el propulsor diésel de 120 CV con la transmisión automática de seis relaciones.

30.- HONDA HR-V

182 caballos y un comportamiento de primera para el más deportivo de los HR-V.

32.- KIA E-NIRO

La versión eléctrica del Niro ofrece eficiencia, rendimiento y diversión al volante a partes iguales.

34.- NUEVO RENAULT CLIO

Antes de su llegada al mercado, en septiembre, y todavía cubierto de camuflaje, probamos el nuevo Clio, un gran salto en todos los aspectos.

36.- GAMA SEAT TGI

Novedades en los GNC de Seat, que estrenan un depósito adicional para mejorar la autonomía.



8

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 60

Busca tu marca

CITROËN	29
FERRARI	9
FORD	12
HONDA	30
HYUNDAI	8
KIA	32
MAZDA	16
MERCEDES	10
MITSUBISHI	52
PEUGEOT	22
RENAULT	34
SEAT	36
SKODA	26
TOYOTA	44
VOLVO	38



52



40



32



38



26



56

38.- VOLVO V60 CROSS COUNTRY

La tradición de hacer familiares aventureros escribe un nuevo capítulo con este V60.

Líder absoluto en el mercado híbrido, la gama de modelos de Toyota ofrece ventajas añadidas como poder acceder a Madrid Central, incluso en días de restricciones por alta contaminación.

40.- FUERA DE SERIE PAL-V LIBERTY

Un giroplano capaz de circular por carretera a la venta por 500.000 euros. Si tienes licencia de vuelo y una pista cercana, este podría ser tu próximo utilitario biplaza.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE MITSUBISHI ECLIPSE CROSS PROTO

Probamos el Mitsubishi que que ha llevado a Cristina Gutiérrez a lograr la mejor clasificación de una mujer en coche en la última edición del Dakar.

44.- BAJOLA LUPA TOYOTA HYBRID Y MADRID CENTRAL

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS WTCR

El Campeonato WTCR arrancó su segunda temporada con el objetivo de convertirse en uno de los certámenes más interesantes y competidos del panorama internacional.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Ford EcoSport

Totalmente equipado y con recompra garantizada

Por **4€**/día*

Entrada 4.495€ / Cuota final 7.385€ / 49 meses / TAE 9,32%



La vida está fuera. ¿Y tú?

El Ford EcoSport es urbano y salvaje a partes iguales. Gracias a su excelente dinámica de conducción y su inconfundible carácter SUV, será capaz de adaptarse a cualquier terreno dentro y fuera de la ciudad. Descubre todas las posibilidades que te ofrece el Ford EcoSport, como la tecnología FordPass Connect para controlar tu coche desde el móvil o el sistema de sonido Premium B&O. Configura tu Ford EcoSport en ford.es



GAMA FORD ECOSPORT SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 5 A 7,8 L/100K M. EMISIONES DE CO2 WLTP DE 130 A 175 G/KM (DE 110 A 143 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

*EcoSport Trend 1.0 Ecoboost 73kW (100cv) equipado con Radio con pantalla táctil 20,32 cm (8") con conectividad Sync y sistema mirroring Apple CarPlay y Android Auto, llantas de aleación de 43,18 cm (17"), climatizador manual, luces diurnas LED, control de crucero, ralles de techo, sensor de parking trasero y cristales privacidad. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, apor. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 14.805,73€. Entrada de 4.495€. Importe total del Crédito 10.310,73€. 48 cuotas de 120€/mes. Cuota final 7.385€. Comisión de apertura 350,56€. TIN 7,80%. TAE 9,32%. Importe total adeudado 13.495,56€. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas y matriculadas en el mes. El modelo visualizado puede no coincidir con el vehículo ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. Compromiso de recompra por parte de FCE Bank por el importe de la última cuota a la finalización del contrato (según kilometraje y condiciones en contrato). ford.es



MOTORES PARA EL NISSAN X-TRAIL

El X-Trail recibe nuevos motores 1.3 DIG-T y 1.7 dCi con potencias de 160 y 150 CV, respectivamente. El 1.3 de gasolina puede asociarse a un cambio manual de 6 marchas o automático DCT de 7. Mientras que el diésel 1.7 lleva el manual o uno de variador X-Tronic.

PORSCHE TAYCAN

Sudáfrica y el Círculo Polar Ártico han sido los dos últimos escenarios donde se ha 'entrenado' el Porsche Taycan antes de ver la luz. También Dubai ha sido otro país en el que los ingenieros de Porsche han ensayado cargas de la batería en condiciones extremas. El abanico incluye pruebas entre -35° y +50° centígrados.



VOLKSWAGEN e-CRAFTER

El e-Crafter de Volkswagen utiliza un motor eléctrico de 136 caballos y cuenta con una autonomía de 170 kilómetros y una capacidad de carga útil de hasta 1.709 kilos. La e-Crafter ya está a la venta con un precio de 81.130 euros, aunque si se acoge al Plan Moves se puede aprovechar de 6.000 euros de descuento.



MASERATI EN EL SALÓN DE SHANGHAI

Los Levante, Ghibli y Quattroporte MY19 han desembarcado en el mercado chino con ocasión del Salón de Shanghai. En su estreno en el país asiático, se dió a conocer el exclusivo material Zegna Pelletessuta de Ermenegildo Zegna para la tapicería.



Hyundai refuerza la gama

Línea deportiva y Mild hybrid para el Tucson

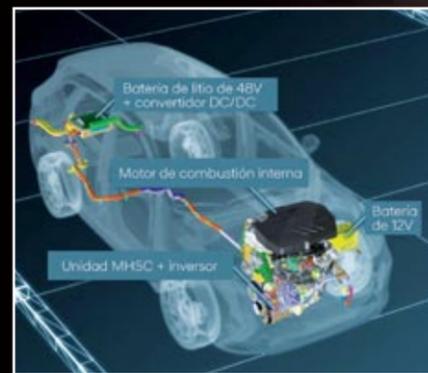
El Tucson es el primer SUV de Hyundai con una versión deportiva N-Line, disponible con motores entre 136 y 185 CV. Estéticamente, el Tucson N-Line recibe detalles de aire deportivo que se complementan con ajustes de suspensión adaptados para una conducción más deportiva. La suspensión trasera ofrece un 5% más de rigidez y un 8% más en la parte delantera, mientras que los cambios de software en la dirección le dan una sensación lineal

más directa al volante y mejor tacto. En su interior destacan los asientos deportivos con tapicería de cuero y Alcántara específicos, así como respaldos rojos en volante y asientos. Y también se incluyen los pedales deportivos de aleación y la palanca de cambios N de cuero. El N-Line está disponible con tres motores, y tracción 2WD o 4WD. También se ofrece en el Tucson la tecnología de 48 voltios que comprenden de una batería de iones

de litio de 48 voltios, un generador de arranque híbrido ligero, un convertidor LDC y un inversor. Con esa tecnología de 48 V, Hyundai reduce el consumo de gasóleo y las emisiones de CO2 del Tucson hasta en un 11%. Con 185 CV, el motor híbrido 48 V 2.0 CRDi es el más potente de la gama Tucson. También se ofrecerá el motor híbrido 48 V 1.6 CRDi en versiones de 116 y 136 CV, y todos cumplen la normativa de emisiones Euro 6d Temp.



Los asientos deportivos con cuero y Alcántara son específicos del Hyundai Tucson N-Line



El Tucson Mild-Hybrid con tecnología de 48 voltios permite disponer de la etiqueta ECO de la DGT. Hay versiones de 116, 136 y 185 caballos.



PARA PENSAR

75

por ciento es lo que ha reducido la marca Porsche sus emisiones de CO2 desde 2014

Y ha rebajado el gasto de energía en la producción de sus vehículos en un 31 por ciento. El objetivo de Porsche es que no haya ninguna huella ecológica en el futuro, es decir, conseguir una factoría de Impacto Cero.

EL PUNTAZO

El vehículo autónomo Olli de Local Motors ya funciona en la sede de Goodyear en Akron, Estados Unidos. La marca de neumáticos ha conseguido el contrato exclusivo para montar las gomas de este modelo de ocho plazas.



McLaren Senna GTR
Brutal versión de 814 CV sólo para circuitos

McLaren ha rizado el rizo al diseñar, desarrollar y producir un Senna GTR sólo para circuitos, que en vez de entregar 789 caballos llega hasta los 814 gracias a algunos cambios en su motor V8 Biturbo de cuatro litros de cilindrada, imponente mecánica que ofrece un par máximo de 81,6 mkg. El aumento de potencia llega de la mano de una concienzuda puesta a punto y de la supresión de un catalizador utilizado en el modelo de calle. El cambio, sin embargo, se mantiene, una caja de doble embrague

El McLaren Senna GTR de circuitos rinde una potencia de 814 CV, y su reducido peso le convierte en el McLaren con la mejor relación peso-potencia.



Seamless Shift de siete marchas. El Senna GTR de circuito logra una impresionante relación peso-potencia de 1,45 kg/CV, porque pesa tan solo 1.188

kg; de hecho, es el McLaren con mejor relación peso-potencia de la historia. McLaren ha logrado diseñar su vehículo más rápido, si no contamos

sus monoplazas de Fórmula 1. Sólo se fabricarán 75 unidades, y lo curioso y llamativo es que ya están todas vendidas, a un precio de 1.276.550 euros.

El P80/C se ha hecho por encargo
Un Ferrari de carreras con la base del **488 GT3**

Ferrari suele construir coches a medida para clientes muy especiales, y aunque se desconoce su identidad, este futuro propietario debe cumplir todos los requisitos. Gran conocedor del mundo Ferrari, el encargo proviene de un comprador con una larga tradición de admiración por el Cavallino Rampante y también un coleccionista de Ferrari con un profundo conocimiento de la marca. El objetivo era crear un prototipo de deportivo moderno inspirado en modelos tan icónicos como el 330

P3/P4 o el Dino 206 S de 1966. Eran deportivos que fueron concebidos como coches de carreras, pero que influyeron en toda una serie de elegantes deportivos de carretera. El P80/C, cuyo desarrollo arrancó en 2015, está basado en un Ferrari 488 GT3, no solo por su rendimiento, sino también por su larga distancia entre ejes. Su

Basado en el 488 GT3, el P80/C cuenta con el V8 que en origen rendía 670 CV. En el interior se ha mantenido el diseño del 488.

desarrollo aerodinámico se basó en la experiencia adquirida con el 488 GT3, aunque el P80/C estrena muchas soluciones específicas. Eso sí, el nuevo Fe-

rrari hecho a medida está homologado sólo para su uso en carreras, por eso no lleva faros normales. La carrocería está realizada en fibra de carbono para

reducir al máximo el peso. Y el cliente pidió expresamente una configuración adicional sin el alerón para resaltar su pureza de líneas.



qué pasa



LLEGAN LOS BMW ELÉCTRICOS

BMW está realizando pruebas extremas con sus modelos eléctricos. Se trata del iX3, el i4 y el iNEXT, tres vehículos sometidos a un desarrollo intenso de cara a su lanzamiento entre 2020 y 2021. El iX3 contará con más de 400 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP, y estará construido en China por BMW Brilliance Automotive.



El GLE 450 4Matic rinde 367 CV

Otro Mercedes-Benz con EQ Boost de 48 voltios

Ya comienzan a llegar las primeras unidades del nuevo Mercedes GLE al mercado español. Y el primer modelo de gasolina disponible en la fecha de lanzamiento es el GLE 450 4MATIC, que equipa el motor de seis cilindros en línea M 256 con un extraordinario trabajo de electrificación basado en la tecnología de 48 voltios. El motor rinde una potencia de 367 CV y un par máximo de 51 mkg, a los que pueden sumarse brevemente otros 25,5 mkg de par y 22 CV mediante la función EQ Boost. El alternador integrado (ISG) asume algunas funciones de los sistemas híbridos de propulsión como, por ejemplo, la función

EQ Boost o recuperación, y permite alcanzar cotas de consumo de combustible que, hasta la fecha, estaban reservadas a los modelos con tecnología híbrida de alto voltaje. Porque el GLE 450 4Matic ha homologado un consumo mixto mínimo de 8,3 l/100 km, según el protocolo NEDC. Con la llegada de este modelo ya son una veintena las versiones de la marca alemana con la tecnología de hibridación suave EQ Boost. Estos modelos disfrutan del distintivo medioambiental ECO de la DGT, por lo que pueden acceder, por ejemplo, a Madrid Central y circular incluso con los protocolos de alta contaminación más exigentes.

El Mercedes GLE 450 4Matic cuenta con la tecnología EQ Boost de 48 voltios y tiene derecho a la etiqueta ECO de la DGT.



Mercedes-AMG A35 4Matic Sedán Acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos con sus 306 caballos

El AMG A35 4Matic Sedán es el segundo modelo de Mercedes-AMG basado en la nueva plataforma de turismos compactos, y también representa el vehículo más idóneo para clientes que desean combinar la deportividad habitual de AMG con un generoso espacio para pasajeros y equipaje. El

sedán de AMG cuenta con un motor sobrealimentado de cuatro cilindros con dos litros de cilindrada y 306 CV de potencia, un cambio de doble embrague AMG Speedshift DCT 7G, un tren

de rodaje AMG y tracción integral variable AMG Performance 4MATIC. Un paquete de tecnologías que sitúan a la compacta berlina alemana en una situación privilegiada dentro de su segmento.

► El consumo medio mínimo para este modelo es de 7,2 l/100 km.



NUEVO MERCEDES GLC COUPÉ

La gama 2019 del GLC Coupé recibe una ligera remodelación y una nueva gama de motores compuesta por dos versiones de gasolina con 197 y 258 caballos (GLC 200 y GLC 300), y tres diésel de 163, 194 y 245 caballos (GLC 200d, GLC 220d y GLC 300d). Los motores de gasolina cuentan con el sistema Mild hybrid de 48 voltios que les permite lucir la etiqueta ECO de la DGT. Y los diésel recurren al sistema de reducción de partículas mediante el uso de AdBlue. El GLC Coupé también recibe nuevos sistemas de seguridad.



PASAR DE PÁGINA O SEGUIR LEYENDO. TODOS LOS DÍAS TOMAS MILES DE DECISIONES. HOY TIENES CIENTOS DE POSIBILIDADES MÁS.



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA FABIA DESDE 9.700€*

CON TODAS LAS DECISIONES QUE QUIERAS TOMAR

Dentro de las miles de decisiones que tomas en el día, también pueden estar las de elegir el color de tu ŠKODA Fabia, las llantas de aleación, si le añades la cámara trasera o no, el volante multifunción, los faros diurnos LED, ah.. y la pantalla táctil, claro. Y si eliges tenerlo todo y mucho más, solo tienes que elegir el FABIA LIKE. Con todas las decisiones ya incluidas.

skoda.es

*El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Fabia 1.0 Like MPI 55 kW (75 CV). PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). La oferta incluye descuentos comerciales vigentes + oferta de financiación hasta el 30/04/2019 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC un crédito mínimo de 9.000€ y una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses. Modelo visualizado ŠKODA Fabia con opcionales.

Consumo de combustible gama Fabia combinado WLTP (l/100km): 5,3-6,2 l/100 km, emisiones de CO₂ (g/km): WLTP: 120-141 g/km, emisiones de CO₂ NEDC: 105-113 g/km.

Y TÚ,
¿PARA QUÉ
QUIERES
UN
COCHE?



EL KUGA HÍBRIDO ENCHUFABLE SUMA 225 CV, HOMOLOGA 1,2 L/ 100 KM Y CUBRE 50 KILÓMETROS SIN EMISIONES



Progreso integral

La tercera generación del Kuga llega a finales de año con novedades de peso como una carrocería más deportiva, grande y versátil, la plataforma C2, un equipo de seguridad que integra lo último en asistentes y una gama con motores diésel y de gasolina... más tres versiones híbridas diferentes.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

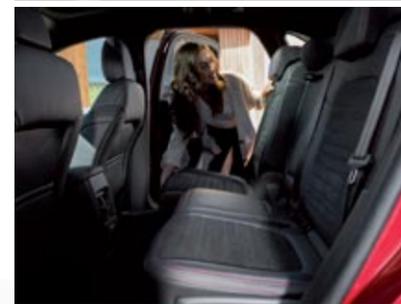
Si el segundo Kuga, lanzado en 2013, ya creció 79 milímetros respecto a la primera generación, nacida en 2007, el tercer modelo, que llega al mercado a finales de año, experimenta un nuevo aumento de 89 milímetros –20 de ellos corresponden

cas–, de manera que puede elegirse entre mucho espacio para piernas o un maletero con 67 litros de capacidad extra.

Disponible en versiones Titanium, Vignale o ST-Line, su nueva plataforma C2 ha servido para aumentar un 10 por ciento la rigidez torsional y reducir el peso 90 kilos, pero también para ofrecer las tecno-

va –ante una colisión inminente en ciudad o autopista puede variar la trayectoria para evitar un vehículo– o el Active Park Assist 2 –las maniobras de estacionamiento son totalmente automáticas, pues el Kuga se ocupa de controlar la dirección e ir hacia adelante o hacia atrás–; y es el primer SUV de Ford en Europa con pantalla Head-up.

En cuanto a motores, la variedad es enorme. En gasolina, por ejemplo, ofrece el tricilíndrico EcoBoost 1.5 con 120 y 150 CV –consumos desde 6,5 l/100 km–,



▲ El panel de instrumentos es una pantalla LCD de 12,3 pulgadas, y en el centro va una táctil de 8 pulgadas. Los asientos traseros pueden avanzarse por partes, y así se amplía 67 litros el maletero.

dotado de desactivación temporal del cilindro central; mientras que la oferta diésel EcoBlue también es doble: el 2.0 de 190 CV –5,7 l/100 km– y el 1.5 de 120 CV –4,8 l/100 km–.

Y Ford se ha tomado muy en serio la electrificación en su Kuga III, pues tres

serán las variantes híbridas disponibles. A final de año, como el resto de la gama, ya estará listo del EcoBlue Hybrid, creado a partir del diésel EcoBlue 2.0 –en este caso con 150 CV– pero que recibe tecnología Mild Hybrid con un arrancador/generador por correa integrado (BISG) que



a la mayor distancia entre ejes– que deja su longitud en 4,61 metros, mientras que la anchura crece 44 milímetros y la altura disminuye 20. Nuevas proporciones que logran un aspecto más deportivo y aerodinámico, pero también un interior más amplio: según Ford, mayor anchura delante y detrás al nivel de hombros y caderas, más altura al techo en las dos filas... Y una versatilidad superior, pues la segunda fila es corredera –por secciones asimétri-

logías Ford Co-Pilot360, que mejoran la seguridad, la conducción y el aparcamiento. Así, por ejemplo, estrena el sistema de mantenimiento de carril con asistente de puntos ciegos, el control de cruce adaptativo con Stop & Go, el asistente precolisión con detección de peatones y ciclistas dotado de una nueva funcionalidad de cruce, el reconocimiento de señales de velocidad, el centrado automático de carril, el asistente de maniobra evasi-

ELECTRIFICACIÓN FORD
De todo y para todos

Además de presentar los nuevos Kuga y Explorer, y de anunciar el Puma, un SUV compacto que relevará al EcoSport, Ford centró su cita 'Go Further' de Amsterdam en el proceso de electrificación de su gama. Destaca la llegada del renovado Mondeo Hybrid, ahora más eficiente y con una oferta ampliada, y de las versiones 1.0 EcoBoost Hybrid de Fiesta y Focus con 155 CV, dotadas de una batería ion-litio de 40 voltios y el BISG, un arrancador/generador por correa integrado. En 2020 llegará un SUV totalmente eléctrico inspirado en el Mustang –la versión con batería más grande tendrá 600 kilómetros de autonomía WLTP– y en 2022 verá la luz la Ford Transit eléctrica, precedida por versiones híbridas o híbridas 'plug-in' de Transit, Transit Custom y Tourneo Custom.



▲ El Tourneo híbrido enchufable de 8 plazas puede cubrir 50 kilómetros en EV.



▲ Para 2022 se anuncia una Transit cien por cien eléctrica, ahora en desarrollo.



▲ Los Fiesta y Focus con motor 1.0 EcoBoost recibirán microhibridación.



▲ El Mondeo Hybrid está disponible con dos carrocerías, y con acabado ST-Line.

ES 89 MM MÁS LARGO Y 44 MÁS ANCHO, PERO 20 MÁS BAJO



sustituye al alternador normal, permitiendo recuperar y almacenar energía de las deceleraciones en una batería de iones de litio de 48 voltios refrigerada por aire. El BISG también actúa como motor, ayudando con par eléctrico al acelerar, además de hacer funcionar los auxiliares eléctricos del vehículo y rebajar el consumo medio a 5,0 l/100 km.

También a final de año llega el Kuga híbrido enchufable, que asocia un motor de

▶▶ Llantas de 17 pulgadas en el Kuga Titanium y de 18 en ST-Line y Vignale, pero se ofrecen en opción de 19 y 20 pulgadas. Hay 12 colores de carrocería, más uno exclusivo para el Kuga Vignale.



gasolina 2.5 de ciclo Atkinson y un motor eléctrico –suman 225 CV– a una batería de iones de litio de 14,4 kWh, permitiendo recorrer 50 kilómetros en conducción eléctrica. El consumo medio es de 1,2 l/100 km, las emisiones de CO₂ se quedan en 29 g/km, la batería se puede cargar en un enchufe doméstico en 4 horas y es posible conducir, como en el Explorer PHEV –ver cuadro– en cuatro programas distintos: EV Auto, EV Now, EV Later y EV Charge. Asimismo, pero ya en 2020, aparecerá el Kuga Hybrid, disponible con tracción delantera o total y que combina el 2.5 Atkinson de gasolina con un motor eléctrico, un generador, la batería autorrecargable de iones de litio y un cambio automático. Su gasto, 5,6 l/100 km.

Por último, el nuevo Kuga adopta ya el sistema Drive Mode, que permite elegir entre los programas Normal, Sport y Eco, además del modo Resbaladizo –para hielo o nieve dura– y otro para terrenos blandos –arena o nieve–.

FORD EXPLORER HÍBRIDO ENCHUFABLE CON 450 CV

El nuevo Explorer estará disponible a finales de año en España, donde se ofrecerá su versión híbrida enchufable, que asocia el EcoBoost V6 3.0 de gasolina con 350 CV a un motor eléctrico de 100 CV, una batería de

iones de litio de 13,1 kWh y el cambio automático de 10 marchas. Dotado de tracción total inteligente con siete modos de uso, el Explorer PHEV totaliza 450 CV y 85,7 mkg, y homologa un gasto medio de 3,4 l/100 km o emisiones de CO₂ de 78 g/km. Permite cubrir 40 kilómetros en modo eléctrico –recibirá la etiqueta ‘0’–, tiene un interior con siete plazas independientes –la segunda fila es corredera por partes– y es capaz de remolcar 2.500 kilos. El conductor puede elegir entre cuatro tipos de funcionamiento: EV Auto –el coche elige cómo combina los dos motores–, EV Now –prioriza

el motor eléctrico–, EV Later –reserva la energía de la batería para un uso posterior– y EV Charge –intensifica la recarga de la batería durante la marcha–. Además, incorpora asistente de freno en marcha atrás, control de crucero adaptativo con Stop & Go, lector de señales de velocidad, autocentrado en el carril...



▶▶ La instrumentación es una pantalla configurable de 12,3 pulgadas, y en el centro va la pantalla táctil de 10,1 pulgadas. El interior, de siete plazas, es amplísimo y muy modulable.



Nuevo Kia ProCeed
Atrévete.



PROCEED



The Power to Surprise

El Nuevo Kia ProCeed es un coche tan atrevido que combina la deportividad y la potencia de un coupé con la versatilidad de un Sportswagon. Su nuevo diseño, desde luego, no te dejará indiferente; aunque será la tecnología que incorpora lo que te hará respetarlo y admirarlo al conducirlo.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 110–155. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 134–169. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,1–7,4.

*Consultar manual de garantía Kia.

Calidad, estilo... y etiqueta ECO

Mazda lleva tiempo planteando sus productos como alternativas a los modelos 'premium' a base de incrementar calidad y tecnología, y ofrecer una relación muy favorable entre precio y equipamiento. La nueva generación del Mazda3 consolida esa filosofía, añadiendo de paso un diseño más emocional que funcional, un tacto de conducción exquisito y una nueva mecánica de gasolina con 122 caballos que no brilla por prestaciones pero sí disfruta de la etiqueta ECO.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Gracias a su moderna mecánica SkyActiv-G con sistema M-Hybrid 24V, el Mazda3 recibe la preciada etiqueta ECO de la DGT. Gran argumento al que se suman otros como dinamismo y excelente tacto de conducción, calidad, alta tecnología de seguridad... Pero la potencia extra del inminente SkyActiv-X se agradecerá.

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

El tercer Mazda3 de la historia supone una revolución en la marca, pues estrena arquitectura, evoluciona el diseño Kodo hacia formas más puras y pone en juego el esperado SkyActiv-X, propulsor de gasolina con 180 CV que adopta el revolucionario SPCCI: sistema de combustión con encendido por compresión controlado por chispa. Según Mazda, gasto de diésel con prestaciones deportivas. Pero hasta que ese motor llegue después del verano casi todos los usuarios

PRECIO		26.115 €
EMISIONES DE CO₂: 142 G/KM (WLTP)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO ACABADO PRESTACIONES CONFORT SEGURIDAD CONSUMO PRECIO	***** ***** ***** ***** ***** ***** *****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+ ECO. Tacto del cambio. Estabilidad y dirección. Calidad. Equipamiento. Descuento de 2.700 euros en toda la gama.	- Recuperaciones lentas. Plazas traseras. Sin rueda de repuesto ni salidas de aire traseras. Asistentes 'erráticos'.	

apuntarán al SkyActiv-G de 122 CV protagonista de estas páginas, también de estreno y casi tan innovador como el 'X', pues el 'G' tiene desactivación de cilindros, inyección directa y un sistema M-Hybrid de 24 voltios que se traduce en la etiqueta ECO, de la que también gozará el SkyActiv-X.

Planteado como alternativa a los compactos premium de Audi, BMW y Mercedes-Benz, pero con mejor relación entre precio y equipamiento, lo cierto es que el nuevo Mazda3 se las tendrá que ver con ellos y con otros más; empe-

zando por el Volkswagen Golf –no tardará mucho la siguiente generación– y continuando por esos 'generalistas plus' que tanto aprietan ya: Ford Focus, Hyundai i30, Kia Ceed...

La primera gran noticia en relación al Mazda3 es que llega a España con 2.700 euros de descuento en toda la gama, lo que deja la versión probada –motor de gasolina de 122 CV, cambio manual y acabado superior Zenith– en 23.415 euros –20.715 si hablamos del básico Origin–, cifra a la que sumaremos 1.800 euros si optamos por la caja automática,

idónea para los más urbanitas –recordemos que la etiqueta ECO da ventajas en el centro de las grandes ciudades–.

Pero hay otras buenas noticias, como un diseño con personalidad. Nunca juzgo este apartado porque la estética va en gustos, pero sí debo destacar la unánime aceptación percibida durante la semana que duró el test. Ayuda lo estilizado de su carrocería y el largo capó frontal, aunque quizás por eso la longitud se va a 4,46 metros –es uno de los coches más grandes de su clase–, lo que no se traduce, por desgra-

cia, en un interior amplio. Ya los 358 litros de maletero se nos antojan justos –y eso que no lleva rueda de repuesto–, pero lo peor tiene que ver con unas plazas posteriores que, sin duda, son el talón de Aquiles: hueco para piernas digno de un utilitario 40 centímetros más corto –con un conductor de 1,75 al volante detrás hay 68,5 centímetros entre respaldos–, altura al techo sólo correcta, marcado túnel central, ventanilla trasera pequeña que resta visión lateral a los pasajeros, ausencia de aireadores centrales... Sólo se salva

la generosa cota de anchura: 131,5 centímetros.

Delante el panorama es bien distinto, pues los dos ocupantes disfrutan de espacio y de unos asientos estupendos por sujeción o confort. Especialmente logrado es el puesto de conducción, con todos los mandos a mano, cambio en su sitio –hacia tiempo que no disfrutábamos de un selector con tan buen tacto– e instrumentación visible. Se trata en realidad de un cuadro analógico, pero integra un display central configurable que permite elegir, para el velocímetro,



▲▲ Maletero de 358 litros, no mucho para un compacto de 4,46 metros. Las formas son regulares, pero debajo no hay rueda de repuesto y la moqueta del suelo no es muy 'premium'.



**TACTO PERFECTO
EL EQUILIBRIO
ENTRE ESTABILIDAD Y
CONFORT ES MÁXIMO. LA
SENSACIÓN DE APLOMO
Y EL ESCASO BALANCEO
FAVORECEN EL AGRADO
CALIDAD MINIMALISTA
MAZDA HA BUSCADO
QUE HUBIESE SÓLO LO
NECESARIO Y QUE TODO
ESTUVIERA A MANO.
CALIDAD Y, QUIZÁS,
EXCESIVA SENCILLEZ**



▲▲ El Head-up Display es de serie y, salvo los relojes de los extremos –cuentavueltas y temperatura del motor–, puede configurarse 'algo' la instrumentación. El cambio, un '10'.



▲▲ Otro detalle poco 'premium' del Mazda3: plazas traseras sin salidas de aire centrales. Pero la calidad general en el habitáculo es fantástica por materiales y ajustes, y el acabado Zenith presume de un equipamiento soberbio. Los asientos sujetan y son cómodos, pero detrás escasea el espacio.



▲ Varios de los asistentes de conducción pueden desactivarse desde la botonera izquierda. Conviene saberlo...

el consumo medio y la autonomía de combustible, entre indicadores tradicionales o digitales. Original pero... ¿útil?

Y hay otras decisiones con el diseño interior, como que la estilizada pantalla central superior no sea táctil –la marca afirma que distraen más, y prefiere que el conductor la controle desde la rueda multifunción de la consola– o el minimalismo del salpicadero, que nos podría llevar a pensar en una dotación muy sencilla cuando, en realidad, el Mazda3 tiene un equipamiento de bandera –Head-up display y navegador con pantalla de 8,8 pulgadas en toda la gama–; y

no digamos en el nivel Zenith que nos ocupa, que trae casi de todo –ver cuadro en página 20– y deja en evidencia a modelos premium que cobran, y mucho, por todo eso.

Puestos a criticar, no nos gusta que el interesante Pack Black –1.800 euros, y que incluye entre otros los asientos delanteros eléctricos y calefatos y la tapicería de cuero– nos obligue a pedir también –a la inversa no ocurre– el Pack Safety, que por 1.000 euros pone la dotación de asistentes a un nivel casi inédito en el segmento. Y no es que estemos en contra de la seguridad, sino que no nos ha gustado el funcionamiento, por intrusivo

o errático, de varios asistentes de conducción, tanto de alguno del pack citado –la frenada activa durante la marcha atrás o el detector de tráfico delantero– como de alguno incluido de serie: la alerta de cambio de carril o –dos sustos en siete días– la frenada de emergencia en ciudad. De hecho, acabamos desactivando varios, lo que puede hacerse de dos formas: individualmente mediante la rueda multifunción o por 'grupos' usando un botón a la izquierda del volante. Ahí, sin duda, conviene mejorar.

Pero sería injusto que los árboles no nos dejaran ver el bosque, pues el Mazda3 es uno de los compactos cuya

conducción más satisfice. Uno de los motivos es la excelente calidad general de construcción –materiales estupendos, terminación esmerada, exquisito tacto de mandos...–, a la que solo escapa la moqueta del maletero, no muy premium. Otro motivo de agrado es la ergonomía: es sentarte y ya parece que sea tu coche de toda la vida. Reglamos todo a nuestro gusto en segundos –la unidad probada montaba los asientos con ajuste eléctrico y lumbar– y empezamos a circular. El coche nipón pisa la carretera de maravilla, pues filtra la carretera pero, al mismo tiempo, nos mantiene informados de lo que ocurre



▲ De los tres niveles de equipamiento disponibles, sólo el Zenith probado monta neumáticos 215/45 R18. El resto equipa 205/60 R16.

bajo las ruedas. Es decir, equilibrio entre confort, silencio de marcha y tacto de conducción. Hay poco balanceo y el paso por curva es ágil y aplomado,

a lo que ayuda una suspensión bien calibrada, un peso contenido y, si buscamos los límites de adherencia, el G-Vectoring Control Plus, sistema que es-

tabiliza mejor la trayectoria a la salida de las curvas aplicando una leve fuerza de frenado a las ruedas exteriores. El conductor no lo nota, pero sí percibe que el Mazda3 va por donde se le ordena, y sin tirar de morro o de culo en situaciones extremas. Además, la dirección es precisa –con media vuelta menos de volante sería perfecta– y los frenos cumplen, por más que los 53,8 metros medidos para parar desde 120 km/h no impresionen y el tacto del pedal sea un poco duro.

Comportamiento más que eficaz para una versión cuyas prestaciones decepcionan algo. No hay turbo, y aunque

bajo el capó late un agradable y progresivo dos litros de 122 CV, los 21,7 mkg de par máximo no llegan hasta 4.000 rpm, de modo que las recuperaciones en carretera son pobres, sobre todo en quinta y sexta. La aceleración desde parado, por contra, sí es sólida, e incluso mejor de lo anunciado.

¿Y el consumo? Bien, pero tratándose de un ECO con microhibridación y altas dosis de tecnología esperábamos un valor real inferior. Los 6,9 l/100 km registrados le sitúan entre los gasolina más eficientes, aunque varios 'no ECO' –VW Golf 1.0 TSI, Mercedes A 200 o Ford Focus 1.0 EcoBoost– gastan todavía menos.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 SKYACTIV-G
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.998
Alimentación	Iny. dir. conducto común. Sistema M Hybrid de 24 voltios y batería ion-litio 600 kj
Potencia máxima (CV/rpm)	122 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,7 / 4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	45,54
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,97
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 295 mm / Discos 265 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, por eje semitorcional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/45 R18 - 18"x7,0J
Marca	Toyo
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.274
Capacidad del depósito (l)	51
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,44
Número de plazas	5



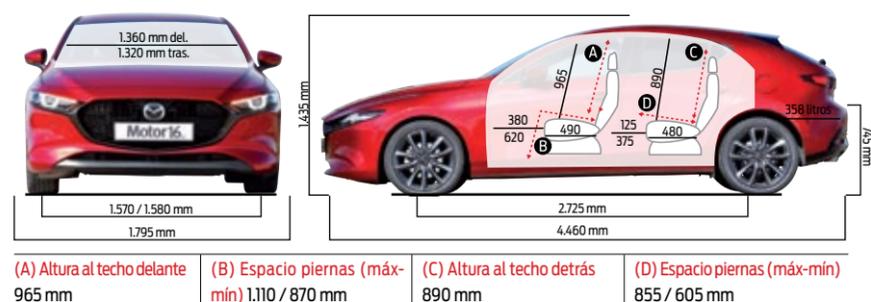
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8,8 pulgadas	▲		
Head-up Display	▲		
Navegador	▲		
Control de crucero adaptativo	▲		
Retrovisores fotosensibles	▲		
Respaldo posterior abatible 60:40	▲		
Tapicería de cuero			▶
Faros Full LED	▲		
Asiento conductor electr. y calefac.			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción		▼	
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril			▶
Alerta colisión y frenada activa	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Asistente de salida en pendiente	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara de visión 360 grados			▶
Lector de señales de tráfico	▲		
Detector de fatiga por cámara	▲		
Sensores de parking del./tras.	▲		
Alerta tráfico trasero cruzado			▶
Rueda de repuesto		▼	
Llamada de emergencia	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 500. Pintura Machine Gray: 650. Pintura Soul Red: 800. Pack Safety (asistente de tráfico y crucero CTS, detector de tráfico delantero FCTA, detector de tráfico trasero con frenada activa y monitor de visión 360°): 1.000. Pack Black (asiento conductor con ajuste eléctrico y lumbar, asientos delanteros con calefacción, memoria en asiento conductor, memoria en retrovisores exteriores y tapicería de cuero): 1.800 (sólo disponible junto a Pack Safety).

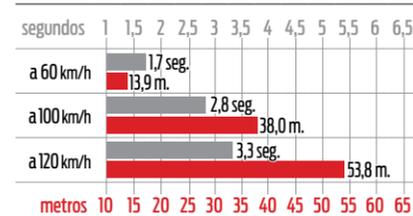
MEDIDAS



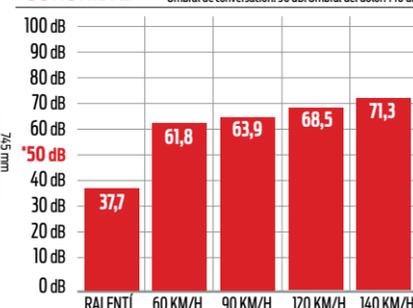
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	197 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,4)
Recorriendo (metros)	171
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	20,3
Error de velocímetro a 100 km/h	+2 %
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	7,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,6
Conducción dinámica	8,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,8
A 140 km/h de crucero	7,7
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	739
CONSUMOS OFICIALES (WLTP)	
Ciclo extra alto / Ciclo alto	6,3 / 5,2
Ciclo medio / Ciclo bajo	5,8 / 8,5
Ciclo combinado	6,2

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	MAZDA3 SKYACTIV-G 2.0 122 ORIGIN	FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 125 TREND EDITION	HYUNDAI I30 FASTBACK 1.0 T-GDI 120 KLASS	VOLKSWAGEN GOLF 5P 1.0 TSI 115 EDITION
Precio	23.415 euros	21.750 euros	23.615 euros	21.570 euros
Cilindrada	1.998	999	998	999
Potencia	122 CV / 6.000 rpm	125 CV / 6.000 rpm	120 CV / 6.000 rpm	115 CV / 5.500 rpm
Par máximo	21,7 mkg / 4.000 rpm	17,3 mkg / 1.400-4.500 rpm	17,6 mkg / 1.500-4.000 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,2 l/100 km (WLTP)	4,8 l/100 km NEDC, 5,7 l/100 km WLTP	5,5 l/100 km NEDC, 6,0 l/100 km WLTP	5,6 / 4,5 / 4,9 l/100 km (NEDC)
Emisiones CO2	117 g/km NEDC, 139 g/km WLTP	108 g/km NEDC, 127 g/km WLTP	125 g/km NEDC, 138 g/km WLTP	109 g/km (NEDC)
Autonomía	822 kilómetros (WLTP)	912 kilómetros (WLTP)	833 kilómetros (WLTP)	1.020 kilómetros (NEDC)
Vel. máxima	197 km/h	200 km/h	188 km/h	196 km/h
0 a 100 km/h	10,4 segundos	10,0 segundos	11,5 segundos	9,9 segundos
Maletero	358 - 1.026 litros	375 - 1.354 litros	450 - 1.351 litros	380 - 1.270 litros
Dimensiones	4.460 / 1.795 / 1.435 mm	4.378 / 1.825 / 1.452 mm	4.455 / 1.795 / 1.425 mm	4.258 / 1.790 / 1.492 mm
Batalla	2.725 mm	2.700 mm	2.650 mm	2.620 mm
Diámetro giro	10,6 metros	11,0 metros	10,6 metros	10,9 metros
Depósito comb.	51 litros	52 litros	50 litros	50 litros
Peso	1.274 kilos	1.322 kilos	1.317 kilos	1.291 kilos (3p)
A favor	El descuento de 2.700 euros deja la versión de acabado básico en 20.715 euros. El Mazda3 destaca por su calidad general y agrado de conducción: confort de marcha y comportamiento. Tiene etiqueta ECO, gasta poco y ofrece un equipamiento brillante.	De los cuatro modelos reunidos es el que tiene mejor precio: 18.501 euros con el actual descuento de 3.249. Bajo consumo a ritmo tranquilo y motor tricilíndrico muy eficaz. Comportamiento intachable. Plazas traseras más cómodas. Buena calidad general. Tecnología moderna.	Precio muy ventajoso con el actual descuento de 3.850 euros: 19.765 euros. Carrocería Fastback muy exclusiva. Misma longitud que el Mazda3 5p pero maletero más grande y mejores plazas traseras. Comportamiento. Calidad y confort. Garantía de 5 años.	Con descuento de 1.150 euros cuesta 20.420 euros, menos que el Mazda3 básico. Calidad y tacto de conducción. Relación entre tamaño exterior y amplitud de maletero. Seguridad y confort. Consumo real muy bajo. Tricilíndrico muy eficaz. Disponible con tres y cinco puertas.
En contra	La relación entre tamaño exterior y amplitud interior no es buena, pues el maletero es sólo correcto y las plazas traseras son malas. Recuperaciones en carretera lentas en las marchas largas. Funcionamiento de algunos asistentes. Sin rueda de repuesto.	Motor de consumo más sensible al estilo de conducción o el tipo de recorrido. Sonido mecánico menos deportivo que el de un cuatro cilindros. El motor con menor par máximo. Equipamiento de serie algo inferior al del Mazda3. Garantía de serie de 2 años. Sin etiqueta ECO.	Las peores prestaciones de los cuatro modelos comparados y el consumo real más elevado. Equipamiento de serie algo inferior al del Mazda3. Tacto de conducción menos premium y sonido mecánico menos deportivo. Sin etiqueta ECO.	Equipamiento de serie menos completo que el Mazda3 básico. Es el modelo de sustitución más cercana de los cuatro comparados. Suspensión más blanda. Sonido mecánico menos deportivo. Garantía de serie de 2 años. Sin etiqueta ECO.



EL DETALLE

MOTOR 2.0 SKYACTIV-G Todo es nuevo

Tras el verano llegará el revolucionario SkyActiv-X, pero eso no debe eclipsar al SkyActiv-G ya disponible, en el que Mazda ha echado el resto; hasta el punto de lograr la etiqueta ECO. La clave está en su tecnología Mild Hybrid, que recupera energía durante la deceleración y la emplea para alimentar un motor eléctrico auxiliar que asiste al motor principal. Un generador reversible integrado (ISG) accionado por correa convierte la energía

cinética en electricidad, y la almacena en una batería de iones de litio de 24 V. Pero, además, el SkyActiv-G adopta mejoras de todo tipo, incluida la desactivación automática de cilindros.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,16 euros/km. Coste financiero: 0,53 euros/km. Coste km total: 0,69 euros/km.

SEGURO
 Seguro a terceros: 277,06 euros/año. Seguro a todo riesgo: 424,81 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
MAZDA
 Mazda Automóviles España, S.A.
 C/ Manuel Pombo Angulo 28, 28050. Madrid. Tlf: 91 635 59 22

RED DE POSVENTA
 85 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
 Tres años o 100.000 kilómetros
www.mazda.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:
29.715 EUROS

Eficiente y dinámico a partes iguales



PRECIO **34.850 €**

EMISIONES DE CO₂: **127 G/KM (WLTP)**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Consumo muy atractivo. Tacto general agradable. Dinámica ágil y deportiva. Distancias de frenado. Equipo de serie completo. Con descuento, 32.150 euros.

DEBE MEJORAR

- Altura al techo detrás y acceso a las plazas traseras algo justo. Motor un poco ruidoso en frío. Pantalla táctil del salpicadero algo baja.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	59,15 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R17
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.495
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.859 / 1.403
Capacidad del maletero (l)	487 - 1.537
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	208 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,0 (10,0)
Recorriendo (metros)	170
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,4
1.000 m desde 40 km/h en D	29,9
De 80 a 120 km/h en D	8,2
Recorriendo (metros)	230
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,2 / 36,7 / 51,1

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,4 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	3,7
En conducción dinámica	7,6
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,0
A 140 km/h de cruceo	6,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.100
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / Ciclo extraurbano (NEDC)	4,4 / 3,4
Ciclo mixto (NEDC)	3,7
Ciclo mixto (WLTP)	4,8

Combinar el motor diésel de acceso a la gama de 130 CV, asociado en nuestro protagonista a una caja automática de ocho relaciones, con el dinámico bastidor del nuevo 508 convierte a esta versión en una máquina de hacer kilómetros por su eficiencia y por su agradable tacto al volante.

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

No hace mucho, las berlinas del segmento D sacaban pecho y campaban a sus anchas por ciudades y carreteras. Se las prometían felices, pero los tiempos cambian y, tras los monovolúmenes, llegaron los SUV para dejar todo casi como un solar. Ahora su presencia es casi testimonial, y el uso de las berlinas parece más enfocado a coche de empresa que al disfrute de un particular.

Y es una pena, porque para llamar la atención hay modelos como el nuevo Peugeot 508 que han apostado por un formato deportivo muy atractivo. Nuestro protagonista es agradable visualmente, dinámico gracias a un chasis de garantías, avanzado tecnológicamente y eficiente; más aún si monta el motor de acceso en diésel que nos ocupa.

Y es que hablamos de un gran rodador capaz de firmar un atractivo gasto medio de 5,0 litros durante la prueba, lo que se traduce, en una conducción eficiente, en una autonomía superior a los 1.000 kilómetros. Para ello recurre al propulsor 1.5 BlueHDI, apoyado por un sistema con AdBlue para resultar más limpio y asociado a una transmisión automática con convertidor de par y ocho relaciones.

Esta última nos hace la vida más confortable y placida en el día a día, sin duda, y si nos apetece 'jugar' cuenta con un programa manual para que nos sintamos protagonistas actuando sobre las levas, grandes pero no solidarias con el giro del volante. Cuestión de gustos...

Este propulsor no es precisamente silencioso, sobre todo en frío, y quizás sea uno de los pocos reproches que se le pue-

den hacer. Aunque, al respecto, tendrá también su parte de responsabilidad la insonorización del habitáculo.

Y es que su rendimiento, sin ser excepcional, sí resulta solvente para un vehículo que, con lo puesto, se sitúa en los 1.500 kilos. Lanzado supera con desahogo los 200 km/h y en un adelantamiento 'tipo', pasar de 70 a 110 km/h se traduce en 6,9 segundos, manobra que completaremos tras recorrer 176 metros; unos números que, sin poner los pelos de punta, convencen.

En cualquier caso, el cambio EAT8 convierte cualquier



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Desde la primera vez que lo vi, el nuevo Peugeot 508, ya con cinco puertas, me cautivó por su diseño deportivo en el ámbito de las berlinas de tamaño medio. Luego me sedujo por su comportamiento ágil y divertido, y ahora esta versión de acceso en diésel me ha convencido por su agradable tacto general y por unos consumos reales muy atractivos.

atisbo de recuperación en una intensa aceleración cuando hundimos el pie derecho en el pedal. Si buscamos prestaciones habrá que apostar por el





▲ El maletero ofrece 487 litros, ampliables hasta los 1.537 abatiendo los respaldos traseros 60:40. Lleva rueda de repuesto temporal.



GRAN RODADOR
EL PROPULSOR DIÉSEL DE 130 CABALLOS PERMITE AFRONTAR AUTONOMÍAS SUPERIORES A LOS 1.000 KILÓMETROS CON UN SOLO DEPÓSITO
DISEÑO i-COCKPIT
EL PUESTO DE CONDUCCIÓN ES UN TANTO PARTICULAR POR LA BAJA SITUACIÓN DEL VOLANTE. DE ESTA FORMA EL CUADRO DE INSTRUMENTOS SE CONSULTA POR ENCIMA



▲ La pantalla del salpicadero es táctil, pero también se maneja con unas teclas tipo piano. El cuadro es configurable, con cinco modos diferentes.



▲ El interior es práctico y está bien rematado. Las levas del cambio son grandes y no son solidarias con el movimiento del volante. Las butacas delanteras resultan muy cómodas y están calefactadas, pero sólo la del conductor cuenta con reglaje eléctrico en altura.



▲ El cambio automático tiene ocho velocidades.

modo manual y el programa Sport en el asistente de modos de conducción. Con él activado, el propulsor subirá hasta casi las 4.500 rpm, momento en el que saltará de marcha para proteger la mecánica. En cualquier caso, no hará falta apurar tanto, porque su abanico óptimo de rendimiento se sitúa entre las 1.800 y las 4.000 vueltas, y así evitamos que 'sufra' y gaste más.

En el lado opuesto, el modo ECO reduce el consumo al optimizar los ajustes del acelerador y del cambio, que se tornan más suaves y eficientes.

Sea uno u otro, además de un tercer programa más equilibrado que sitúa su mapa de actuación entre ambos, lo que está claro es que el propulsor



▲ El diseño apuesta por un coupé de cuatro puertas –por cierto, éstas sin marco–, más portón.



de 130 CV lo tiene complicado para poner en apuros un excelente chasis, muy dinámico y asentado sobre un eje delantero McPherson y un tren trasero con esquema multibrazo.

La verdad es que, sin resentirse el confort general que brinda, el 508 es uno de los modelos más ágiles y deportivos que podemos encontrar. La dirección no abruma preci-

samente por resultar superdirecta –3,0 vueltas de volante entre topes–, pero sí es comunicativa y no hay 'lagunas' en su mapa de actuación.

La calidad de bacheo es

elevada, no es fácil que protagonice balanceos de la carrocería y nos han gustado tanto las distancias de frenado registradas –36,7 metros para

parar desde 100 km/h– como sus formas al detenernos con fuerza, sin perder la postura y de una manera muy 'civilizada'. Eso sí, cuando el asfalto

no es perfecto, el ruido de rodadura se hace evidente.

Vayamos con lo que en Peugeot llaman i-Cockpit. Se trata de un puesto de conducción 'particular', con un volante pequeño, achatado por arriba y por abajo, y ubicado en un plano muy bajo, para poder consultar el cuadro de mandos por encima y desviar lo mínimo la vista de la calzada. Personalmente me gusta y estoy cómodo con esa configuración, pero no todo el mundo comparte esa apreciación, por lo que conviene probarla antes. El conjunto, además, se remata con calidad y la pantalla táctil del salpicadero, de 10 pulgadas, se gestiona también con una serie de teclas tipo piano. Si estuviera un poco

más elevada no pasaría nada, por cierto.

El diseño pasa factura en las plazas traseras por la pronunciada caída del techo. El acceso se complica algo y el espacio sobre la cabeza es justo si medimos más de 1,75. Las puertas sin marco, eso sí, imprimen carácter deportivo.

Otro punto fuerte de nuestro protagonista, con nivel Allure –ahora sale por 32.150 euros–, es su dotación de serie, con elementos como el Pack Safety Plus, que incluye frenada de urgencia automática, alerta y mantenimiento de carril, control de ángulos muertos, luces de carretera inteligentes, reconocimiento de señales o una alerta de fatiga del conductor.

► SUS RIVALES



FORD MONDEO 2.0 TDCI 150 CV AT8

Acaba de ser actualizado con ligeros cambios estéticos y de dotación. Es nuevo el cambio automático, ahora de ocho relaciones con convertidor de par.

Precio	33.825 €
Maletero	550 litros
Consumo	5,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 seg.



OPEL INSIGNIA GRAND SPORT 1.6 CDTI 136 CV AT6

Es el más generoso en centímetros en el exterior, pero su rendimiento es algo más pobre. El cambio automático es de seis velocidades con convertidor de par.

Precio	35.300 €
Maletero	490 litros
Consumo	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	10,9 seg.



VOLKSWAGEN ARTEON 2.0 TDI 150 CV DSG7

Por concepto es quizás el rival más parecido al nuevo Peugeot 508. Y es el más prestacional, pero sin disparar el consumo. La transmisión DSG7 es de doble embrague.

Precio	43.100 €
Maletero	563 litros
Consumo	5,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,1 seg.



Viene lanzado

Skoda apuesta fuerte en el segmento de los compactos con el nuevo Scala, un modelo que combina tecnología, sentido práctico, habitabilidad y una imagen moderna y atractiva. Disponible con tres motores –por ahora– llega dispuesto a dar mucha guerra.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Skoda ha aprobado con nota la asignatura de los SUV –la gran tendencia del mercado– con el Kodiaq y Karoq; y espera llegar al sobresaliente con el futuro Kamiq. Pero hay otras materias en las que la marca checa flojeaba. Sobre todo en el segmento compacto, el tercero más importante en el mercado, donde el Spaceback era un modelo correcto y voluntarioso, pero no estaba al nivel de exigencia, ni por gama, ni por tecnología, ni por imagen, de lo que ofrecen el resto de marcas generalistas.

Pero eso se ha acabado con el Scala, un modelo que aprovecha toda la tecnología disponible en el Grupo Volkswagen y la mezcla con ese punto de racionalidad y practicismo propio de Skoda para dar mucha guerra.

Aprovecha la plataforma MQB A0, la misma que utilizan Seat Ibiza, Audi A1 o el

Volkswagen Polo; pero la estira hasta su nivel máximo para disponer de un espacio interior sobresaliente, con una batalla de 2,64 metros, lo mismo que sus ‘primos’ el Seat León o el Volkswagen Golf. Y lo completa con un maletero con capacidad récord en el segmento gracias a sus 467 litros (380 en León o Golf), que lo convierten en un práctico modelo para la familia. El interior rezuma funcionalidad, un estilo muy racional y unos acabados

y materiales de calidad. En el salpicadero tiene gran protagonismo la pantalla táctil flotante, que puede ser de entre 6,5 y 9,2 pulgadas de tamaño. Y el cuadro de instrumentos puede incorporar en el acabado Sport el Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas, el más grande del segmento. Es uno de esos modelos en los que uno se siente inmediatamente «como en casa», con todo ordenado y en su sitio. La amplitud interior es muy destacable,

incluyendo una cota de altura para la cabeza en las plazas traseras en la que con 1,80 de altura no rozas en el techo.

El uso de la plataforma del Grupo Volkswagen también le permite contar con lo más avanzado en asistentes para la conducción y de seguridad. De serie, el Scala viene con elementos como la cámara trasera, el Lane Assist o el Front Assist con frenada de emergencia en ciudad y protección predictiva de peatones. Y puede añadir el Side Assist, el Control de Crucero Adaptativo o el Park Assist. Son de serie los faros LED delante y detrás y en opción dispone de full LED. Y estrena intermitentes traseros dinámicos.

En otros apartados tecnológicos también brilla, como en el del infoentretenimiento, pues es el primer Skoda que cuenta con una tarjeta eSIM integrada que le permite estar siempre conectado para



◀ Un diseño muy racional y unos acabados de calidad en el interior del Scala. La pantalla central puede llegar a las 9,2 pulgadas de tamaño. Y el Virtual Cockpit, en opción, será de 10,25 pulgadas. Y el techo solar también está disponible.



acceder a los servicios online de Skoda Connect a través de los sistemas de infoentretenimiento y las nuevas Apps y permite conectar tu smartphone a través de Apple CarPlay, Android Auto o Mirror Link.

Si nos fijamos en características de su construcción vemos que está pensado para estar a la altura de los mejores en comportamiento dinámico. Su chasis puede configurarse en busca de más deportividad con un control de chasis deportivo que rebaja 15 milímetros la altura y dispone de un modo Sport que torna más firme la suspensión; una configuración que se elige mediante el Selector



◀ Asientos confortables que recogen muy bien el cuerpo. Cuenta con salidas de aire traseras, aunque ese elemento invade la plaza central y la hace más incómoda.



reza de la dirección y sobre la respuesta del motor. Y para rematar el repaso a sus características, su gama de motores ofrece propulsores que combinan rendimiento y eficiencia en una gama que dispondrá de tres propulsores de gasolina, uno diésel y una variante movida por GNC –con lo que dispondrá de la etiqueta ECO de la DGT–.

En el recorrido realizado en carreteras de Croacia, donde se ha celebrado la presentación internacional, nuestro primer compañero de viaje es el 1.0 TSI 115 con cambio manual; el modelo que será la versión más vendida en la gama del Scala. Brilla por su equilibrio general

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 115	1.5 TSI 150	1.6 TDI 115
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.498	1.598
Potencia máxima/rpm	115/5.000-5.500	150/5.000-6.000	115/3.250-4.000
Par máximo/rpm	20,4/2.000-3.500	25,5/1.500-3.500	25,5/1.500-3.250
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man 6 vel	Aut 7 vel	Man 6 ve/Aut 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.240	1.265	1.324/1.339
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.362/1.793/1.471	4.362/1.793/1.471	4.362/1.793/1.471
Volumen maletero (l)	467/1.410	467/1.410	467/1.410
Capacidad depósito (l)	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	8,2	10,1/10,3
Velocidad máx. (km/h)	201	219	201/200
Consumo mixto (l/100 km)	5	5	4,2/4,1
Emissiones CO ₂ (g/km)	113	113	108
Precios desde... (euros)	13.990	19.600	15.590

En la trasera son novedad las letras Skoda en lugar del logotipo.



de Modo de Conducción, que dispone de cuatro posiciones: Normal, Eco, Sport e Individual que actúan sobre la du-

y la suavidad de funcionamiento. El cambio es preciso y agradable de accionar; la dirección ofrece un gran tacto y en cuan-

PRIMER SKODA CON TARJETA E-SIM INTEGRADA, CONEXIÓN TOTAL



ESTRATEGIA SIMPLY CLEVER Inteligencia natural

Los Skoda siempre han brillado por su practicidad hasta en los más mínimos detalles. Su capacidad interior o de maletero entre los mejores de su segmento es uno de sus valores clásicos. Pero además las soluciones 'Simply Clever', convierten a los Skoda, en ocasiones, en una pequeña caja de sorpresas, con detalles prácticos y de sentido común para hacer más agradable la vida en el interior. El paraguas (3)

integrado en las puertas es una de la más conocidas; o el rascador de hielo (1) en la tapa de combustible. Y en cada nuevo modelo que lanzan hay un guiño en este apartado. En el Scala, hay novedades en su clase como el portón trasero eléctrico opcional, que se abre y cierra con solo pulsar un botón o la barra de remolque (2) retráctil eléctricamente, que se puede desplegar pulsando un botón en el

maletero. Y muchos más, como el embudo integrado (4) en la tapa del depósito del líquido limpiaparabrisas, el soporte para tickets en el pilar A, el hueco para chaleco reflectante en cada puerta, las sujeciones para la carga en el maletero, el falso suelo de maletero ajustable, el revestimiento de doble cara para el maletero o los soportes para botellas de 1,5 litros en las puertas delanteras.

to al apartado de suspensiones, el coche muestra un gran compromiso entre confort y dinamismo.

Siguiente etapa con el 1.6 TDI. Al volante lo primero que nos llama la atención es una sonoridad un poco elevada en el interior. Pero más allá de eso muestra sus virtudes clásicas y es perfecto para recorrer kilómetros y kilómetros.

Y dejamos para el final la versión más dinámica, el 1.5 TSI de 150 caballos; una versión en la que tienen puestas muchas esperanzas. Nuestra unidad dispone de cambio DSG con levas en el volante; una combinación ideal para



▲ El dinamismo es uno de los elementos que se han buscado en el nuevo compacto de la marca checa.

los más deportivos. No es una versión racing pero sí con un carácter más marcado. Las suspensiones aquí tiran más hacia garantizar el dinamismo por encima del confort. El cambio es rápido y suave; la dirección más firme y precisa y los frenos, a la altura.

El primer veredicto es muy positivo, la marca checa parece en disposición de entrar en las quinielas de los que buscan un compacto de calidad con los últimos avances, un alto nivel de calidad y un aprovechamiento del espacio interior donde no tiene rival.

La capacidad de aprovechamiento del interior de todos los modelos de Skoda siempre ha sido de las mayores entre sus rivales. Y en el Scala no es menos. Porque además de una tremenda capacidad de maletero –entre 467 y 1.410 litros si se abaten los asientos traseros– los ingenieros de Skoda han conseguido encontrar huecos que suman otros 26 litros.



- 1.- Dos bolsillos de 0,25 litros cada uno en el lateral de los asientos delanteros.
- 2.- Cofre entre los asientos de 1,5 litros.
- 3.- Dos soportes para botellas de 1,5 litros en cada puerta delantera.
- 4.- Guantero con seis litros de capacidad.
- 5.- Compartimento delante de la palanca de cambios de 1,6 litros.
- 6.- Compartimento en la parte inferior izquierda del volante de 0,7 litros.
- 7.- Portavasos en la consola central de 0,6 litros.
- 8.- Doble portavasos integrado en el reposabrazos trasero de 0,5 litros cada uno.
- 9.- Compartimento en las puertas traseras de 1,9 litros en cada una y con un portabotellas de 0,5 litros.
- 10.- Maletero de 467 litros y hasta 1.410 con los respaldos de los asientos traseros abatidos.

DESDE **22.450 €**

EMISIONES OFICIALES: **140 G/KM (WLTP)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Confort de marcha. Habitabilidad, modularidad y maletero. Consumo. Personalización.

DEBE MEJORAR

- Mando del programa deportivo incómodo. Sin opción a cambio manual. Dirección demasiado suave.



Un tándem ganador

Probamos la última novedad de la gama, que combina el propulsor diésel de 120 CV con la transmisión automática de seis relaciones.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Desde que viera la luz a finales de 2017, el Citroën C3 Aircross ha gozado de un gran éxito a nivel de ventas. Fabricado en Zaragoza en exclusiva para 94 países, ha sido muy bien acogido por valores como su habitabilidad, el confort general, su amplia oferta de personalización y su gama de motores.

En octubre del pasado año la exigente normativa Euro 6.2 obligó a este modelo a incorporar el nuevo propulsor 1.5 BlueHDI de 120 CV, en sustitución del 1.6 de similar potencia. Y como cambio se introdujo, sí o sí, la transmisión automática EAT6 con

convertidor de par de seis velocidades. La caja manual sólo se contempla en la variante diésel de acceso, de 100 CV.

Hemos probado la última novedad en una intensa jornada tanto en ciudad como en autopista y carretera de montaña. El cambio EAT6 ofrece una función secuencial en la palanca y hasta un programa deportivo que 'aguanta' algo más el salto entre marchas, es decir, que el motor sube a más regímenes antes de cambiar. Si forzamos, acaricia las 5.000 rpm, aunque finalmente salta de velocidad para proteger el motor. De todos modos no hace falta forzar tanto para sacar todo el partido.

El C3 Aircross es uno de los

modelos que ofrecen un confort de marcha más elevado debido a unos tarados de suspensión blandos que neutralizan cualquier irregularidad del firme como si nada. La cosa cambia sustancialmente si aparecen curvas, ya que los balanceos de la carrocería son evidentes y la dirección, muy suave, no invita a practicar una conducción demasiado agresiva. Tampoco lo pretende, pues su guerra es otra.

Asimismo, destaca en aspectos como la habitabilidad o el maletero, que oscila entre 410 y 520 litros gracias a una banqueta trasera deslizable que se ofrece de serie en los acabados Feel y Shine asociados a esta motorización.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 BLUEHDI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.499
Potencia máxima/rpm	120 CV/3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut., 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos v./Discos
Neumáticos	205/60 R16
Peso (kg)	1.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.154/1.756/1.637
Volumen maletero (l)	410-520
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	9,6
Velocidad máx. (km/h)	195
Consumo mixto (l/100 km)	5,3 (WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	140 (WLTP)
Precios desde... (euros)	22.450

Con el más completo se ofrece el asistente Grip Control, con sus cinco programas de conducción y un control de descensos que, junto a los neumáticos M+S, nos sacará de más de un apuro fuera del asfalto cuando la adherencia es limitada.



◀Original y muy espacioso, el C3 Aircross ofrece hasta 85 combinaciones diferentes de personalización. El cambio automático de seis relaciones cuenta con una función secuencial y un programa deportivo algo incómodo de activar.

 **PERFORMANCE DAMPER** EL SISTEMA DE AMORTIGUACIÓN TRANSVERSAL, CLAVE PARA LOGRAR UNA ESTABILIDAD DE REFERENCIA



co al realizar una conducción deportiva.

El cambio automático CVT ha mejorado mucho, pero en este caso el HR-V Sport congenia mejor con la caja manual, que es precisa, rápido y muy

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 VTEC T
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.438
Potencia máx. (CV/rpm)	182/5.500
Par máx./rpm (manual)	24,5/1900-5000
Par máx./rpm (CVT)	22,4/1700-5500
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6V/CVT 7
Frenos del./tras.	Disc.vent/discos
Neumáticos	225/50 R18
Peso (kg)	1.341 (Aut:1.428)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.346/1.790/1.605
Volumen maletero (l)	448 / 1.456
Capacidad depósito (l)	50
De 0 a 100 km/h (s)	7,8 (Aut: 8,6)
Velocidad máx. (km/h)	215 (Aut: 200)
Cons. mix. (l/100 km) WLTP	6,7 (Aut: 7,1)
Emissiones CO ₂ (g/km) WLTP	151 (Aut: 162)
Precios desde... (euros)	29.450



◀▶ En este caso el cambio manual de seis marchas parece más recomendable que el automático CVT.

agradable. Además, le saca más provecho a la potencia y al par, este último algo mayor en el HR-V Sport con caja manual. Los consumos son muy sensibles al tipo de utilización, por lo que durante la toma de contacto hemos medido cifras que oscilan entre los 6,5 l/100 km a 120 km/h mantenidos y los 9,5 l/100 km realizando una conducción 'agresiva' en carreteras muy viradas abusando de marchas cortas. En



docamino de casi 200 caballos.

El Honda HR-V Sport tiene un precio que parte, descontando la campaña de lanzamiento, de los 29.450 euros, 1.300 más en caso de elegir el cambio automático CVT, que llegará en el mes de julio. Un precio competitivo gracias también a un equipamiento muy completo.

cualquier caso el HR-V ha homologado un consumo medio -con la nueva norma WLTP- de 6,7 l/100 km, una cifra real y bastante contenida en un to-

No sólo estética

El nuevo Honda HR-V ofrece ahora una versión Sport con 182 caballos y un trabajo específico sobre su plataforma que lo convierte en la referencia del segmento por comportamiento.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La versión Sport del HR-V recibe un motor 1.5 VTEC Turbo de 182 CV, y los responsables de su desarrollo no se han limitado a endurecer muelles y amortiguadores, que hubiese sido lo más fácil, sino que han recurrido a unos amortiguadores Sachs de dureza espe-

cífica, con Control Sináptico de la Suspensión (Synaptic Damping Control, o SDC), un sistema introducido por primera vez en el HR-V de 2015 para aumentar la eficacia sin sacrificar el confort. Y, lo que es mejor, esto se complementa con el denominado Performance Dumper, un sistema

de amortiguación transversal que une los extremos de los largueros del chasis, tanto delante como detrás, para evitar que en los apoyos la plataforma se retuerza y afecte al

apoyo de las ruedas y, en consecuencia, al comportamiento. Este sistema, utilizado por otras marcas japonesas en coches más grandes, como por ejemplo el Lexus GS o el ES, no es habitual en este segmento, de ahí la novedad, aunque el resultado es magnífico porque el HR-V Sport entra en las curvas a un ritmo endiablado manteniendo la trayectoria y sin que ni siquiera tenga que trabajar el ESP, que por cierto no es nada intrusivo. Y si en apoyo la curva se cierra o el asfalto se riza con baches inesperados, el HR-V ni se inmuta al no existir un gran efecto rebote de los amortiguadores.

Todo ello favorecido también por una dirección eléctrica de desmultiplicación variable de doble piñón y complementado por la tecnología AHA (Agile Handling Assist) de Honda, que entre otras cosas, ofrece un tacto magnífi-

DESDE 29.450 €

EMISIONES OFICIALES: 151 G/KM (WLTP)

PRIMERAS IMPRESIONES NOS GUSTA

- Calidad. Estabilidad a toda prueba. Versatilidad interior y maletero. Motor con genio. Precio.

DEBE MEJORAR

- Detalles de equipamiento. Cambio automático CVT menos eficaz que el cambio manual.



▼ El tacto deportivo del HR-V Sport se corresponde también con un magnífico andar a partir de sus 182 caballos de potencia.



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



LA VERSIÓN DE 455 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ACABA CON LA ANSIEDAD AL CONDUCIR UN ELÉCTRICO. SON KILÓMETROS REALES

Justo a tiempo



Kia cierra la familia del Niro con el modelo cien por cien eléctrico, que llega en el momento justo y con características ideales para ser uno de los que triunfe en el futuro electrificado que nos espera. Con hasta 455 kilómetros de autonomía brilla por eficiencia, pero también por comportamiento y diversión al volante.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Como si hubiera sincronizado su estrategia con las demandas y las tendencias del futuro de la movilidad, Kia lanza el tercero de los Niro, la versión eléctrica. Con ella llega justo a tiempo y con el modelo adecuado para conquistar a los conductores que ya no se plantean otra alternativa que no sea un modelo totalmente eléctrico. Y el e-Niro les ofrece muchos argumentos.

Para empezar, su estilo crossover tan demandado; y con un diseño exterior que es el de un Niro aunque con algún retoque que refuerza su imagen de modelo '0 emisiones' como la parrilla cerrada con su característico diseño 'Tiger Nose' y en la que se incorpora el puerto de carga. Sus dimensiones son prácticamente iguales

que en el resto de los Niro –es dos centímetros más largo y 2,5 más alto–, y por eso es una magnífica alternativa familiar por su espacio interior o su capacidad de maletero con sus 451 litros, el más capaz de su categoría y con 127 más de capacidad que en el Niro Plug In.

El interior tiene un marcado aire tecnológico, con una pantalla táctil central

(de serie con 7 pulgadas y en opción con 8) que da todo tipo de informaciones sobre el funcionamiento del sistema, la recarga, el consumo... También el cuadro de instrumentos equipa una pantalla de 7 pulgadas en la que, por ejemplo, podemos ver la calificación que Kia otorga a nuestro estilo de conducción, el consumo medio, el modo de conduc-

ción en el que circulamos o el nivel de frenada regenerativa que vamos utilizando. La caja de cambios se sustituye por una rueda en la que se elige la posición R, N o D. Y el freno de estacionamiento es eléctrico.

La capacidad tecnológica del e-Niro también está presente en las opciones que da para adaptar el coche a las necesidades o los gustos del conductor. Cuenta con cuatro modos de conducción: Eco+, Eco, Normal y Sport que se seleccionan con solo pulsar un botón junto a la rueda del 'cambio' P. Cada uno de ellos permite adecuar el rendimiento a lo que buscamos: máxima eficiencia en Eco+ y máximo dinamismo en Sport.

Y otro elemento innovador es el sistema de frenada regenerativa que se selecciona a



◀▶ La pantalla del cuadro califica tu tipo de conducción. Una rueda oficia de cambio en la consola central. El acabado es de alta calidad.



◀ Entra sin restricciones a Madrid Central, y no paga al aparcar. Es uno de sus puntos llamativos.

◀ Maletero más grande que sus hermanos. La ubicación de las baterías provoca la posición elevada de las rodillas de los pasajeros traseros.

través de las levas del volante y cuenta con cuatro niveles que aumentan la capacidad de recarga de la batería a través de la energía cinética acu-

mulada cuando se circula por inercia. Y en el nivel 4 –manteniendo pulsada la leva izquierda– llega a detener el coche por completo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO		
	100 kW	150 kW
Potencia	100 kW	150 kW
Par/rpm	40,3 mkg/0-2.400	40,3 mkg/0-3.600
Pot. máx. total/rpm	136 CV/2.600-8.000	204 CV/3.800-8.000
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automático	Automático
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.721	1.866
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.375/1.805/1.560	4.375/1.805/1.560
Maletero (l)	451/1.405	451/1.405
Tipo de batería	Ion Lítio	Ion Lítio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	7,8
Velocidad máx. (km/h)	155	167
Vel. máx. en eléctrico	155	167
Consumo mixto (kWh/100 km)	15,3	15,9
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance en eléctrico (km)	289	455
Tiempo de recarga	6 ha 72 V	9 ha 72 V
Precios desde... (euros)	31.150	36.855

Si a eso sumamos una autonomía entre 289 y 455 kilómetros, está claro que llega en el momento justo. Y lo comprobamos en nuestro recorrido, cruzando sin trabas por Madrid Central. Marca el coche 404 kilómetros de autonomía al salir y nos espera una ruta por autovías y carreteras de doble sentido de unos 90 kilómetros. En ese recorrido descubrimos un coche muy divertido de conducir que, además, es eléctrico. Por carácter y empuje, comportamiento dinámico o feeling casi deportivo, el crossover de Kia sorprende.

Su respuesta es instantánea y progresiva, con un gran aplomo por la ubicación de las baterías bajo el suelo. Circulamos a buen ritmo probando los diversos modos de conducción. Adelantamos en un santiamén camiones y otros coches por la respuesta inmediata al acelerador. Incluso en modo Eco, en el que realizamos la mayor parte de nuestro recorrido, el e-Ni-

ro destaca por su carácter y empuje. También el sistema de frenada regenerativa nos 'entretiene' durante el viaje. Y descubrimos las enormes posibilidades que tiene para conseguir hacer kilómetros y kilómetros sin llegar a tocar el freno.

Al llegar a Illescas, donde termina la ruta, descubrimos que no solo nos hemos divertido sino que, además, las cifras dan la razón a los defensores de estos modelos. Nuestro ritmo ha sido muy vivo, pero tras esos 89,2 kilómetros, el e-Niro marca una autonomía de 313 kilómetros –en los 89,2 kilómetros el coche ha rebajado la autonomía 91 kilómetros–. Eso supone un gasto de 16 kWh/100 km.

En cuanto a la recarga, el e-Niro puede hacerlo en tomas convencionales o en tomas rápidas de hasta 100 kW. Los 64 kW de capacidad de la batería se recargan en unas 9 horas en una toma de 7,2 kW y en solo 42 minutos se puede recargar del 20 al 80 por ciento en una toma de 100 kW.

Y en cuanto al precio, no es barato; pero si analizamos sus posibilidades con el gasto necesario para obtenerlas, es infinitamente más accesible que modelos de marcas con mucho más empaque. Entre 31.150 y 35.855 cuesta la versión de 136 caballos; y por la de 204 que nos ocupa, los precios oscilan entre 36.855 y 39.355 con descuentos y financiación incluidos.

PRECIO DESDE **31.150 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento dinámico. Espacio interior. Calidad de acabado. Modos de conducción.

DEBE MEJORAR

Posición de las rodillas en plazas traseras. Maletero con poca altura. Precio elevado.



EL ASISTENTE DE TRÁFICO Y AUTOPISTA COMBINA EL REGULADOR DE VELOCIDAD ADAPTATIVO Y LA ASISTENCIA DE CENTRADO EN EL CARRIL



Más que un paso al frente, la llegada del nuevo Clio supone un gran salto por los avances introducidos a todos los niveles: calidad, diseño interior, tecnología de seguridad y asistencia a la conducción, oferta mecánica... Además, la nueva plataforma se traduce en un modo de pisar la carretera que le convierte en 'mas coche' que nunca. Llega a España en septiembre, pero ya lo hemos conducido.



En Mortefontaine probamos dos versiones: con el motor TCe 130 de gasolina y caja EDC, y con el diésel Blue dCi 115 de cambio manual.



▲ El nuevo Clio fue presentado hace varias semanas en Ginebra, pero nuestra prueba tuvo lugar varios meses antes con unidades aún camufladas. Y es ahora cuando ya podemos contar nuestras primeras impresiones al volante en un circuito francés.

Un salto al frente

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Fue en diciembre, meses antes de que Renault desvelase su quinto Clio en el Salón de Ginebra, cuando tuvimos ocasión de conducirlo durante una jornada de pruebas en el centro de ensayos de Mortefontaine, junto a París. Tras un contacto visual 'indoor' con unidades sin camuflaje –el habitáculo experimenta una revolución en términos de calidad, diseño y tecnología, mientras que lo del exterior es más una evolución, aunque resulte más relevante en vivo que en fotos– salimos a las pistas. Coches aún camuflados y, obviamente, de preserie, pero con un acabado ya estupendo. La calidad real y la percibida han sido, sin duda, puntos clave durante su desarrollo.

Entramos y rápidamente ya adoptamos una buena postura de conducción. El asiento

es cómodo y sujeta bien, y no cuesta esfuerzo alguno poner el volante en el sitio exacto. Con todo ajustado a nuestra medida dedicamos unos segundos a repasar un interior donde todo queda muy a mano, y donde la sensación de refinamiento es muy superior a la obtenida en el Clio anterior. Por ejemplo, la instrumentación es digital, y si la pantalla de 7 pulgadas ya es visible –el centro del volante es más pe-

queño que antes porque se ha reducido la tapa del airbag–, la de 10 pulgadas que llegará después –con gráficos de navegación incluidos– optimizará el panorama.

Y nos fijamos en el freno de estacionamiento de gatillo, que aparejará discos traseros, mientras que las versiones dotadas de palanca de freno tradicional seguirán usando tambores traseros, con independencia del motor.

A la espera de que en 2020 llegue el Clio E-Tech, versión híbrida autorrecargable dotada de un 1.6 de gasolina atmosférico, dos propulsores eléctricos, una transmisión multimodos y una batería de 1,2 kWh, la gama inicial ofrecerá motores de gasolina Sce –65 y 75 CV– y TCe –100 y 130 CV–, más los actualizados diésel Blue dCi de 85 y 115 CV, estos últimos siempre con caja manual.



◀ Tanto por diseño interior como por materiales o calidad de ajustes, el Clio da cien vueltas al modelo anterior. La instrumentación es digital y la pantalla táctil tipo 'tablet' puede ser de 10 pulgadas.

Basta con rodar unos cientos de metros para comprobar que el Clio pisa aún mejor que el anterior y que tiene más tacto de coche grande. La nueva plataforma CMF sirve para ahorrar peso y para incrementar la rigidez, que son dos virtudes esenciales; pero enseguida apreciamos otros avances, como el estupendo tacto del cambio manual en la versión diésel más potente, que además nos parece bastante silenciosa y empuja muy bien gracias a su par generoso: 26,5 mkg.

También conducimos el TCe 130 FAP, el Clio más enérgico –por ahora– en gasolina, con 24,5 mkg y que adopta un nuevo 1.3 desarrollado en colaboración con Daimler: es brillante asociado al cambio automático EDC de siete marchas y responde con agilidad. Por debajo se sitúa el racional TCe 100, un 1.0 tricilíndrico que en pocos meses podrá asociarse a un cambio Xtronic de variador y dará lugar también a una versión para GLP. Respecto al 0.9 TCe precedente, prácticamente todo cambia.

- ▶ **REGULADOR DE VELOCIDAD ADAPTATIVO.-** El regulador/limitador de velocidad es de serie en todos los Clio, y la versión TCe 130 EDC lleva regulador adaptativo, dotado de función Stop & Go.
- ▶ **ALERTA DE DISTANCIA.-** Disponible en los Clio EDC, entre 0 y 170 km/h mantiene la distancia de seguridad –en realidad, el intervalo de tiempo entre 1,2 y 2,4 segundos– con el vehículo que nos precede.
- ▶ **CHIVATO DE ÁNGULO MUERTO.-** El sistema del Clio es más eficaz que el usado en otros Renault, pues usa radares en vez de simples captadores y calcula mejor distancias y peligros en los puntos ciegos.
- ▶ **FRENADO ACTIVO DE EMERGENCIA.-** Primicia en Renault porque detecta también a ciclistas y peatones, alerta del riesgo de un impacto y llega a frenar el coche. Funciona de día y de noche.
- ▶ **ALERTA DE CAMBIO DE CARRIL.-** Funciona en los trayectos por carretera a partir de 60 km/h, y avisa al conductor si el vehículo está a punto de rebasar una línea sin que el intermitente lo indique.
- ▶ **ASISTENTE DE MANTENIMIENTO DE TRAYECTORIA.-** Un sistema propio de segmentos superiores, capaz de corregir automáticamente la trayectoria para centrarnos en el carril.
- ▶ **LUCES DE CARRETERA AUTOMÁTICAS.-** Gracias a la cámara frontal, el Clio cambia de luz de cruce a luz de carretera, y viceversa, según el tráfico en ambos sentidos o la iluminación de la vía.
- ▶ **CÁMARA 360°.-** Es el primer Renault con un sistema de este tipo. Cuatro cámaras captan las imágenes que luego se juntan en la vista superior del vehículo. Además, también hay vista frontal y trasera.
- ▶ **EASY PARK ASSIST.-** Nos ayuda en las maniobras en línea o en batería, tanto al aparcar como al desaparcar. La dirección se mueve sola, y el conductor solo debe controlar pedales y caja de cambios.

CUATRO MODELOS LA FAMILIA ECO DE SEAT SALPICA A LEÓN, IBIZA Y ARONA, Y AL PEQUEÑO Mii

iA todo gas!



La gama TGI, integrada por el León, el Ibiza y el debutante Arona, incorpora ahora un tercer depósito de gas natural comprimido para incrementar considerablemente su autonomía con este combustible. El León estrena, además, el motor 1.5 TSI con 130 CV.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La movilidad sostenible es un hecho y un gran reto para todos los fabricantes. Seat presenta dos vías bien diferenciadas al respecto: por un lado apuesta por una eficiente gama alimentada con GNC –gas natural comprimido– y por otro, a la vuelta de la esquina prepara una gran ofensiva en cuanto a electromovilidad se refiere –ver cuadro sobre el Seat Mii–.

La apuesta por la gama TGI le está dando un gran protagonismo a la marca española porque se trata de una tecnología madura y contrastada, goza de una autonomía ahora más generosa y el coste de uso es prácticamente la mitad que en las versiones similares en gasolina; e incluso un 30 por ciento menos respecto al diésel. Pero quizás lo más

valorado últimamente por los conductores sea que aparece la etiqueta ECO de la DGT, que ofrece múltiples ventajas a la hora de acceder y estacionar en la ciudad.

Actualmente Seat ofrece cuatro modelos alimentados por gas natural: Mii, Ibiza, Arona y León, este último tanto en carrocería de cinco puertas como en familiar ST. Salvo el primero, el resto ha incre-



mentado claramente la autonomía con GNC al incorporar un tercer depósito, en detrimento del tanque de gasolina,

que se queda en 9 litros. Lo han hecho a petición de los propios usuarios, que demandaban mayor autonomía con gas.

El León es el modelo que se ha sometido a un cambio más intenso. Además de introducir el tercer depósito, ubicado bajo el asiento trasero y fabricado en acero bonificado, los otros dos están ahora realizados con un composite de fibra de carbono, más ligero y resistente. Esto conlleva un ahorro de peso de 17 kilos con respecto al modelo anterior. Los tres depósitos suman



▲ El Arona, el Ibiza y el León añaden un tercer depósito de gas natural, ubicado debajo de sus respectivos asientos traseros. El de gasolina pasa ahora a tener sólo nueve litros en los tres vehículos.

una capacidad de 17,3 kilos, homologando una autonomía de hasta 500 kilómetros sólo con gas.

La segunda novedad es el nuevo propulsor 1.5 TSI EVO

con 130 CV, en sustitución del anterior 1.4 TSI de 110. Disponible tanto con caja manual de seis relaciones como con DSG de siete, las prestaciones se han incrementado y

SEAT Mii Del gas natural a la electricidad

La electricidad es la segunda gran apuesta en cuanto a movilidad sostenible se refiere en Seat. El primer modelo será el Mii, que dejará su actual formato Ecofuel GNC para convertirse en el primer coche totalmente eléctrico de la marca española. Será a finales de año, y antes del 2021 le acompañará un segundo vehículo basado en el prototipo el-Born, que se presentó en el Salón de Ginebra. En Martorell dispondrán de una nueva plataforma para fabricar eléctricos de hasta cuatro metros. Y antes de 2021 también veremos las versiones híbridas enchufables del Tarraco y del nuevo León.



◀ El Mii Ecofuel monta un 1.0 con 68 CV de potencia.

el consumo medio homologado WLTP es de 3,5 kilos cada 100 kilómetros con la transmisión automática. El depósito de gasolina pasa de 50 litros a 9, siendo prácticamente ya auxiliar su uso.

Este modelo está disponible en acabados Style, Xcellence y FR, y su gama de precios oscila entre los 24.920 y los 28.700 euros –desde 19.120 con descuentos–. La variante ST supone un incremento de 1.020 euros.

Tuvimos ocasión de rodar con este modelo, mucho más solvente y agradable en marcha debido a su mayor empuje y capacidad de recuperación.

Por su parte, el Arona estrena tecnología TGI, convirtiéndose en el primer SUV en hacerlo. La hereda tal cual del

Ibiza, modelo con el que comparte plataforma. En ambos casos se añade un tercer depósito de GNC que incrementa el volumen total hasta los 13,8 kilos y la autonomía con gas hasta los 410 kilómetros. En este caso los tres tanques están fabricados en acero bonificado. El depósito de gasolina se reduce también hasta los nueve litros –antes 40–.

Tanto el Ibiza como el Arona montan el conocido propulsor 1.0 TSI tricilíndrico de 90 caballos de potencia. La novedad reside en la introducción de la transmisión manual de seis relaciones, en sustitución de la anterior, que presentaba cinco y centraba algunas quejas de los usuarios del Ibiza, porque limitaba en parte el rendimiento del vehículo. La relación es ahora más cerrada. De hecho, el desarrollo final en sexta es casi un calco del que antes se ofrecía en quinta.

Esto provoca que la respuesta sea más contundente, mientras que el consumo es de 3,3 kilos, es decir, cubriremos 100 kilómetros con apenas 2,97 euros. Estos dos modelos se comercializan con los acabados Reference, Style, Xcellence y FR. El Ibiza está disponible entre los 18.340 y 30.980 euros –desde 12.960 euros aplicando todos los descuentos–, mientras que el Arona se mueve entre los 20.160 y los 24.030 euros –desde 15.740 con campaña–.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	LEÓN 1.5 TGI	LEÓN ST 1.5 TGI	IBIZA 1.0 TGI	ARONA 1.0 TGI	Mii 1.0 ECOFUEL
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	999	999	999
Potencia máxima (CV/rpm)	131 / 5.000	131 / 5.000	90 / 4.500-5.800	90 / 4.500-5.800	68 / 6.200
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 1.400-4.000	20,4 / 1.400-4.000	16,3 / 1.900-3.500	16,3 / 1.900-3.500	9,2 / 3.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 6 v. o Aut. 7v.	Manual 6 v. o Aut. 7v.	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 5 velocidades
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	185/65 R15	205/60 R16	185/65 R15
Peso (kg)	1.301 (Aut: 1.334)	1.342 (Aut: 1.374)	1.257	1.308	1.033
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.282 / 1.816 / 1.459	4.549 / 1.816 / 1.454	4.059 / 1.780 / 1.444	4.138 / 1.780 / 1.552	3.557 / 1.645 / 1.478
Volumen maletero (l)	275	482	262	282	213
Capacidad depósitos (kg/l)	17,3 GNC y 9 gasolina	17,3 GNC y 9 gasolina	13,8 GNC y 9 gasolina	13,8 GNC y 9 gasolina	10,9 GNC y 9 gasolina
De 0 a 100 km/h (s)	10,1 (Aut: 9,9)	10,1 (Aut: 10,0)	12,1	13,2	16,3
Velocidad máxima (km/h)	206	206	180	172	164
Consumo mixto (kg/100 km)	3,6 (Aut: 3,5)	3,6 (Aut: 3,5)	3,3	3,3	3,0
Emissiones CO ₂ WLTP (g/km)	98 (Aut: 95)	98 (Aut: 95)	92	98	82
Precios desde... (euros)	24.920	25.940	18.340	20.160	14.800

PRECIO DESDE **14.800 €**

EMISIONES DE CO₂: DE **82 A 100 G/KM (WLTP)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Más autonomía en GNC. Eficiencia, economía de uso y etiqueta ECO. Mejor rendimiento ahora.

DEBE MEJORAR

Ibiza y Arona sin transmisión DSG. Maleteros más pequeños. Puntos de repostaje escasos.



CONFORTABLE Y DINÁMICA EN ASFALTO, LA VARIANTE MÁS 'REBELDE' DE LA GAMA NO SE ARRUGA ANTE LOS RETOS 'OFF ROAD'



Aventuras de seda

La versión más polivalente de la gama incrementa su altura al suelo y se rodea de protecciones para salir del asfalto con muchas más garantías. Eficiente, confortable y muy avanzado en asistentes de seguridad, ya está disponible con un motor de gasolina de 250 CV y un diésel de 190.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Volvo lleva 20 años apostando por la línea Cross Country y más de 60 fabricando carrocerías Station Wagon. La unión de esos dos universos trae consigo vehículos tan atractivos y polivalentes como el nuevo V60 Cross Country, que hemos tenido ocasión de conducir y está ya a la venta en nuestro mercado.

Este nuevo modelo 'pica' de los cuatro pilares básicos en los que la marca sueca basa su buen momento actual a nivel de ventas: la plataforma modular SPA, los nuevos motores, la electrificación –pronto habrá un V60 Cross Country híbrido enchufable– y la conducción autónoma.

Nuestro protagonista toma como base el V60, pero incrementa la altura al suelo en 7,5 centímetros para dejar-

la en unos holgados 21 centímetros; más que muchos SUV. También se rodea de protecciones en los bajos y en los laterales, aunque se ha 'dejado' plástico por el camino y pasa más desapercibido en este aspecto. De todas formas, resulta más musculoso y eso se traduce en un incremento en su longitud hasta los 478 centímetros, por los 476 del V60.

Y para que su lado más

aventurero no defraude incorpora de serie tracción total y un práctico control de descensos.

Ya está disponible con dos motorizaciones, ambas de dos litros. En gasolina ofrece un T5 sobrealimentado por compresor que eroga 250 CV, mientras que en ciclo turbo diésel la apuesta pasa por un D4 de 190 CV. En ambos casos la gestión recae sobre una

transmisión automática de ocho velocidades con convertidor de par, muy agradable en su funcionamiento.

Por su parte, el interior responde a los niveles de calidad a los que nos tiene acostumbrados Volvo en sus últimos lanzamientos. Notaremos que iremos más altos al volante y la habitabilidad en las plazas traseras es muy generosa; aunque, si podemos, será mejor evitar la zona central, sobre todo si equipa climatización trasera.

El maletero se remata con un volumen mínimo de 529 litros –antes eran 430–, ampliables hasta los 1.441 en caso de necesidad. El portón eléctrico forma parte de la dotación de serie.

Destacar, asimismo, su compromiso con la seguridad, uno de los principales mandamientos de Volvo des-



▲▼ La calidad con la que se remata el interior es sobresaliente y la presentación resulta muy vistosa. El confort y la habitabilidad también brillan a un nivel muy alto.



▲▲ El Drive Mode, el cambio automático y la pantalla táctil de 9 pulgadas son dotación de serie. También el portón trasero eléctrico. El maletero cubica 529 litros.

de 1927. Como primicia estrena un sistema automático de frenado que detecta vehículos que circulan por nuestro carril en sentido contrario. Se ofrece de serie, al igual que el City Safety, que detecta coches, peatones, ciclistas y animales de gran tamaño.

La oferta se completa con el Pilot Assist, un asistente de atenuación de salidas de cal-



El V60 Cross Country presenta una altura respecto al suelo de 21 centímetros. Sus aptitudes por pistas de tierra son una garantía.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	T5	D4
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.969	1.969
Potencia máxima/rpm	250 CV / 5.500	190 CV / 4.250
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.800-4.800	40,8 mkg / 1.750-2.500
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	215/55 R18	215/55 R18
Peso (kg)	1.815	1.854
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.784 / 1.850 / 1.499	4.784 / 1.850 / 1.499
Volumen maletero (l)	529 / 1.441	529 / 1.441
Capacidad depósito (l)	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	8,2
Velocidad máxima (km/h)	230	210
Consumo mixto (l/100 km)	7,8 (WLTP) 7,3 (NEDC)	5,9 (WLTP) 5,1 (NEDC)
Emissiones CO ₂ (g/km)	178 (WLTP) 166 (NEDC)	155 (WLTP) 135 (NEDC)
Precios desde... (euros)	54.425	52.317



zada, una alerta de cruce, un control del ángulo muerto con asistencia en la dirección, un asistente de maniobra de esquivar... Tampoco es manca la oferta en cuanto a conectividad se refiere.

Tuvimos ocasión de probar la variante D4, tan eficiente como silenciosa en el interior. A bajo régimen le cuesta algo reaccionar, pero una vez lan-

zada ofrece un buen rendimiento. El confort de marcha es francamente bueno y desde el Drive Mode podemos elegir entre los programas de conducción Eco, Comfort, Dynamic y Off Road.

El V60 Cross Country ya está disponible con los niveles de acabado Base y Pro, y el abanico de precios oscila entre 52.317 y 57.432 euros.



EL LIBERTY MIDE 4 METROS DE LARGO POR 2 DE ANCHO Y 1,7 DE ALTO, PERO EN MODO VUELO CRECE, SOBRE TODO AL DESPLEGAR SU ROTOR



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Presentado el año pasado en la Feria Aérea de Farnborough como el primer coche volador producido en serie, el Liberty de PAL-V era exhibido hace unas semanas también en el Salón del Automóvil de Ginebra, donde la compañía holandesa fundada en 2007 por John Bakker y su consejero delegado actual, Robert Dingemans, desveló la serie especial Pioneer Edition, 90 unidades que serán entregadas a sus propietarios durante el próximo año. Una factura de 499.000 euros justificada por su condición 'full equip', pues los Liberty Pioneer Edition equiparán de serie todas las opciones disponibles, aunque para más adelante ya se anuncian las versiones Sport, menos lujosas y que rebajarán el precio a 299.000 euros. Es lo que cuesta un Lamborghini Huracán Performante con motor de 639 CV, aunque en determinados casos el Liberty podría dejar muy atrás –o mejor sería decir 'muy abajo'– al superdeportivo italiano pese a disponer de una potencia que no llega ni a la mitad: 300 CV. Cifra resultante de sumar la fuerza de sus dos motores de avión –funcionan con gasolina de 95 o 98 octanos, o con etanol E10–, pues si la mecánica destinada al modo 'vuelo' rinde 200 CV, la reservada al modo 'conducción' nos moverá por carretera con sólo 100 CV.

Pueden parecer cifras modestas, pero hablamos de un conjunto ligerísimo –pesa 664 kilos en vacío y un máximo de 910 en el momento del despegue, pues admite una carga total de 246 kilos–, y eso se traduce en prestaciones más que dignas: con sus tres ruedas en el suelo, 160 km/h de velocidad punta y aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 9 segundos; y si estamos volando, hasta 180 km/h, aunque

Volando voy, volando vengo

Clientes repartidos por todo el planeta empezarán a recibir en 2020 su PAL-V Liberty, un giroplano capaz de circular por carretera del que ya se fabrica en Holanda una versión especial, limitada a 90 unidades, cuyo precio ronda los 500.000 euros. Si tienes licencia de vuelo y una pista cercana, este podría ser tu próximo utilitario biplaza.

'FULL EQUIP' LA SERIE PIONEER EDITION ES 200.000 EUROS MÁS CARA QUE LA FUTURA VERSIÓN SPORT



PAL-V AFIRMA QUE EL LIBERTY SOPORTA UN ATERRIZAJE INCLUSO CON FALLO TOTAL DEL MOTOR



664 KILOS EN VACÍO PESA EL LIBERTY, Y LA MASA MÁXIMA AL DESPEGAR PUEDE SER DE 910 KILOS



la velocidad 'económica' recomendada es de 140 km/h y PAL-V afirma que manteniendo un crucero de 160 km/h disfrutaremos de un 90 por ciento del alcance máximo.

El Liberty, que es biplaza y tiene un maletero limitado a 20 kilos de carga –en un vehículo capaz de alcanzar 3.500 metros de altitud conviene seguir estas indicaciones–, es tan compacto que puede compartir garaje con coches 'terrestres', pues mide 4 metros de largo por 2 de ancho y 1,7 de alto –ocupa como un Fiat Multipla–, aunque las dimensiones

se multiplican al configurarlo de cara al vuelo, operación que lleva entre cinco y diez minutos e incrementa la longitud a 6,1 metros y la altura a 3,2 –la anchura no crece al desplegar los elementos 'aéreos'–. Además, el rotor principal tiene un diámetro de 10,75 metros, de modo que podemos olvidarnos de aterrizajes y despegues en calles, aparcamientos o estaciones de servicio. Más que nada, y aunque eso dependerá de la legislación de cada país, porque estará prohibido.

PAL-V recuerda que el Liberty no es un helicóptero, mucho más ruidoso y difícil de manejar, sino un giroplano, y especifica que para iniciar o concluir los vuelos deberemos usar una pista pavimentada o de hierba de entre 90 y 200 metros de longitud, y al menos 20 metros de anchura. Para aterrizar, por ejemplo, necesitaremos sólo 30 metros desde que toquemos suelo –a unos 30 km/h– hasta detener el Liberty, mientras que la distancia mínima para despegar crece un poco: 180 metros desde que metemos motor hasta que alzamos el vuelo, o 330 si al final de la zona de despegue hay un obstáculo de 15 metros –un edificio de cuatro plantas, por ejemplo–. Y respecto a un helicóptero, el giroplano presenta otra diferencia: aquí sí hay velocidad mínima de vuelo,

pues por debajo de 50 km/h empezaremos a perder altura. Aunque PAL-V insiste en que la seguridad ha sido prioritaria, de modo que hasta en el supuesto de un fallo total del motor –improbable gracias a su solución de doble motor redundante– podríamos aterrizar manteniendo el control.

El Liberty cuenta con un depósito de 100 litros de combustible con el que podremos viajar por carretera hasta 1.315 kilómetros, pues la empresa holandesa anuncia un gasto medio –la ligereza del conjunto tiene esas ventajas–



de 7,6 l/100 km a velocidades legales. Volando, eso sí, el consumo sube hasta los 26 litros por hora –según nuestras cuentas, 18,6 l/100 km–, de ma-

chura no crece al desplegar los elementos 'aéreos'–. Además, el rotor principal tiene un diámetro de 10,75 metros, de modo que podemos olvidarnos de aterrizajes y despegues en calles, aparcamientos o estaciones de servicio. Más que nada, y aunque eso dependerá de la legislación de cada país, porque estará prohibido.

PAL-V recuerda que el Liberty no es un helicóptero, mucho más ruidoso y difícil de manejar, sino un giroplano, y especifica que para iniciar o concluir los vuelos deberemos usar una pista pavimentada o de hierba de entre 90 y 200 metros de longitud, y al menos 20 metros de anchura. Para aterrizar, por ejemplo, necesitaremos sólo 30 metros desde que toquemos suelo –a unos 30 km/h– hasta detener el Liberty, mientras que la distancia mínima para despegar crece un poco: 180 metros desde que metemos motor hasta que alzamos el vuelo, o 330 si al final de la zona de despegue hay un obstáculo de 15 metros –un edificio de cuatro plantas, por ejemplo–. Y respecto a un helicóptero, el giroplano presenta otra diferencia: aquí sí hay velocidad mínima de vuelo,

pero que la autonomía –contando con una reserva de carburante de media hora que parece 'obligada' por razones obvias– sería de 400 kilómetros. E incluso algo más, 500 kilómetros en total, para vuelos con un ocupante a bordo. De hecho, el PAL-V Liberty fija en 4 horas y 20 minutos la duración máxima de sus vuelos, dejando siempre una reserva 'de emergencia' de carburante para media hora, lo que ya en tierra nos daría para cubrir hasta 150 kilómetros por carreteras o calles, cerrando el círculo de lo que podría llamarse 'vuelo puerta a puerta'.

Actualmente el Liberty sigue paso a paso el proceso de certificación, que no sólo garantiza la seguridad del coche volador sino que también autoriza que el vehículo pueda ser conducido en las carreteras y pilotado en el aire. «Se necesitan muchas pruebas para demostrar que cumple las normas», recuerda Mike Stekelenburg, ingeniero jefe de PAL-V, pero el programa de lanzamiento no se detiene y un detalle lo prueba: decenas de clientes de la serie limitada Pioneer Edition ya asisten a cursos de vuelo para poder recoger sus giroplanos.



LOS HÍBRIDOS DE TOYOTA PUEDEN PERMITIRSE EL LUJO DE ENTRAR EN LA ALMENDRA CENTRAL DE LAS GRANDES CIUDADES



▲ En el vano motor del Yaris Hybrid se aprecia la diferencia entre el motor eléctrico, a la derecha, y el de gasolina, situado a la izquierda. En la pantalla aparece la información sobre el sistema híbrido y la batería.

un programa a corto o medio plazo, porque ya en octubre de 2015 la marca anunció el Desafío Medioambiental To-

yota 2050, un conjunto de seis retos a través de los cuales la compañía reducirá al mínimo su impacto sobre el

medio ambiente. Dentro de estos objetivos destaca el Desafío 1, que consiste en reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos en un 90%, apostando como hemos visto anteriormente por una progresiva electrificación de la gama. Los más de 20 años de experiencia de Toyota con la tecnología híbrida se ven reflejados en el rendimiento medioambiental de esa gama, ofreciendo a los usuarios la máxima eficiencia en su funcionamiento al mismo tiempo que cuidan el medio ambiente gracias a sus bajas emisiones contaminantes.

Sobre el terreno, durante más del 70% del tiempo de conducción, los Toyota híbridos funcionan en modo eléctrico sin emisiones, aumentando esta cifra hasta cerca del 80% si se trata de un entorno urbano, todo ello teniendo en cuenta los datos de un estudio realizado por la Universidad Guglielmo Marconi de Roma en 2016 con la nueva generación del Toyota Prius. Para obtener estos resultados se realizaron pruebas de conducción con

BENEFICIOS DEL SISTEMA HÍBRIDO

Más eficiente: recorre mayores distancias sin parar a repostar en la gasolinera.

Más autónomo: sin necesidad de recargar la batería, el ahorro de tiempo y energía es máximo.

Más económico: la combinación de sus motores reduce hasta un 40% el consumo.

Menos piezas, más menos desgaste de estas, igual a un mantenimiento hasta un 40% más barato.

Suavidad de marcha, más conducción más fluida, igual a menos estrés al volante.

Reduce la contaminación: menores emisiones de CO₂ y NO_x.

Etiqueta ECO: evita las restricciones de circulación por alta contaminación.



Paso libre a los ECO

Toyota España comercializó en 2018 un total de 73.907 coches, de los que 52.700 fueron versiones híbridas. Eso supone para la marca japonesa un liderazgo híbrido indiscutible, con todo lo que ello implica a la hora de reducir emisiones. Y los propietarios de un Toyota Hybrid encuentran ventajas como poder acceder a Madrid Central, incluso en días de restricciones por alta contaminación.

Toyota España refuerza su compromiso con la movilidad sostenible y da un paso más en su objetivo de electrificar progresivamente su gama. La compañía ampliará su oferta de vehículos híbridos ofreciendo al menos una versión con esta tecnología para cada nuevo modelo turismo que llegue al mercado a partir de

este año. La máxima prioridad de Toyota es poner al alcance del usuario vehículos cada vez más respetuosos con el medio ambiente, y por ello la compañía está inmersa en una transformación de su gama que va a incluir la gradual introducción de vehículos eléctricos (EV) e híbridos eléctricos enchufables (PHEV), así como

la llegada del Toyota Mirai, el vehículo de pila de combustible (FCEV) que ya se está comercializando en algunos países europeos, además de una ampliación de la oferta de modelos híbridos eléctricos autorrecargables (HEV).

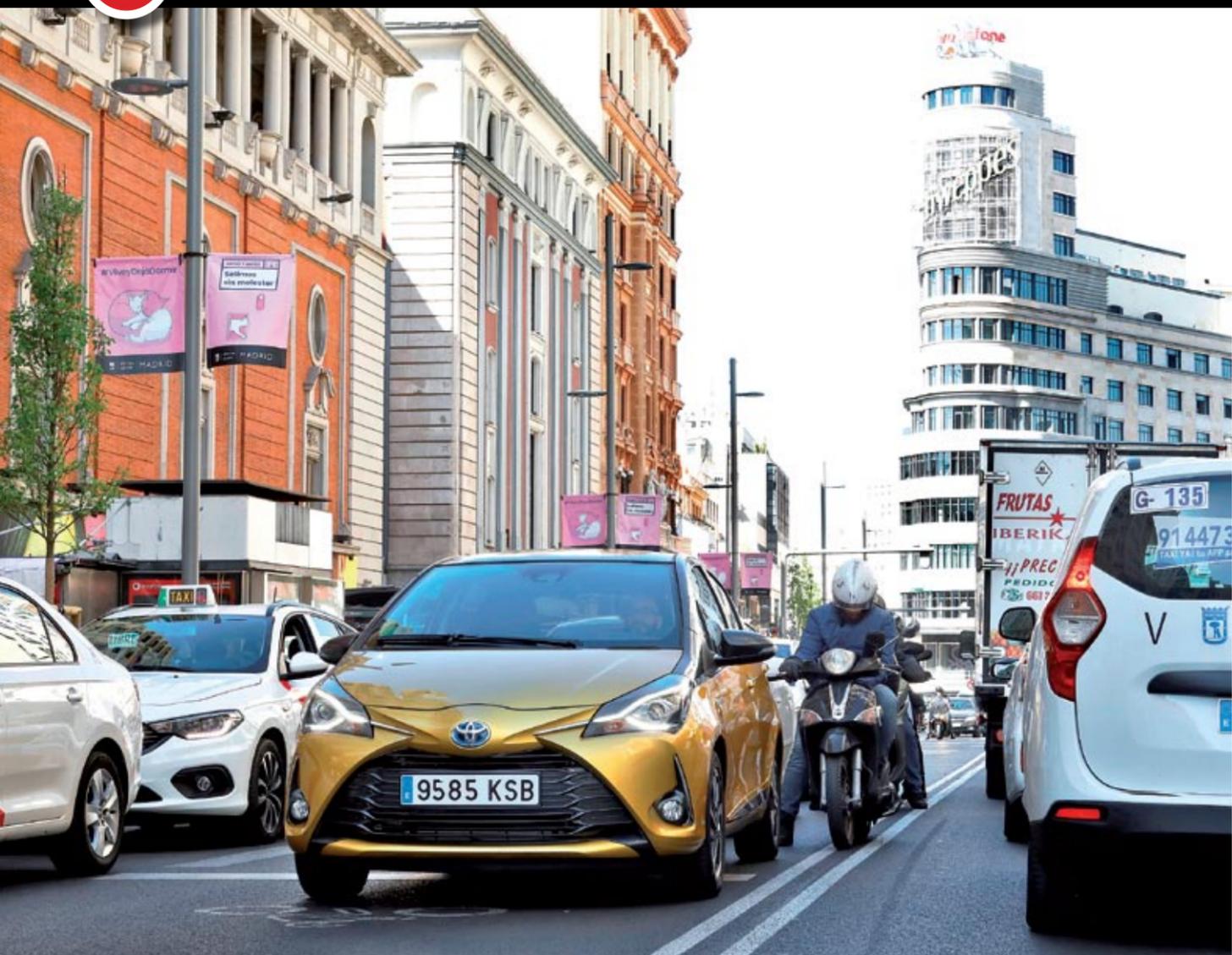
Desde que en el año 1997 se pusiera a la venta la primera generación de Toyota Prius,

el modelo pionero de la tecnología híbrida, ya se han vendido más de 165.000 híbridos eléctricos Toyota en el mercado español. Y en la actualidad, 8 de cada 10 vehículos entregados por Toyota España son híbridos eléctricos, representando el 71% de las ventas totales de la marca nipona.

Pero esto no ha sido ni es



CIRCULAR POR EL CENTRO DE LAS CIUDADES, INCLUSO EN DÍAS DE ALTA CONTAMINACIÓN, ES POSIBLE CON LOS TOYOTA HÍBRIDOS



20 conductores distintos, con y sin experiencia circulando con vehículos híbridos, por tres recorridos diferentes que incluían entornos urbanos y periurbanos y distintas condiciones de tráfico.

Además, todos los vehículos híbridos de la marca japonesa están reconocidos, por sus bajas emisiones, con el distintivo medioambiental ECO, establecido por la Dirección General de Tráfico

(DGT), y que clasifica los vehículos según su potencial contaminante. De esta manera, todos los modelos híbridos de Toyota pueden disfrutar de ventajas como el acceso a 'Madrid Central', la nueva zona de bajas emisiones de Madrid que entró en funcionamiento el pasado 16 de marzo. Y así lo hemos comprobado con un coqueto y eficiente Toyota Yaris Edición 20 Aniversario Limited Edition. Con una

potencia máxima conjunta de 100 caballos, más que suficientes para desenvolverse como pez en el agua en territorio urbano con consumos de risa. En concreto, el Toyota Yaris Hybrid ha homologado un consumo medio mínimo, conforme al nuevo ciclo WLTP, de 4,7 l/100 km. Pero el Yaris Hybrid no se amilana si tiene que salir fuera de la gran ciudad ya que sus 100 caballos le permiten moverse también

con soltura en autovía o autopista. El modelo urbano con etiqueta ECO de Toyota acelera de 0 a 100 km/h en 11,8 segundos y alcanza una velocidad máxima de 165 Km/h. El Yaris es el modelo híbrido más recomendable para ciudad debido también a su atractivo precio de 16.400 euros, pero la gama híbrida de Toyota abarca un extenso abanico de modelos, carrocerías, acabados y precios, por lo que



Los híbridos Toyota, en lugar de obtener la electricidad a través de un enchufe, recurren a soluciones tecnológicas creativas para que las baterías tengan siempre energía. Tan sencillas que el conductor no tiene que intervenir.



NO es necesario enchufarla, se autorrecarga. La potencia sobrante del motor de combustión la recarga. Eso ahorra la utilización de engorrosos cables.

SÍ La batería dura toda la vida útil del vehículo. La tecnología híbrida de Toyota ha sido desarrollada, testada y mejorada desde 1997. Con muchos profesionales del automóvil haciendo un uso intensivo de ellas.

SÍ Se recarga al enfilar una carretera y alcanzar la velocidad de cruce. Si el sistema detecta que las reservas de la batería están bajas, recurre a parte de la potencia del motor para recargarlas.

SÍ También se recarga cuando se decelera, bien los frenos. Se trata de un funcionamiento muy habitual en circulación urbana, al parar ante los semáforos o los cruces.

ELEMENTOS DEL VEHÍCULO HÍBRIDO



Motor térmico

EL MOTOR

También denominado de combustión. Los híbridos de Toyota son de gasolina, tienen un sistema de ahorro de energía automático que los convierte en los coches más eficientes del mundo, permitiendo un ahorro de combustible de hasta el 40% en comparación con un modelo de gasolina de similares características, y de hasta el 12% respecto a un diésel.



Motor eléctrico

Los dos motores-generadores son pequeños y ligeros, y están conectados a la transmisión. Su sonoridad es casi nula. Posee una refrigeración forzada por convección de agua en lugar de por aire, que mejora la eficiencia. El motor generador, junto con la transmisión e-CVT, recupera energía en las frenadas, retenciones y aceleraciones, en las que el motor térmico da más potencia.



LA BATERÍA

La batería híbrida de Toyota es compacta, de modo que cabe bajo los asientos traseros del coche, sin restar espacio al maletero. No necesita mantenimiento y el sistema de refrigeración es autónomo.



EL INVERSOR

Se encarga de transformar y administrar el flujo de energía eléctrica entre la batería y el motor. Convierte la corriente continua que entrega la batería en corriente alterna –y a la inversa– para el funcionamiento del motor y el generador eléctrico, el aire acondicionado o la batería auxiliar.



EL CAMBIO

Todos los híbridos de Toyota tienen transmisión híbrida e-CVT, y su 'cerebro' gestiona el funcionamiento para elegir en todo momento la combinación ideal entre motor de combustión y eléctrico. De este modo se consiguen las mejores prestaciones con la máxima eficiencia.



Indicador ECO driving

Se encuentra en el cuadro de instrumentos e informa en todo momento del tipo de conducción que estamos realizando.

MONITOR DE ENERGÍA

Es un gráfico que permite conocer si el sistema híbrido está recurriendo al motor de gasolina o está utilizando la batería eléctrica. Además, permite seleccionar el modo de conducción.

ECO

El sistema gestiona el modo de propulsión más eficiente, el que recurre a la gasolina o el eléctrico.

Eléctrico (EV)

La batería suministra la potencia eléctrica y el motor eléctrico es el único que mueve las ruedas mientras haya carga suficiente

Potencia (PWR)

Para mejorar la respuesta del acelerador y moverse de una manera más ágil en todo momento.

No es un secreto que al conducir por ciudad con la mayoría de vehículos el coste de la gasolina sube. Pero los híbridos no se comportan como la mayoría. Para empezar, reciclan energía y tienen dos motores, uno de gasolina y otro eléctrico, combinación perfecta que se traduce en unas cifras bajísimas, como los 3,8 litros de gasolina consumida cada 100 kilómetros por el C-HR, el híbrido más vendido en España y en el

mundo. Valor excelente –en ciudad, el 80 % del tiempo circulamos con cero emisiones– que incluso puede reducirse al conducir en modo Eco con la batería cargada. Por supuesto, si se quiere gastar cero basta con seleccionar el modo eléctrico y no pisar mucho el acelerador, pues en esa situación nuestro vehículo no gastará ni una gota de gasolina, ya que es posible circular 'a vela' a alta velocidad sin generar emisiones.

resulta difícil no encontrar el modelo que se ajuste a las necesidades del cliente. Y es que, además del Yaris, Toyota ofrece

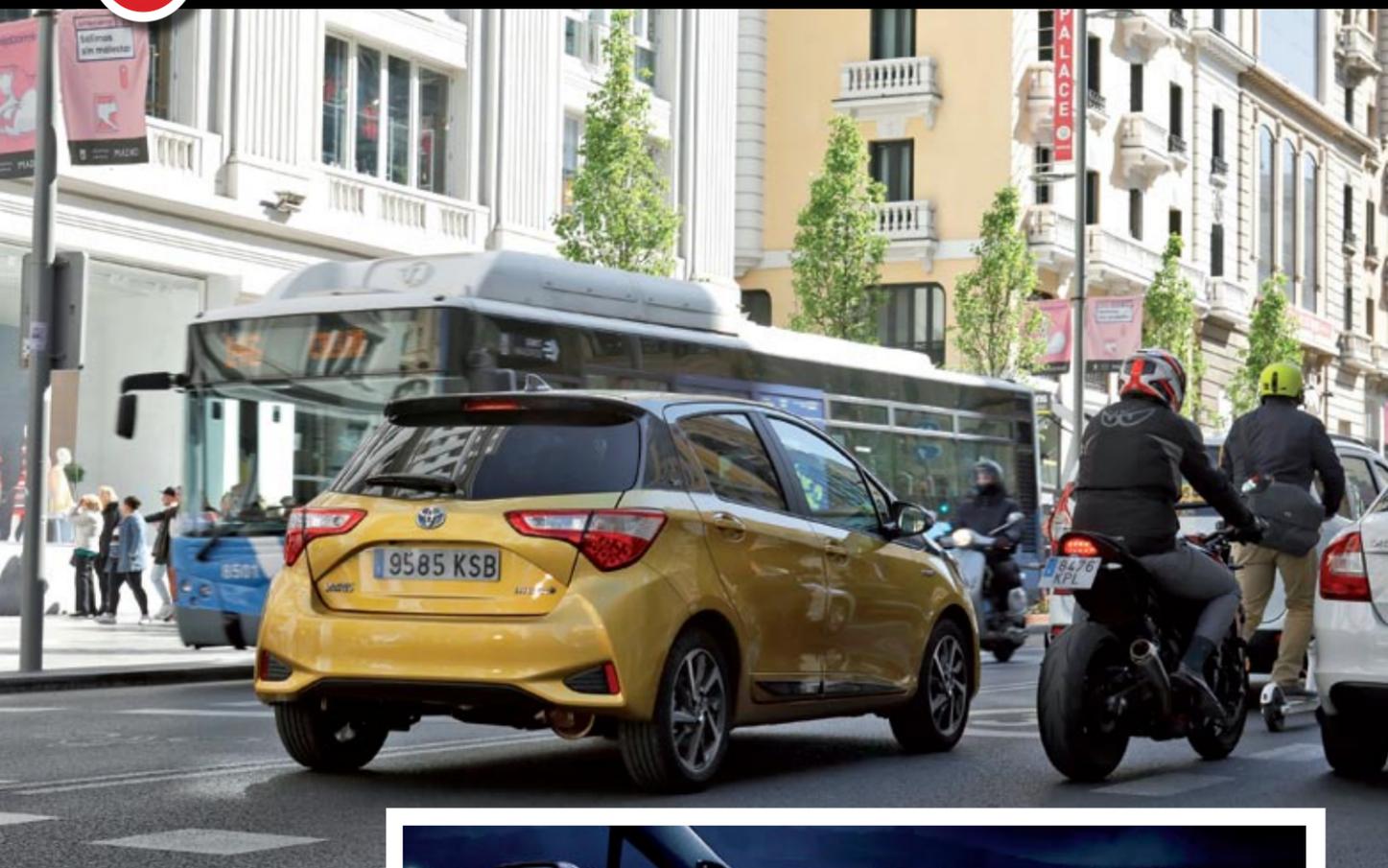
tres carrocerías diferentes del Corolla, el turismo más vendido del mundo en 2018, y las tres beneficiadas por la

tecnología híbrida. Pero si hay un modelo híbrido de Toyota que está batiendo todos los récords ése es, sin duda, el C-HR

Hybrid, un todocamino compacto de 4,36 metros que en 2018 se ha convertido en el híbrido más vendido del mun-



MADRID CENTRAL ES EL ENTORNO IDEAL PARA UN MODELO COMO EL YARIS HYBRID, DONDE PUEDE ACCEDER SIN LIMITACIONES



do, pero también del mercado español con nada menos que 15.704 unidades vendidas y una penetración del 19,83 por ciento. Su exclusiva estética, su manejable tamaño y un consumo combinado de tan solo 4,9 l/100 km le han convertido en el todocamino más divertido y eficiente en ciudad y fuera de ella. Prius, Prius+ y RAV4 Hybrid completan una gama que poco a poco se está



La gran pantalla flotante del nuevo Corolla es una de sus señas de identidad.



El C-HR fue el híbrido más vendido en España y en el mundo en 2018. A nivel global se han vendido nada menos que 330.579 unidades. El RAV4, junto con el Prius y el Corolla, son los recién llegados a la marca. Este último se mantiene como líder mundial de ventas.



En la radiografía pueden contemplarse las 'tripas' de un Toyota Corolla Hybrid con los motores de gasolina y eléctrico en la parte delantera y las baterías bajo el asiento trasero.



adueñando del cliente comprometido con la ecología y el medioambiente. Y todo ello sin dar de lado a un aspecto tan importante como el de la seguridad. Y es que el Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de seguridad

y asistencia a la conducción de la marca, está presente ya en más de 10 millones de vehículos del Grupo, tres años y medio después de su intro-

ducción, en marzo de 2015. Toyota aplicó por primera vez el Toyota Safety Sense en el Corolla, con el convencimien-

to de que la popularización de las tecnologías de seguridad es vital. Toyota Safety Sense se monta actualmente en alrededor del 90% de los vehículos en Japón, Estados Unidos y Europa. De hecho, a finales de este año se alcanzarán los tres millones de vehículos matriculados con Toyota Safety Sense en Japón, los cinco millones en Norteamérica y los dos millones en Europa.

TODA LA GAMA HÍBRIDA DE TOYOTA



TOYOTA YARIS.- Hay seis versiones del Yaris Hybrid con precios que parten de los 16.400 euros y con un consumo medio homologado de 3,9 l/100 km. El equipamiento destacado del acabado Active incluye control de crucero y pantalla de 4,2 pulgadas a color.



TOYOTA COROLLA 5p.- 20.850 euros es el precio de partida de este nuevo Toyota Corolla en carrocería de cinco puertas y acabado Active. El Corolla ha homologado un gasto de 5,1 l/100 km y el Active destaca por llevar climatizador bizona y pantalla de 8 pulgadas y Toyota Safety Sense.



TOYOTA COROLLA SEDAN.- El Toyota Corolla con carrocería Sedán está disponible en España desde 21.350 euros en acabado Business Plus. Y esa terminación incluye climatizador bizona, ópticas traseras LED y llantas de aleación. Tiene un maletero de 471 litros.



TOYOTA COROLLA TS.- La versión familiar del Corolla recibe el nombre de Touring Sports, y en versión de acceso, la denominada Active, tiene un precio de 22.100 euros. Lleva cámara de visión trasera, Toyota Safety Sense y pantalla en color de 8 pulgadas.



TOYOTA PRIUS.- Por menos de 30.000 euros se puede comprar un Prius con un sistema propulsor de 122 CV de potencia, 502 litros de maletero y un consumo de 3,7 l/100 km. En ese precio están incluidos los faros bi-led, el Head-up display o los asientos calefactables.



TOYOTA PRIUS+.- Dotado de una funcional carrocería monovolumen, el Prius+ ofrece un interior con espacio para siete ocupantes y precios que parten de los 25.450 euros en acabado Eco. El coche va equipado con tecnología LED y el sistema de seguridad Toyota Safety Sense.



TOYOTA C-HR.- El crossover urbano de moda se llama C-HR y está disponible desde 24.850 euros en acabado Active. Este SUV de 4,36 metros de largo tiene una potencia de 122 CV y un consumo homologado de 3,8 l/100 km. Además, su maletero cubica 377 litros.



TOYOTA RAV4.- Disponible a partir de los 31.800 euros, el RAV4 ofrece una potencia de hasta 222 caballos y cuenta con versiones de tracción delantera y total. Y un maletero de nada menos que 580 litros. El consumo medio homologado del RAV4 es de sólo 4,5 l/100 km.



la frase

Erik Jonnaert. Secretario General de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA).

«Instamos a Gobiernos y responsables políticos de la UE a que hagan las tan necesarias inversiones en infraestructuras para que las ventas de automóviles eléctricos puedan despegar en Europa».

en breve

► **LOS SMART SE HARÁN EN CHINA.** - La 'joint venture' creada por Daimler y Geely convertirá el país asiático en el punto de producción exclusiva de la nueva generación de Smart eléctricos.

► **SEGURIDAD 'SIN CONDUCTOR'.** - Creado por GM, Ford, Toyota y SAE Internacional, el Consorcio para la Seguridad en Vehículos Automatizados (AVSC) desarrollará una normativa de seguridad estándar.

► **REDUCCIÓN DEFINITIVA.** - Con la aprobación del Parlamento Europeo, se hace oficial la reducción de las emisiones de CO2 del 37,5% para coches y del 31% para furgonetas en 2030, con respecto al nivel de 2021. El objetivo de 2015 está en el 15% para ambos tipos de vehículos.

► **ACUSADOS POR RESTRINGIR LA COMPETENCIA.** - A multas que pueden suponer el 10% de sus ingresos se enfrentan BMW, Mercedes y Volkswagen acusados por la Comisión Europea de pactos para retrasar las tecnologías de reducción de emisiones en sus modelos.



TRAS UN 2018 DE RÉCORD

Seat gana peso en VW

El desarrollo de una plataforma para vehículos eléctricos, seis modelos eléctricos y la fabricación del Cupra Formentor en Martorell refrendan que «Seat está jugando un nuevo papel dentro del Grupo Volkswagen, asumiendo cada vez más responsabilidad», como recalca el

CEO del consorcio alemán, Herbert Diess, en la presentación de los resultados financieros anuales de la marca española, que celebraba los mejores datos en sus casi setenta años de historia y es, también, la elegida para liderar la micromovilidad del grupo germano.

Por decisión propia, y por primera vez, el máximo responsable de Volkswagen acudió a la presentación de los resultados de una de las marcas del grupo, respaldando con su presencia al equipo directivo que, encabezado por Luca de Meo, ha sabido colocar a Seat en una excelente

posición de cara al futuro. De hecho, Diess califica a Seat como «pilar fundamental dentro del Grupo Volkswagen». En el tercer año consecutivo con beneficios récord, 2018 se resume así: 294 millones de euros de beneficios después de impuestos (+4,6% sobre 2017), 9.991 millones de facturación (+4,6% sobre 2017 y +33% sobre hace cinco años), 517.627 unidades vendidas (+10,5% sobre 2017), de las que 474.300 fueron coches fabricados en Martorell, y 1.223 millones de euros en inversiones e I+D (+27,4% sobre 2017), de los que 656 se destinaron a investigación y desarrollo (+41,4%). Son las cifras récord de una empresa que representa el 1% del PIB nacional y casi el 3% de las exportaciones españolas; vende el 80% de su producción a otros países, con Alemania como

primer destino, acaparando ese mercado el año pasado 114.000 unidades, 6.000 más que las vendidas en España. Resultados en los que mucho tiene que ver una gama de productos «frescos y buenos», acordes con la demanda, que la han convertido en una de las marcas con mayor crecimiento en Europa en los últimos tres años. No en vano, uno de cada tres Seat vendidos en 2018 fue un SUV, cuando «hace tres años no teníamos ninguno», puntualiza Luca de Meo, que desembarcó en Seat en 2015 procedente de Audi. La estrategia de electrificación se traducirá en cuatro híbridos enchufables y dos eléctricos puros antes de 2021. Apuesta que se iniciará con e-Mii y el-Born, los primeros Seat cien por cien eléctricos, a los que seguirán una versión híbi-

da enchufable en la nueva generación de León y Tarraco, y en los Cupra León y Formentor. Asimismo, la confianza del consorcio alemán en su filial española se manifiesta en esa plataforma para coches eléctricos, que se desarrollará en el Centro Técnico de Martorell. Y en la que participarán 300 ingenieros de alta cualificación. Servirá para todas las marcas del grupo y estará destinada a modelos pequeños, en torno a cuatro metros, diseñados para la ciudad y con precios inferiores a 20.000 euros. La tercera gran noticia desvelada en la presentación de resultados fue la confirmación de que el Cupra Formentor, que llegará al mercado en el segundo semestre de 2020, se hará en Martorell, factoría que en 2018 fabricó 474.000 unidades.

el puntazo

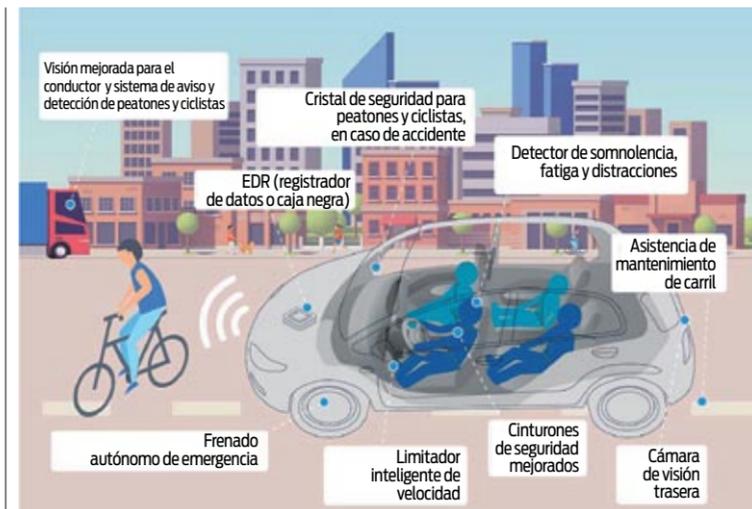
La primera electrolinera ultrarrápida de España está en una estación de servicio de Álava y es de Repsol

La estación de servicio de Repsol ubicada en la N-1 a su paso por la localidad alavesa de Lopidana cuenta con el primer punto de recarga ultrarrápida para eléctricos en la Península Ibérica. La potencia máxima es de 700 kW, que se puede repartir entre sus cuatro postes en función de la capacidad de la batería de los vehículos, de modo que puede configurarse para ofrecer simultáneamente 350 kW a dos automóviles que soporten esa potencia —la recarga durará sólo seis minutos en ese caso— o 175 kW a cuatro. A lo largo del año, Repsol extenderá el servicio a otros cuatro puntos de su red.

la cifra

21.415

millones de euros (+7%) suman las exportaciones españolas de componentes de automoción en 2018. Cifra récord, como también fue récord los 15.275 millones de euros facturados en la UE, cuya cuota de mercado subió al 71,3%, con Alemania como primer destino.



Comisión Europea Seguridad obligatoria desde 2022

A falta del visto bueno formal del Consejo y el Parlamento Europeo, los vehículos nuevos que se vendan en Europa a partir de 2022 contarán con tecnologías destinadas a aumentar la protección de pasajeros, peatones y ciclistas. La obligatoriedad de esos dispositivos de seguridad, ya presentes en el mercado, ayudará a reducir la siniestralidad, puesto que el error humano aparece en el 90% de los accidentes, según las instituciones de la UE. A partir de la fecha establecida, los vehículos nuevos contarán con advertencia de somnolencia y distracción del conductor, asistentes de velocidad inteligentes, cámaras o sensores traseros y el registrador de datos en caso de accidente (caja negra). Para turismos y furgonetas se añaden asistencia en caso de abandono del carril, frenado avanzado de emergencia y cinturones de seguridad mejorados. Además, camiones y autobuses dispondrán de sistemas delanteros y laterales de detección y aviso de usuarios vulnerables. Más tarde pasarán a ser obligatorios el campo de visión del conductor mejorado, con eliminación de ángulos muertos en camiones y autobuses, y mayor zona protegida ante el impacto de la cabeza en coches y furgonetas.

viles nuevos en 118,5 g/km en 2017, lo que supone un +0,4% sobre 2016 y la primera subida desde 2010. Subida que los constructores europeos (ACEA) achacan a ser 2017 el primer año con más matriculaciones de gasolina que de diésel. Demonización del diésel, que lleva a ACEA a alertar sobre el nuevo aumento del CO2 de la automoción en el cómputo de 2018, dada la escasa demanda de eléctricos, tecnología que ACEA

coloca en el 2% de las ventas del pasado año. **Toyota Apoyo a la tecnología híbrida** La compañía japonesa dejará libres de derechos cerca de 24.000 patentes relacionadas con su tecnología híbrida eléctrica para acelerar el crecimiento de los vehículos electrificados. Además, para ayudar a los

fabricantes que utilicen sus sistemas, Toyota Motor tiene previsto un servicio técnico de ayuda gratuito. **Nombramientos Sustituciones y traslados** El director general de Renault-Nissan Adriatic, **Jean Pierre Mesic**, abandonará Eslovenia para ocupar la dirección general de Renault Iberia, cargo que asume tras la designación de

- ▲ Jean Pierre Mesic
- ▲ Frank Torres
- ▲ Wayne Griffiths
- ▲ Jose Manuel Jaquotot
- ▲ Guillermo Magaz-Pilar
- ▲ Javier Caballero
- ▲ Jorge Cajal

Citroën Punta de lanza en India

La directora general de Citroën, Linda Jackson, oficializaba la llegada de la marca a India respaldada por el presidente de PSA, Carlos Tavares. Un impulso a la internacionalización de Citroën asentado en una gama fuerte y diferenciada, con precios competitivos. En 2020 el nuevo C5 Air-cross protagonizará el desembarco en ese mercado, que a partir de 2021 contará con nuevos modelos de vocación internacional.



▲ De izquierda a derecha, José Vicente de los Mozos, Gianluca de Ficchy y Genís Alonso.

Nissan Sin viabilidad no hay inversión

Garantizar la viabilidad de la planta que Nissan tiene en Barcelona pasa por una reducción de plantilla que

puede afectar a 600 trabajadores, despidos centrados en prejubilaciones y bajas incentivadas. A cambio de esa reestructuración, imprescindible para asegurar la competitividad, la compañía contempla la inversión de setenta millones de euros en una nueva planta de pintura, adecuada a los requisitos medioambientales. El director mundial de fabricación del Grupo Renault, José Vicente de los Mozos; el presidente de Nissan Europa, Gianluca de Ficchy, y el consejero director general de Nissan

Motor Ibérica, Genís Alonso fueron los encargados de presentar el plan industrial que asegura el futuro del centro de Zona Franca.

PSA Eléctricos españoles

Las plataformas modulares multi-energía CMP y EMP2, que permiten vehículos de gasolina, diésel y eléctricos, proporcionarán a PSA una versión electrificada en todos sus modelos a partir del año 2025. Estrategia en la que las tres plantas españolas

del grupo juegan un papel fundamental, al estar preparadas para la producción con esa nueva generación de plataformas. De hecho, el próximo año los nuevos Peugeot, Citroën, DS, Opel y Vauxhall que salgan de Zaragoza, Vigo y Madrid contarán con una opción eléctrica

Bergé Auto Expansión internacional

Tras cerrar 2018 con récord de ventas (151.000 unidades) y haber facturado 2.950 millones de euros,

el grupo de distribución de automóviles español impulsa su expansión internacional con la entrada en el mercado suizo, de la mano de Hyundai, la segunda marca de origen asiático más vendida en ese mercado.

Europa Baja el diésel, suben las emisiones

Los datos de la Agencia Europea del Medio Ambiente (EEA) colocan las emisiones de CO2 de los automó-



Conducir el Eclipse Cross Proto del Dakar no es fácil, pero sentarse en el baquet diseñado a la medida de Cristina, tampoco.



◀ El volante extraíble está forrado en Alcantara para lograr un mejor agarre. El interior no puede tener más interruptores y pantallas.



▲ Solo en la parte central del salpicadero hemos contado hasta 43 interruptores, a cada cual más importante. Detrás lleva dos ruedas de repuesto y las planchas para salir de una trampa de arena o afianzar los gatos automáticos. Los radiadores van delante, algo expuestos.



PROEZA Magnífica clasificación

Cristina Gutiérrez ha participado en tres ediciones del Rally Dakar. En la primera finalizó en el puesto 44, en la segunda lo hizo en la posición 38; y en la de este año terminó, acompañada por su copiloto Pablo Moreno, en la posición 26, la mejor clasificación que ha logrado una mujer en coche en esta edición del rally más duro del mundo. Y lo mejor es que el próximo año Cristina podría participar encuadrada en un equipo oficial Mitsubishi, dado el interés que ha levantado su brillante actuación entre los responsables de la marca en Japón.



▲ Cristina, junto a su copiloto y mecánico Pablo Moreno. Ambos lograron el objetivo en el último Dakar.

La marca del Dakar

Probar un coche del Dakar es un honor y una experiencia inolvidable. Pero si ese coche es un Mitsubishi, marca que ha ganado 12 veces el Dakar, y es el que ha llevado a Cristina Gutiérrez a lograr la mejor clasificación de una mujer en coche en esta edición, eso son palabras mayores.

Convertirse en la piloto mejor clasificada en coches en el último Dakar, una de las ediciones más duras y complicadas de la historia, deja un magnífico sabor de boca y deja la puerta abierta a gestas de mayor envergadura por dos razones importantes. La primera, que Cristina Gutiérrez ha demostrado no solo su valía sino que todavía puede dar mucho más de sí junto a su copiloto, mecánico y amigo Pablo Moreno. Y la segunda, que el proyecto cien por cien español promovido por Mitsubishi que ha llevado a Cristina a participar este año en el Dakar, con un coche competitivo al más alto nivel, mantiene sus planes incluso con la posibilidad de que desde Japón tomen cartas en el asunto potenciando el equipo y ofreciendo mayor apoyo y despliegue técnico.

De momento, y hasta que

lleguen noticias del país del sol naciente, Cristina y Mitsubishi nos han permitido probar su montura, un Eclipse Cross Proto con el que hemos

EL PERFIL...

Cristina Gutiérrez nació el 24 de julio de 1991 en Burgos. Mide 1,64 metros, pesa 58 kilos y es odontóloga de profesión, aunque empezó a conducir vehículos todoterreno desde muy pequeña, y muy pronto se dio cuenta de que le corría gasolina por las venas. Cristina compagina sus entrenamientos matinales sobre el coche con su trabajo en la clínica de su padre por las tardes, además de mantenerse en forma físicamente por lo exigente de la conducción. Pablo Moreno, su copiloto, comenta de ella que tiene un don, y que para lo poco que entrena es buenisima, que no para de aprender y que llegará muy alto.



disfrutado mucho copilotados por Pablo Moreno. El recorrido ha discurrido por los caminos de una finca entre encinas que nos han hecho vivir en su

versión más 'light' las emociones que se sienten a bordo de un vehículo del Dakar. Un coche encuadrado ya en la categoría T1.2 con chasis de acero multitubular, cambio secuencial y carrocería de fibra de carbono. Para Cristina, su nueva montura ha supuesto una evolución natural que le ha permitido ir menos agobiada y disfrutar más de la conducción. Tiene mejor suspensión, mejores frenos, más potencia... Y damos fe de ello, ya que el Eclipse Cross Proto cuenta con un motor diésel biturbo de 340 caballos, dos amortiguadores regulables Ohlins por cada rueda, tracción total con dos diferenciales con autoblocante y un cambio secuencial Sadev de seis velocidades con selector mecánico. En este sentido hay que explicar que desde parado y para arrancar, este tipo de

cambio recurre a un embrague, un pedal que también hay que utilizar para subir o bajar marchas si la velocidad a la que se circula es muy baja. Casco, cinturones de arnés bien apretados, dos explicaciones rápidas y salimos danzando. El asiento está retrasado al máximo pero aún así he entrado con dificultad y mi trasero no llega a tocar la base del asiento, ya que me quedo encajado en el baquet. Está cla-

FICHA TÉCNICA

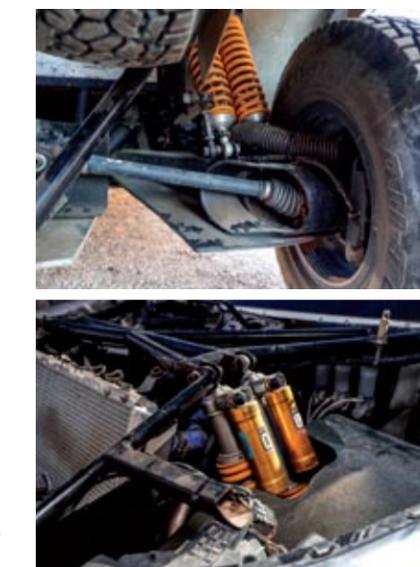
MOTOR	
Nº de cilindros	6, en línea
Sobrealimentación	Biturbo
Cilindrada (c.c.)	2.993
Potencia máxima	340 CV
Par máximo (mkg/rpm)	70,0 / 3.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 6 vel. Sadev
Frenos del./tras.	D. vent. 280 mm
Neumáticos	7x16 BF Goodrich
Peso (kg)	1.850
Largo/Ancho/Batalla	4220/2000/2900
Dirección	Asistida eléctrica
Capacidad depósito (l)	350
Amortiguación	2 amort. por rueda
Diferenciales del. y tras.	Sadev SP05
Chasis	Acero multitubular
Carrocería	Fibra de carbono
Precio aprox. (euros)	250.000

ro que Cristina y yo tenemos unas hechuras muy diferentes. Pablo me indica antes de arrancar que intente utilizar marchas largas porque el coche sobrevivirá mucho y es mejor llevarlo más suelto... pero lo cierto es que no le hago mucho caso. No porque no quiera seguir sus recomendaciones, sino porque durante el primer kilómetro y medio, y hasta que me aclaro con el manejo del cambio me muevo en segunda con todo lo que ello implica en cuanto a diversión, pero también en cuanto a riesgo de rozar alguna de las encinas que bordean el recorrido con resultados devastadores. Levanto el pie y me concentro en cambiar a la velocidad adecuada y moviendo la palanca en el sentido correcto. Y los márgenes de seguridad aumentan. En el interior del coche hace un calor sofocante a pesar de que la temperatura ambiente en el exterior es de 15 grados. El ruido es ensordecedor y veo tantos mandos -43 interruptores solo en la parte central del cuadro- que prefiero no preguntar y

no despegar los ojos del camino y de unos árboles que pasan a una velocidad de vértigo. Imagino lo que debe ser una etapa completa en las dunas con temperaturas mucho más elevadas y toda la presión del mundo. En cualquier caso, Cristina nos comentaba que lo mejor del Eclipse Cross Proto respecto a los utilizados en otras ediciones ha sido la eficacia de los gatos hidráulicos cuando el coche se engancha en la arena, una situación que este año sólo les costaba perder unos dos minutos.

Nos sorprende una dirección eléctrica muy rápida y bien tarada, y unos frenos muy eficaces que requieren, no obstante, una presión elevada sobre el pedal para lograr el máximo rendimiento.

El recorrido no es muy largo, pero sí suficiente para valorar la gesta de una Cristina con un gran espíritu de esfuerzo y que opina que detrás de cada piloto hay una bonita historia de superación. La piloto burgalesa ha madurado muchísimo, tiene más seguridad en sí misma y empieza cada



▲ Doble amortiguación delante y detrás. En este aspecto el coche funcionó a la perfección, aunque los problemas vinieron de los radiadores por un golpe.

carrera con las ideas mucho más claras; y seguro que cada vez lo hará mejor. El equipo trabaja ya para el próximo Dakar, que tendrá lugar en Sudáfrica o en Arabia Saudí. Y Cristina nos confiesa que prefiere Sudáfrica.



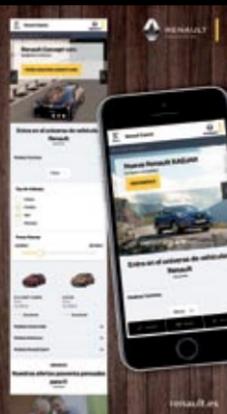
ALFA ROMEO

OTRO AÑO CON EL VALENCIA CF

Alfa Romeo vuelve a ser un año más coche oficial del Valencia CF y recientemente la marca ha hecho entrega a la plantilla del club de los coches que conducirán esta temporada. El acto se celebró en la Ciutat Esportiva de Paterna y en el mismo participaron Kevin Gameiro, Toni Lato, Daniel Wass, Gabriel Paulista y el portero Neto.

Durante la entrega, los asistentes disfrutaron de un test drive a cargo del veterano piloto Luis Villamil, que se puso al volante de modelos como el Giulia y el Stelvio Q, equipados con el motor V6 biturbo de 510 CV.

RENULT RENUEVA SU WEB La web de Renault se renueva con un diseño más moderno, más facilidad de uso y la adaptación automática a todo tipo de dispositivos. Entre las novedades, estrena un configurador



que permite seleccionar todas las opciones y el equipamiento del coche que queramos comprar y guardar la configuración para visualizarla después.

ANIVERSARIO



▲ El primer Golf se lanzó en 1974 y la marca ha vendido ya 35 millones de unidades de este modelo. Se vende uno cada 41 segundos.



▲ La marca ha fabricado siete generaciones del Golf, su modelo de más éxito.

EL GOLF CUMPLE 45 AÑOS

La primera unidad del Volkswagen Golf salió de la fábrica de la marca en Wolfsburg en marzo de 1974 y en julio de ese mismo año llegaba a los concesionarios. Después de 45 años, el sucesor del icónico Beetle se ha convertido en un coche tan mítico como aquel. Referencia entre los compactos, es todo un éxito de ventas, con 35 millones de unidades

comercializadas, es el modelo más vendido de Volkswagen. Se entrega uno cada 41 segundos en algún lugar del mundo, una media de 780.000 vehículos por año.

El Golf de la primera generación se podía pedir con dos o cuatro puertas. Tenía cinco plazas y un maletero de 300 litros y podía equipar motores de gasolina de 50 a 70 CV de

potencia combinados con un cambio manual de 4 velocidades o automático de 3. Su velocidad máxima oscilaba entre los 140 km/h y los 160 km/h.

A lo largo de la historia hemos conocido siete generaciones de este modelo, con variantes tan destacadas como el GTI (1976), el cabrio (1979) o el último en llegar, el eléctrico e-Golf (2014).

COMPETICIÓN VIRTUAL Y REAL ARRANCA LA COPA TOYOTA GR SUPRA GT

Toyota Gazoo Racing pone en marcha este mes de abril la Copa GR Supra GT, el primer campeonato mundial monomarca del videojuego 'Gran Turismo Sport'. Los jugadores deberán demostrar su

pericia a los mandos del GR Supra RZ en 13 rondas preliminares virtuales entre los meses de abril y agosto y la final se disputará de forma presencial en el Salón del Automóvil de Tokio el próximo mes de octubre.



DEPORTE

Seat ha renovado su acuerdo con la Real Federación Española de Fútbol y será patrocinador de la Supercopa de España y la Copa de la Reina durante las tres próximas temporadas.

LOS JUGADORES YA TIENEN NUEVOS COCHES

LOS AUDI DE MADRID Y BARÇA

Las plantillas del Real Madrid y del FC Barcelona conducen de nuevo esta temporada coches Audi, marca que colabora con ambos clubs desde hace más de una década. Este año, Audi ya ha hecho entrega a los jugadores y al técnico de ambos equipos de los vehículos que conducirán esta temporada.

Los SUV Q7 y Q8 se han destacado como los modelos preferidos por la mayoría. En el Real Madrid, 20 jugadores más el entrenador conducen ya un crossover de la marca, doce un Q8 y nueve un Q7. En el Barça, también 20 de los 24 coches entregados por el fabricante de los cuatro aros son SUV.



▲ Leo Messi conducirá esta temporada el deportivo SUV SQ7 y Sergio Ramos el A8, la berlina premium y buque insignia de la marca,



+ en www.mazda.es

1.000 KILÓMETROS Y TRES PAÍSES

MAZDA CX-5: VIAJE EXTREMO A CABO NORTE

El Mazda CX-5 se ha puesto a prueba en los paisajes helados del Círculo Polar Ártico en una ruta de casi 1.000 kilómetros hasta el Cabo Norte (Noruega) con temperaturas bajo cero.

Mazda ha puesto a prueba la capacidad del CX-5 en un recorrido extremo hasta Cabo Norte, el punto europeo más al norte al que se puede llegar en coche. La ruta partió de Lulea (Suecia), atravesó Rovaniemi, capital administrativa de Lapponia y ciudad 'oficial' de Santa Claus, y finalizó en Suecia después de recorrer unos

1.000 kilómetros por carreteras heladas y con temperaturas casi de 30 bajo cero. Un reto que el CX-5 superó sin dificultades gracias a su sistema de tracción total inteligente, con 27 sensores que monitorizan la carretera y las intenciones del conductor, y al G-Vectoring Control Plus, que ofrece mayor estabilidad.



▲ El Mazda CX-5 ha probado la capacidad de su sistema de tracción inteligente i-ACTIV AWD y del nuevo G-Vectoring Control Plus en una ruta hasta el Cabo Norte, el punto más al norte de Europa al que se puede llegar en automóvil.



COLABORACIÓN

LEXUS Y LOS HERMANOS TORRES: MUCHO EN COMÚN

Si la excelencia gastronómica se mide por las famosas estrellas Michelin, los hermanos Torres, que tienen dos en su restaurante de Barcelona, pueden decir que han logrado el más alto nivel en lo que a cocina se refiere. Algo que también busca Lexus en todos sus vehículos. Por eso,

la marca se ha aliado con los mediáticos chefs para el lanzamiento del nuevo SUV premium UX 250h.

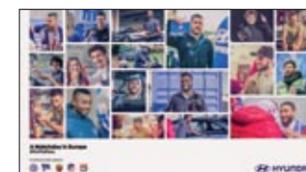


Esta colaboración ha comenzado con la grabación de un vídeo dentro del restaurante Cocina Hermanos Torres, en el que también ha participado la agencia de viajes británica especializada en escapadas de lujo Secret Escapes.

VÍDEO CON LOS CLUBS A LOS QUE APOYA HYUNDAI HOMENAJEA A LOS AFICIONADOS AL FÚTBOL

'Un día de partido en Europa' es el título del vídeo que ha grabado Hyundai para rendir homenaje a los fans del fútbol. Está protagonizado por los jugadores de los cinco clubs a los que patrocina. Memphis Depay (Olympique de Lyon), Edin Dzeko (AS Roma), Antoine Griezmann (Atlético de

Madrid), Eden Hazard (Chelsea) o Salomon Kalou (Hertha BSC) son algunos de los 18 futbolistas a los que reconocemos.



+ en www.alfaromeo.es

+ en http://eldesiertodelosninos.com

+ en https://toyotagazooracing.com/jp/e-motorsports

+ en www.seat.es

+ en www.lexusauto.es

+ en www.hyundai.es



MÁXIMA IGUALDAD EN LAS TRES CARRERAS: OCHO PILOTOS SUBIERON AL PODIO Y HUBO UN GANADOR DIFERENTE EN CADA MANGA



▲▼ La primera victoria de la temporada fue para Esteban Guerrieri, con el Honda Civic. La marca japonesa cuenta este año con cuatro monturas, repartidas entre los equipos Münnich Motorsport –Guerrieri y Girolami– y KCMG –Monteiro y Tassi–. Abajo, el podio de la primera manga, y a la derecha, el Audi RS 3 LMS de Vervisch.



La fórmula perfecta

El WTCR arrancó su segunda temporada en Marrakech con la promesa de un extraordinario campeonato abierto a todos los equipos y pilotos. Su formato, control de costes, extrema competitividad y cobertura televisiva pueden convertirle en uno de los certámenes más interesantes y competidos del panorama internacional. Y también cuenta con la presencia del español Mikel Azcona, autor de un gran debut en la primera cita del año.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

La temporada 2019 es solo su segundo año, pero el primer campeón fue uno de los más veteranos en un certamen FIA, Gabriele Tarquini, con 56 años. Diseñado para equipos independientes, cada vez cuenta con un mayor número de marcas implicadas entre bastidores. Son algunas de las paradojas de un formato de éxito que intenta

mantenerse fiel a la filosofía que ha inspirado su reglamento: opciones a la victoria abiertas a toda la parrilla y contención de costes.

Nacido de la fusión del WTCC y del concepto TCR, el nuevo certamen daba un paso atrás en prestaciones, aerodinámica y costos, y dos pasos hacia adelante en forma de mayor presencia de equipos y pilotos y economía de costes. En esta nue-

va temporada se mantienen veintiséis coches, mejorando incluso el espectacular plantel de pilotos del pasado año. El Circuit Moulay El Hassan de Marrakech abre la temporada con el mismo formato de tres carreras por fin de semana, primera cita de las diez del calendario hasta la final de Malasia del 13 al 15 de diciembre.

Los fabricantes pueden construir sus modelos ba-

jo el reglamento TCR o encargarlos a empresas especializadas, aunque no son participantes oficiales. Tracción delantera, producción a gran escala, modelos de cuatro o cinco puertas y longitud mínima de 4,20 metros, motores desde los 1.750 centímetros cúbicos y diésel hasta 2.000 cc, sin vehículos híbridos ni ayudas a la conducción, potencia en torno a los 330 CV, con

especificaciones tanto para frenos como para caja de cambios, suspensión, llantas y aerodinámica... Los coches homologados también han de someterse al 'Balance of Performance' (BoP) para igualar prestaciones... A grandes rasgos, este es el esquema técnico del reglamento TCR.

Pero en el WTCR los equipos son obligatoriamente independientes, pero con la presencia de las marcas en la sombra. Así, en la puesta de largo del campeonato estaban presentes los responsables de Audi Sport, Volkswagen Motorsport Cupra Motorsport, Hyundai, Geely Motorsport y Honda Motor Europe. El interés de las marcas, el espectáculo en pista y la variedad de ganadores de la primera edición podría amenazarlo todo con el potencial incremento de

costos. Por ello, uno de los objetivos de los organizadores es controlar su evolución y las inversiones de las marcas con diferentes medidas. Por ejemplo, el coste de cada vehículo no podrá superar los 130.000 euros y su desarrollo se congela durante tres años. Las jornadas de entrenamientos privados están limitadas y está prohibido entrenar en cualquiera de los circuitos del calendario. Y el sistema de equilibrio de prestaciones (BoP) intenta persuadir a los fabricantes de que invertir en las monturas no sale rentable. Otra novedad para 2019 es la reciente restricción del personal operativo en pista, que pasa a diez personas por equipo y dos coches, identificados por los brazaletes que han de llevar para distinguirlos de otros miembros del equipo.

Para elevar la igualdad en pista y la lucha por el título, en 2019 se ha modificado la puntuación, con puntos para los quince primeros pilotos en cada una de las tres carreras, y puntuación adicional para los cinco primeros en las sesiones de entrenamientos del sábado y el domingo. Pero para controlar la pugna en la pista, el WTCR también ha introducido el carnet por puntos para los pilotos, con posibilidad de sanciones castigadas con la ausencia en determinado número de carreras.

La primera temporada del WTCR supuso un éxito deportivo. De los cuatro modelos presentes en la última temporada del WTCC se pasó a siete en 2018. Hasta catorce pilotos diferentes lograron alguna victoria, y el título solo se resolvió en la última manga con la vic-

toria de Gabriele Tarquini por solo tres puntos frente a Yvan Muller. La igualdad que pretende el organizador en prestaciones y costos ha puesto el énfasis en el nivel de los pilotos como factor desequilibrante. De aquí el extraordinario nivel en 2019 del WTCR, que ha recuperado a figuras como Andy Priaulx, Augusto Farfus o Nicky Catsburg.

BRC Racing Team, con el Hyundai i30 N TCR (Gabriele Tarquini y Norbert Michelisz), e YMR (Yvan Muller y Thed Björk), con la misma montura, fueron los protagonistas de la pasada temporada. En 2019 el primero se amplía a cuatro coches, incorporando a los mencionados Catsburg y Farfus. En 2019 el i30 fue la máquina a batir, y aunque se espera que mantenga ese estatus ha sido penalizado en

EL CAMPEÓN DEL PASADO AÑO, GABRIELE TARQUINI, SE IMPUSO EN LA SEGUNDA CARRERA CON EL HYUNDAI i30, QUE ES EL COCHE A BATIR



► Magnífico estreno del navarro Mikel Azcona con el Cupra del equipo PWR, pues fue quinto en la segunda manga y tercero en la siguiente.

► El sueco Thed Björk se anotó el triunfo en la tercera manga con el Lynk & Co, la nueva marca del grupo chino Geely que este año contará también con Yvan Muller, su sobrino Yann Ehrlacher y Andy Priaulx.



► El WTCR ha recuperado a figuras como Andy Priaulx, Augusto Farfus o Nicky Catsburg, que estrelló su i30 contra las protecciones en una de las carreras. El certamen cuenta este año también con los Volkswagen Golf de Loeb, que mantiene a Rob Huff y Mehdi Bennani entre sus pilotos.

el arranque de esta temporada con el BoP. Habrá que esperar para conocer su evolución durante todo el resto de la temporada. Porque en el presente certamen intervendrán nuevos actores.

Novedad en 2019 es la llegada de la marca Lynk & Co, integrada en el grupo chino Geely, propietario también de Volvo, Proton y Lotus. El equipo Cyan Racing, que llevó a cabo el programa de Volvo en el WTCC, vuelve al campeonato con Yvan Muller y el piloto sueco Thed Björk, incorporando la estructura del YMR de 2018. También figura Andy Priaulx, tricampeón del mundo de la disciplina, y el joven Yann Ehrlacher, uno de los pilotos

más prometedores del campeonato, se incorpora esta temporada al equipo de su tío Yvan Muller.

Desde los comienzos de este reglamento Volkswagen apostó por el concepto del TCR, y Audi está representada en el WTCR por el RS 3 LMS a través de WTR y Comtoy Racing. El primero cuenta con Jean Karl Verney, el piloto que más puntos acumuló en la segunda parte de la temporada 2018. A su lado, el tricampeón británico de turismos, Gordon Shedden, que afrontaba el pasado año su primera experiencia internacional, pero terminó ganando carreras. Comtoy Racing sigue con Frédéric Vervisch, pero

incorpora a otro joven debutante en el WTCR, Niels Langeveld, quien llega de la mano de Audi con cuatro títulos en sus seis años de competición con el reglamento.

Todavía en el seno del Grupo Volkswagen, el Sebastien Loeb Racing –propiedad del pluricampeón de rallies– sigue un año más con el Volkswagen Golf GTI. Mantiene a Rob Huff, uno de los pilotos más carismáticos y rápidos de estos últimos años tanto en el WTCC como en el WTCR. Llega al equipo Johan Kristoffersson, campeón del mundo de Rallycross, aunque también con experiencia en el TCR sueco. También sigue el marro-

quí Mehdi Bennani, capaz de alternar fines de semana anónimos con otros implacables. Por último, también se une al certamen el alemán Benjamin Leuchter, uno de los pilotos que ha contribuido al desarrollo del Golf.

Honda ha sido actor principal en el WTCC y ahora en el WTCR. Cuatro Civic se reparten entre los equipos Münnich Motorsport y KCMG. En el primero militan dos grandes fajadores argentinos, Esteban Guerrieri y Nestor Girolami –ambos subieron al podio en la primera carrera de Marrakech–, este último de vuelta tras su salida de Volvo en 2017. El primero, agresivo y hábil tanto en la defensa como al ata-

que, no será ajeno a la polémica un año más. La salida de algunos equipos de 2018 –Campos Racing o Ginion Boutsen– ha permitido la entrada de otros participantes provenientes de los TCR locales, como es KCMG. Attila Tassi, de solo 19 años, viene precedido de buenas actuaciones en el TCR europeo. Pero en el seno de esta escuadra destaca, sobre todo, el retorno de Tiago Monteiro. El portugués pasó año y medio alejado de las pistas tras su accidente en Montmeló en 2017, cuando entonces tenía el título del WTCC prácticamente asegurado. Presente en los circuitos en 2018, solo participó en un fin de semana. En Marrakech confirmó

su recuperación para volver a luchar por la victoria.

El equipo Mulsanne lleva la bandera de Alfa Romeo, este año con el nuevo Giulietta Veloce. De nuevo repite el italiano, Kevin Ceccon, de gran pedigrí en monoplazas y que fue una de las revelaciones de la temporada tan pronto se incorporó a mitad de Campeonato. Si le acompaña su nueva montura volverá a ganar carreras en 2019. También vuelve al WTCR el chino Ma Qing Hua, antiguo piloto oficial de Citroën.

Por último, otra de las incorporaciones en 2019 es el equipo PWR, que da el salto desde el certamen sueco. Será responsable de poner en

pista el Cupra TCR, que incorpora uno de los alicientes para los aficionados españoles. Mikel Azcona recoge el testigo de Pepe Oriola, que dejaba el certamen camino de Asia con Hyundai. Junto a Azcona participa el sueco Daniel Haglöf, propietario y responsable del equipo. El español no cuenta con una de las monturas más competitivas de la parrilla, pero supondrá una gran oportunidad para que el navarro se haga un hueco en un certamen de extraordinario nivel de pilotaje. En Marrakech ofreció un magnífico nivel desde la primera carrera, luchando en medio del pelotón sin complejos y con gran ritmo frente a pilotos de gran

experiencia en los turismos. Su actuación el domingo en los entrenamientos fue sensacional para un debutante, entrando en el Q3 –los cinco pilotos más rápidos– para terminar quinto en la segunda carrera y subir a un espectacular podio como tercer clasificado en la última.

Ocho pilotos diferentes pasaron por el podio en las tres carreras de Marrakech, con otros tantos ganadores diferentes en cada una de ellas. Solo repitió el sueco Thed Björk. Tres monturas diferentes –Honda Civic, Hyundai i30 y Lynk & Co– ganaron en el fin de semana marroquí. Antecedentes inmejorables para lo que va a deparar en 2019 el WTCR.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

MARZO, OTRO MES A LA BAJA... Y VAN SIETE

Con 122.664 turismos y vehículos todoterreno vendidos cerraba marzo, cifra que supone -4,3% y sitúa el primer trimestre del año en 316.911 unidades (-6,9%). Siete meses consecutivos con caída de matriculaciones que acrecientan la preocupación del sector, alarmado especialmente por la debilidad de las compras de particulares, que han cerrado el primer trimestre con un -9% sobre ese periodo de 2018, frente al crecimiento (+5%) de las operaciones con vehículos de más de diez años y el impacto en la renovación del parque y el medioambiente, que no achatarán los coches más contaminantes conlleva. Son datos de Anfac, Faconauto y Ganvam, fabricantes, concesionarios y vendedores, que recalcan la necesidad de un plan para revitalizar tanto el mercado como la automoción nacional. Lo demuestra el País Vasco, cuyo ambicioso plan de achata-ramiento ha propiciado un gran aumento de las matriculaciones

en marzo (21,2%), con especial fuerza del canal de particulares (+40%). Por contra, las restricciones al diésel y a la gasolina de Baleares ha propiciado un -34% en esa comunidad. Con un mensual de 63,1% para las mecánicas de gasolina, un 26,9% para el diésel y un 9,9% para el resto, el trimestre cierra con un reparto del 61,3, 28,4 y 10,3%, respectivamente. Resaltando que las energías alternativas suponen 13.001 vehículos, con el 94% de ellos acaparado por los turismos, gracias a las 540 operaciones del País Vasco, donde las ventas se multiplicaron por tres respecto a 2018. Volviendo al cómputo mensual, los híbridos encabezan la demanda (7.924 y +46,7%), seguidos por los vehículos de gas (2.796 y +88,3%), eléctricos (1.484 y +131%) e híbridos enchufables (797 y +161,3%), tecnologías que sumaron 35.230 matriculaciones (+50% sobre 2018) al cierre del trimestre.

Fuente: ANFAC

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS		LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Marzo	Enero-Marzo	Marzo	Enero-Marzo
RENAULT 10.225	SEAT 26.534	QASHQAI 3.972	QASHQAI 9.357
PEUGEOT 9.595	PEUGEOT 25.738	C3 3.416	LEÓN 8.630
SEAT 9.030	RENAULT 22.734	LEÓN 3.093	SANDERO 8.058
VW 8.598	VW 22.508	500 2.896	C3 6.664
CITROËN 7.638	OPEL 19.315	CLIO 2.892	CLIO 6.600
OPEL 7.125	CITROËN 18.091	MÉGANE 2.845	IBIZA 6.487
NISSAN 6.875	TOYOTA 17.163	CORSA 2.673	CORSA 6.473
TOYOTA 6.091	NISSAN 16.275	POLO 2.644	MÉGANE 6.400
KIA 5.758	KIA 14.309	208 2.573	208 6.133
FORD 5.732	FIAT 14.152	CAPTUR 2.533	3008 6.065

NISSAN CITY HUB Comprar coche en el centro comercial

Nissan abre en París su primer City Hub, un nuevo y revolucionario concepto que aúna la tienda física y la venta de coches digital. Ese «espacio para el encuentro, el intercambio y la inspiración» (hub) se halla en Velizy 2, el gran centro comercial cercano a París, remodelado por arquitectos españoles. En ese espacio de compras desembarca el automóvil, con la idea de «mejorar la experiencia del cliente, ofreciendo en el centro de la ciudad, y mientras se va de compras, un viaje único y exclusivo y una continuidad entre el mundo online y offline», declara Leon Dorssers, el vicepresidente corporativo de Ventas Global y Distribución de Nissan Motor Company.

De hecho, esta nueva estrategia comercial tiene como objetivo superar las expectativas del cliente con un ecosistema on-line y físico basado en nuevos formatos y nuevas tecnologías, que le permite configurar a su gusto el modelo deseado y le otorgan el control total del proceso de compra. Proceso en el que cuenta con la ayuda de los «Embajadores de la Movilidad Inteligente Nissan», el personal dispuesto a guiarlo en esa nueva experiencia digital, que también contempla la posibilidad de la entrega del coche elegido en el propio domicilio. La expansión de esta estrategia comercial contempla los siguientes Nissan City Hub en Berlín, Tokio o Shangai.

► El ensayo mundial de la venta de coches en un espacio que integra tienda física y digital se ha puesto en marcha en Francia.



MERCEDES-BENZ

El CLA Coupé, a la venta

En mayo comienzan las entregas del CLA Coupé, que abre la lista de pedidos para las tres versiones disponibles, de momento, con los motores de gasolina de 136, 163 y 224 caballos (los diésel llegarán a finales de verano); la opción más potente añade a la tracción integral 4Matic el cambio automático de siete relaciones 7G-DCT, mientras que 180 y 200 cuentan con cambio manual de seis velocidades. Todos disponen de la última tecnología, incluido el sistema MBUX, que es capaz de reconocer los ges-

tos de los ocupantes, y las nuevas funciones del paquete de asistencia a la conducción Intelligent Drive procedente del Clase S, el buque insignia de la marca. Además, para el mercado español el equipamiento de serie se amplía con elementos como la línea Progressive, llantas de aleación de 18 pulgadas, cámara de marcha atrás, faros LED High Performance y tren de rodaje de confort de altura rebajada y el servicio de Carsharing para particulares. Durante el primer año estará disponible también el Edition 1 (2.790

PRECIOS	
180	31.400€
200	33.925€
250 4MATIC	45.475€

euros), edición limitada que se basa en la línea AMG e incorpora, entre otros, llantas AMG de 19 pulgadas con pestaña pintada en naranja, asientos deportivos, Paquete Night con molduras en negro brillante y elementos de contraste en naranja. Otros opcionales son: ARG Line (1.697 euros) y los paquetes Night (591€), tapizado de cuero (1.923€), tapizado de cuero AMG (1.383€), Advantage (1.257€), Premium (3.288€) y Premium Plus (5.432€).

FORD

Se inicia la comercialización del nuevo Edge

Con dos mecánicas diésel 2.0 EcoBlue, con potencias de 190 y 238 caballos y cambio manual de seis marchas para el menos potente y automático E-Shift de ocho para el doble turbo, el renovado Edge llega al mercado español. Incorpora de serie la tracción a las cuatro ruedas inteligente, que analiza 40 variables de medición y, en caso necesario, puede mandar hasta el cien por cien del par a un solo eje. Además, la palanca del anterior cambio Powershift de doble embrague es ahora una rueda, que permite seleccionar las diferentes posiciones del E-Shift y libera un espacio muy útil a su alrededor. Cuidado en cuanto calidad, bien equipado y muy potente, el renovado SUV de Ford se ofrece con cuatro

acabados, con el ST Line como el más optimizado, al ser el elegido por el 65 por ciento de los compradores. Por ello, cuenta ahora de serie con llantas de 20 pulgadas Premium, navegador con sis-

tema de audio B&O, 12 altavoces y 1.000 vatios, SYNC 3, asientos de cuero perforado ST Line con diez ajustes de memoria, kit exterior deportivo, suspensión deportiva con altura rebajada de la carrocería, pedales en aluminio, volante deportivo, asientos posteriores calefactables... El nuevo Ford Edge se puede conseguir desde 46.125 euros, cifra que baja a 42.000 euros cuando se aplican los descuentos establecidos para este modelo.

PRECIOS	
2.0 TDCi 190 CV Man. 6v Trend	46.125€
2.0 TDCi 190 CV Man. 6v Titanium	49.125€
2.0 TDCi 190 CV Man. 6v ST-Line	52.325€
2.0 TDCi 190 CV Man. 6v Vignale	57.325€
2.0 TDCi 240 CV PowerShift 8v Titanium	54.825€
2.0 TDCi 240 CV PowerShift 8v ST-Line	58.025€
2.0 TDCi 240 CV PowerShift 8v Vignale	63.025€



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

SMART

RENTING PARA EMPRESAS

En exclusiva para España, llega el share4business, el servicio de vehículo compartido con los Smart eléctricos, que ofrece a las empresas una flota eficiente y ecológica. Basado en una aplicación desarrollada por Mercedes-Benz España, el sistema permite reservar, abrir y cerrar el coche con gran facilidad, a través del smartphone. Además, para cubrir distintas necesidades de las compañías se ofrecen tres niveles de personalización.



LEXUS

PAGO POR USO

A la gama de la marca japonesa llega 'Full Drive', un sistema de financiación que potencia el pago por uso ofreciendo los servicios necesarios a lo largo de la vida útil del vehículo. Es decir, casi por el coste del seguro a todo riesgo o el mantenimiento de cuatro años, 'Full Drive' ofrece ese mantenimiento periódico, cuatro años de garantía, asistencia en carretera y conectividad, un año se seguro a todo riesgo, los servicios conectados de Lexus Connect y la aplicación Lexus Link.





AMDA y dealerBest, a la búsqueda de jóvenes talentos para cubrir posiciones de ventas en los concesionarios de Madrid

La Escuela de Talento Comercial AMDA pone en marcha un nuevo curso. Las posiciones comerciales, las más demandadas por los concesionarios de Madrid.

Encontrar joven talento comercial, y prepararlo para su integración en la concesión en el menor tiempo posible, es el objetivo de la Asociación Madrileña de Distribuidores de Automóviles, que con el apoyo de dealerBest (Consultora especializada en servicios para la automoción) pone en marcha un nuevo curso para formar vendedores, un profesional muy demandado en los concesionarios madrileños.

AMDA y dealerBest buscan jóvenes empáticos, sociables, comunicativos, con excelente actitud y ganas de asumir nuevos retos, que aporten ilusión e inquietudes de mejora. El perfil es el de mujeres y hombres jóvenes que trabajan en otros sectores, estudiantes en áreas comerciales y de marketing, jóvenes que no perteneciendo al sector profesionalmente, tengan interés o afición por la automoción. “Nos enfocamos en jóvenes talentos comerciales que quieran tener un presente y un futuro en un sector en el que actualmente hay escasez de personal y grandes posibilidades para candidatos bien formados”, afirma Moisés González, Presidente de AMDA.

A través de un modelo educativo b-Learning, se combina la formación presencial en aula (IFEMA-Madrid), con píldoras e-learning. La metodología se basa en un aprendizaje por acción, siguiendo un modelo educativo por competencias. Los participantes aumentarán sus conocimientos y su experiencia dentro de un sector tan atractivo y con tanto futuro como el automotriz.

La formación seguirá diferentes metodologías para que los participantes potencien sus fortalezas e identifiquen sus áreas de mejora en las que trabajar durante las diferentes jornadas. Las materias se han diseñado para mirar desde otro punto de vista el sector de la distribución de automóviles, renovando los conocimientos tradicionales e incorporando herramientas de la inteligencia social, nuevas técnicas de venta, junto con tecnologías de la información, gestión de leads, Redes Sociales, etc. “En general, los estudiantes harán un recorrido por los nue-

vos escenarios del sector de la distribución de automóviles, lo que permitirá incorporar talento comercial en las concesiones según las necesidades actuales del mercado”, comenta Paco Díaz, director general de dealerBest.

Los alumnos que se formen en la Escuela de Talento Comercial AMDA serán monitorizados a través de un mentor, cuyo objetivo será lograr la integración del alumno en el concesionario desde el inicio de su relación con éste. Además, para asegurar una correcta mentorización, dealerBest realizará el seguimiento con el alumno hasta pasados tres meses de su incorporación en la concesión. “Aunque no se asegura al 100% el puesto de trabajo, sí podemos decir que hay posibilidades reales de que así pueda ser en cualquiera de los concesionarios asociados”, asegura el director general de dealerBest.

El lema “la unión hace la fuerza” se hace latente en el acuerdo que ha cerrado AMDA (Asociación Madrileña de Distribución del Automóvil) con dealerBest para realizar un nuevo Curso de la Escuela de Talento Comercial AMDA. En este acuerdo, dealerBest participará en la selección y formación de los candidatos para que su integración en los concesionarios adheridos a AMDA sea todo un éxito, pero también en la dirección y coordinación del curso. Al ser una formación mixta, la parte presencial se realizará en las instalaciones de los recintos feriales de IFEMA (Madrid), y en espacios fresh de dealerBest; mientras la parte práctica se realizará directamente en las concesiones asociadas a AMDA.

El valor del seguimiento de los alumnos por parte de dealerBest realmente marca la diferencia con otras escuelas de venta. dealerBest cuenta actualmente con profesionales de larga trayectoria en el sector automotriz, que participarán activamente en la formación de los candidatos, y que actualmente están en contacto con el sector.

CONTINENTAL

NEUMÁTICOS CON SEGURO

Las redes de neumáticos y mecánica rápida BestDrive y Eurotyre lanzan un seguro para neumáticos Continental, que permite adquirir el producto con mayor garantía y el respaldo del fabricante. Se llama ContiSafe y está disponible para los neumáticos adquiridos en la red ContiTrade por particulares, autónomos y empresas para moto, turismo, furgoneta, 4x4 y camión. Completa la sustitución inmediata y gratuita de los neumáticos con daños accidentales e irreparables, con cobertura nacional.



CASER

SOLUCIÓN PARA EL COCHE CONECTADO

Fruto de la unión de Caser Seguros, RCI Bank and Services (financiera de la Alianza Renault/Nissan/Mitsubishi) y la operadora MásMóvil llega Drivus, el primer ecosistema de movilidad de Europa. Nacida para atender las necesidades de uno de los parques más viejos del continente, esta solución tecnológica convierte el coche en un punto de acceso a internet. Para ello, Drivus incluye un dispositivo electrónico conectado al puerto OBD del vehículo (dongle) y una App con los servicios y funcionalidades indicadas.

▼ De izquierda a derecha, Géraud Leckerf, Ignacio Eyrès y Meinrad Spenger.



PEUGEOT Rifter Long, turismo para pasajeros

Capaz de transportar con comodidad hasta siete ocupantes, llega esta versión alargada que convierte el Rifter en un turismo para pasajeros, con versión comercial, en lugar de ser un comercial ligero con versión de pasajeros. Desarrollado sobre la plataforma EMP2,

que utilizan los últimos lanzamientos de PSA, cuenta con los últimos avances técnicos y asistentes de conducción del grupo francés —hasta 18 sistemas de asistencia—, y la misma gama de motores y cambios que sus hermanos de marca, incluyendo la exclusiva transmisión EAT8. Tampoco faltan el cuadro de instrumentos elevado i-Cockpit, el pequeño volante de diseño octogonal, eevalunas traseras o el techo panorámico en este modelo, que se fabrica en Vigo y ofrece

CITROËN Los C4 Spacetourer son Origen

Disponibles desde 20.790 euros si se aplican todas las promociones y descuentos, la edición especial con la que Citroën celebra sus cien años de historia llega a C4 Space Tourer y Grand C4 Space Tourer. Se trata de los Origen, que se distinguen por sus llantas de aleación de 17 pulgadas negras, con toques de color bronce,



PRECIOS

Pure Tech 130 man.	22.600 €
BlueHdi 130 man.	21.950 €
BlueHdi 130 aut.	24.150 €

y adhesivos ‘Origins Since 1919’ en las puertas. También cuentan con un excelente equipamiento, que supone una ventaja cliente de 1.000 euros e incluye como regalo el Pack Safety, integrado por Active Safety Brake, reconocimiento de límite de velocidad, indicador de descanso recomendado y de atención del conductor y retrovisores interiores electrocromo.

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios

PRECIOS

Access PureTech 110	19.618 €
Active PureTech 110	20.509 €
Allure PureTech 110	21.806 €
GT Line PureTech 110	22.495 €
Access BlueHdi 100	19.462 €
Active BlueHdi 100	20.320 €
Allure BlueHdi 100	21.568 €
GT Line BlueHdi 100	22.231 €
Active BlueHdi 130	21.685 €
Active BlueHdi 130 EAT8	22.933 €
Allure BlueHdi 130	22.933 €
Allure BlueHdi 130 EAT8	24.181 €
GT Line BlueHdi 130	23.596 €
GT Line BlueHdi 130 EAT8	24.844 €

una habitabilidad sorprendente. Se une el atractivo de unos precios que, con descuento promocional incluido, inicia la entrada a la gama en 16.900 euros.

NISSAN

MÁS Y MEJOR CONECTADOS

Junto a la ampliación de la gama Micra, la marca japonesa incorpora el NissanConnect 2.0 en la oferta de ese modelo. Una nueva versión de su sistema de información y entretenimiento que incorpora navegación TomTom Premium Traffic con actualización de mapas inalámbrica y reconocimiento de voz. Y para los eléctricos está NissanConnect EV, que permite interactuar con el vehículo simplemente contando con conexión a internet.



SUBARU



GLP y etiqueta ECO para los SUV

La llegada del nuevo Outback, que cuenta con una versión gasolina-GLP (gas licuado de petróleo), permite elegir la tecnología bi-fuel en cualquier SUV de la marca japonesa (XV, Outback y Forester), con un sobrecoste de 1.750 euros sobre el gasolina equivalente. Las versiones GLP cuentan con etiqueta ECO y suponen uno de cada cinco coches vendidos por la marca en nuestro país en lo

que va de año, que introdujo esa tecnología con el XV 1.6 Executive Plus y siguió con el Forester 2019. En cuanto al nuevo Outback, tres acabados integran la oferta: Sport (desde 29.900 euros), Executive (desde 33.650 euros) y Executive Plus S (desde 36.100 euros); se añade la versión especial Black Edition (36.600 euros). Todos asociados al gasolina 2.5i y están disponibles en versión bi-fuel.

EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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



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



LA AERODINÁMICA ES UN ASPECTO VITAL

Juan Martínez

En 2021 la normativa europea creo que se endurece drásticamente en materia de emisiones. Por eso los fabricantes hacen más eficientes sus motores. Sin embargo, me parece que la aerodinámica influye más directamente en apartados como el consumo, y pienso que no se le da tanta importancia. ¿No creen ustedes que es así?

RESPUESTA

No entendemos exactamente lo que nos quieres transmitir, pero es cierto que en 2021 habrá una auténtica prueba de fuego para los fabricantes que comercialicen coches en Europa; y también estamos de acuerdo en que la aerodinámica influye, y de qué manera, en el consumo de un vehículo. De hecho, este último aspecto varía drásticamente, pero para situarnos, digamos que circulando a 90 km/h prácticamente un 30 por ciento del consumo se debe a la aerodinámica, un porcentaje muy superior al provocado por los rozamientos de rodadura (19%), los internos del motor (15%) o las pérdidas de calor (alrededor de un 13%). También influyen las pérdidas de llenado, la alimentación y encendido, así como los rozamientos provocados por la transmisión. Y esto a 90 km/h, porque si incrementamos la velocidad hasta 120 km/h, la aerodinámica puede subir el porcentaje del consumo hasta el 55 por ciento.

Está claro que la aerodinámica es determinante. Más aún ahora, que como habrás comprobado las nuevas homologaciones WLTP



CARTA DE LA SEMANA

DUDAS ENTRE LAS VERSIONES TCE DE 140 O DE 160 CABALLOS EN EL RENAULT KADJAR

Antonio Gómez

Tengo en mente cambiar de coche antes del verano y unas de las opciones es el Renault Kadjar. Sería con motor de gasolina, pero mi duda es si apostar por la versión TCE de 140 CV o si compensa por precio, prestaciones y consumo la de 160 CV. Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues vamos a tratar de ofrecerte todos los datos y sensaciones para que tú decidas luego. Como sabrás, el motor es el mismo con las dos opciones, un bloque de cuatro cilindros de 1,3 litros turboalimentado que deriva en dos niveles de potencia: 140 y 160 caballos. En el caso del TCE menos potente el par máximo es de 24,5 mkg a 1.600 rpm, mientras que en el más enérgico aumenta hasta los 26,5 mkg a 1.750. Esto implica, lógicamente, que el TCE 160 tiene una mejor capacidad de recuperación, aunque el más modesto reacciona a un menor número de vueltas. Como es de ley, las prestaciones son más solventes en el 160 CV, tanto con el cambio manual como con la caja EDC de doble embrague que contemplan ambos. Acelera mejor pero, sobre todo, y más importante, es más rápido

son mucho más estrictas y han incrementado considerablemente la media de consumo y emisiones. Los 95 g/km de CO₂ de media en la gama que venda un fabricante en Europa en

a la hora de adelantar. Por ejemplo, pasar de 80 a 120 km/h en cuarta y en quinta relación se traduce en 8,1 y 10,7 segundos en el TCE 140, por los 7,4 y 9,9 en el TCE 160. Este último, con el cambio EDC, en quinta firma 6,9 segundos, una diferencia ya muy considerable. Renault homologa el mismo consumo en ambos, 5,9 litros de media -5,7 con cambio EDC-, pero en conducción real ya te aseguramos que el TCE 160 será más 'tragón'. La diferencia de precio entre ambos con el mismo nivel de equipamiento es de 1.200 euros, si bien el más modesto parte desde 23.410 euros porque está disponible desde el acabado Life; el TCE 160 está a la venta desde 28.660 euros porque se comercializa ya desde el completo acabado Zen. Ahora te toca echar cuentas...

2021 serán una dura prueba. Por eso se incrementará la oferta de versiones electrificadas. Y no descartamos que alguna marca renuncie a seguir presente en el Viejo Continente...

CONSULTAS RÁPIDAS

LEVAS FIJAS O SOLIDARIAS

Alfonso Ruiz

Es un tema al gusto de cada uno, por eso los fabricantes apuestan por las dos opciones. Es cierto que cuando las levas son fijas suelen presentar un mayor tamaño que cuando son solidarias con el giro del volante. Hay conductores que prefieren esta última opción porque al girar el volante siguen teniendo las levas disponibles para poder cambiar. Si giramos el volante en una curva es muy probable que perdamos la

posibilidad de cambiar con las fijas, pero el 'manual' no escrito dice que en pleno giro no es conveniente subir o reducir de velocidad...

RUIDO AL GIRAR

Luis Sánchez

Por las pistas que nos das, ese ruido puede llegar de los palieres que unen las ruedas a la transmisión. Podría deberse a una rotura de una junta homocinética del palier, es decir, de las puntas de esas barras que transmiten

el movimiento del motor a las ruedas. Son rodamientos llenos de bolas y crucetas que están unidos a las ruedas. Puede que la avería se haya producido por la rotura o desgaste de los guardapolvos que evitan que la suciedad llegue a los rodamientos. Comprueba que no se haya producido una pérdida de aceite y acude al taller, ya que si terminara de romperse, el vehículo quedaría totalmente inmovilizado y existe riesgo serio de sufrir un accidente.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

CONSULTAS RÁPIDAS

¿CUÁNTO PUEDE SOBRESALIR LA CARGA POR LA PARTE TRASERA DEL VEHÍCULO?

Siempre va a depender del tipo del vehículo, pero, especialmente también de la longitud del mismo. Así, en los vehículos destinados exclusivamente al transporte de mercancías, tratándose de cargas indivisibles, como vigas, postes, tubos o similares, si el vehículo tiene una longitud superior a los 5 metros, podrá sobresalir 2 metros por la parte anterior y 3 metros por la parte posterior. No obstante, si la longitud del vehículo es igual o inferior a los 5 metros, sólo podrá sobresalir, tanto por delante como por detrás, un tercio de la longitud del vehículo. Por el contrario, en el resto de vehículos no destinados exclusivamente al transporte de mercancías, la carga sólo podrá sobresalir por la parte posterior un 10 por ciento de la longitud del vehículo, y si fuera dicha carga indivisible, un 15 por ciento. Conviene recordar, además, que en todo caso se deberán adoptar todas las precauciones convenientes para evitar daños o peligros a los demás usuarios de la vía pública, y deberá ir resguardada en la extremidad saliente para aminorar los efectos de un roce o choque posibles. En todo caso, la carga que sobresalga por detrás de los vehículos deberá ser señalizada por medio de la señal V-20. Esta señal se deberá colocar en el extremo posterior de la carga de manera que quede constantemente perpendicular al eje del vehículo. Cuando el vehículo circule entre la puesta y la salida del sol o bajo condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, la carga deberá ir señalizada, además, con una luz roja. Cuando la carga sobresalga por delante, la señalización deberá hacerse por medio de una luz blanca. Las infracciones por incumplimiento de estas obligaciones serán consideradas leves y podrían sancionarse con multa de hasta 100 euros; si se considera que la carga está mal acondicionada o con peligro de caída la sanción sería de 200 euros, y si llegase a caer a la vía pudiendo producir accidentes u obstaculizar la circulación, además, podría suponer la pérdida de cuatro puntos.

BUENA PREGUNTA

SI NO ESTÁ HOMOLOGADA TIENE SANCIÓN

¿Me pueden multar por llevar una matrícula en mi coche más pequeña de lo habitual?

RESPUESTA

La homologación, los caracteres, las dimensiones y el resto de requisitos que deben cumplir las placas de matrículas se encuentran estrictamente reguladas en el Reglamento General de Vehículos. Así, como primeros requisitos, se establece que deben corresponder a tipos homologados, conservar su poder retrorreflectante y ser visibles y legibles. También se regulan los caracteres, la separación entre ellos y con los bordes de las placas, sus colores, así como la ubicación en el vehículo. Quedando, en todo caso, prohibido que se coloquen, inscriban o pinten adornos, signos u otros caracteres distintos a los legalmente permitidos. Tampoco se podrá llevar publicidad en el interior de la misma.

Por el contrario, sí se autoriza un marco ajeno a la propia placa, el cual podrá ir grabado en la parte inferior con publicidad, siempre y cuando su contorno no exceda de 26 milímetros al borde exterior de la placa.

Del mismo modo, estaría prohibido que en la parte anterior y posterior de los vehículos se coloquen placas complementarias no autorizadas o se fijen o pinten marcas o distintivos que por su forma, color y caracteres dificulten la legitimidad o puedan inducir a confusión con los caracteres reglamentarios de las propias matrículas. En los automóviles el fondo de las placas será de color blanco retrorreflectante y los caracteres irán pintados en color negro mate, salvo las placas de matrícula traseras de los vehículos destinados al servicio de taxi y de alquiler con conductor de hasta nueve plazas, en las que el fondo será de color azul, también retrorreflectante y los caracteres de color blanco mate. Además, en la parte izquierda de la placa de matrícula se incluirá, sobre una banda azul dispuesta verticalmente, el símbolo de la bandera europea, que consta-

rá de 12 estrellas de color amarillo, y la sigla distintiva de España representada por la letra E de color blanco.

En los vehículos especiales, los remolques y semiremolques, así como en los ciclomotores, los colores del fondo y los caracteres serán distintos.

Los automóviles, excepto las motocicletas, deberán llevar dos placas de matrícula, de forma plana y rectangular. Una se colocará en la parte delantera de manera que su eje vertical esté situado en el plano longitudinal mediano del vehículo; y otra, en la parte posterior, que se colocará de manera que su eje vertical esté situado en el plano longitudinal mediano del vehículo, ésta se podrá situar en su lado izquierdo o derecho. Para un vehículo automóvil se establecen tres posibles tipos de placas: la ordinaria larga, la ordinaria alta y la ordinaria larga delantera, cada una con su correspondiente dimensión específicamente establecida en el Reglamento.

Por tanto, si no se cumplen con todos los requisitos establecidos, efectivamente se estaría cometiendo una infracción que tendría la consideración de grave, lo que supondría una sanción de 200 euros.



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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

El Renault Laguna contra todos

La llegada de la berlina de Renault ponía firmes al resto de rivales. Frente al Laguna, Xantia, Mondeo, Vectra, 405 y Toledo mostraban sus armas en esta comparativa.

Seat estaba siendo controlada de cerca por el Grupo Volkswagen. El consorcio alemán había nombrado una nueva estructura en la marca española bajo la presidencia de Juan

Llorens, pero ahora con tres vicepresidentes alemanes.

En cuanto a nuevos productos, un avance de las novedades que se verían unos días después en una nueva



edición del Salón de Ginebra.

También descubriríamos las fotos espía del futuro Scorpio, la berlina de lujo de Ford que habíamos cazado en su versión de carrocería familiar.

Otro familiar, que escondía bajo su carrocería un superdeportivo, era el Audi Avant RS2, precursor del RS4 Avant que sorprendía por sus 315 caballos.

En las pruebas, el Lancia Delta HF LS,

con 190 caballos, nos gustaba por prestaciones, comportamiento y motor.

Y la comparativa entre Renault Laguna y sus rivales mostraba las armas de cada modelo. Del Laguna nos gustaba su comportamiento; en el Xantia la suavidad de marcha; del Mondeo destacaba el confort; en el Vectra los consumos. Del 405 nos gustaba la habitabilidad y en el Toledo sus prestaciones.



LA PORTADA

Nº 543

FECHA

15-3-1994

HABLAMOS DE

Con el Renault Laguna en primer plano, las berlinas medias estaban representadas en esta comparativa en la que el francés del rombo se enfrentaba al Citroën Xantia, Ford Mondeo, Opel Vectra, Peugeot 405 y Seat Toledo. Junto a ellos, las fotos espía del nuevo Ford Scorpio y las novedades del Salón de Ginebra.



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

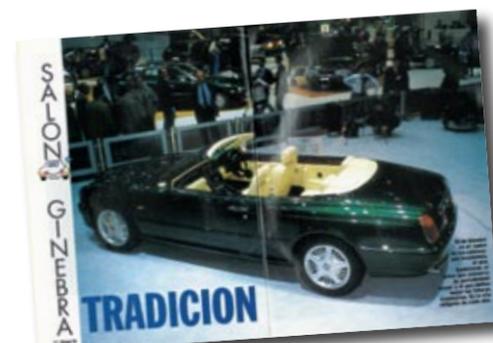
Audi 80, BMW Serie 3, Mercedes C180: lucha por el poder

Un duelo clásico entre las berlinas alemanas premium: Audi, BMW y Mercedes ponían todas la carne en el asador con sus modelos.

Para empezar, la primera imagen del sustituto del Alfa 33. La marca italiana mostraba el 145, su nuevo compacto deportivo, que después se desdoblaba en otro modo-

lo, el 146, la versión de cinco puertas.

Las grandes novedades de la semana se habían concentrado en el Salón de Ginebra, donde las marcas habían mostrado un puñado



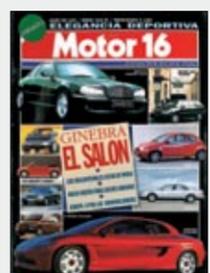
de nuevos modelos. Entre ellos, el Audi A8, el Ford Ka o el Volkswagen Beetle Cabrio, aún denominado Concept Cabrio.

Conducíamos por primera vez una lujosa berlina japonesa dispuesta a plantar cara a los todopoderosos alemanes. El Mazda Xedos 9 llegaba a España con un motor V6 de 170 caballos y un precio no apto para cualquiera.

Para nuestro fuera

de serie repasábamos la historia del Porsche 911 Carrera, que cumplía 30 años.

Y en la comparativa, tres berlinas alemanas dispuestas a luchar por el favor del público premium. El Audi 80 (3,9 millones y 140 CV) nos gustaba por sus prestaciones; el BMW 318 (3,5 millones y 140 CV) por su cambio rápido y preciso y el Mercedes C180 (3,8 millones y 122 CV) por su habitabilidad.



LA PORTADA

Nº 544

FECHA

22-3-1994

HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Ginebra acaparaban la mayor parte de nuestra portada, mezclando modelos de producción con futuros concept. Además, también había espacio para el Mazda Xedos 9, una lujosa y tecnológica berlina japonesa que se ponía a la venta en España.

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:

SUV PEUGEOT 3008

NUNCA UN SUV HABÍA LLEGADO TAN LEJOS



POR **220€/mes***

47 Cuotas • Entrada: 3.919€
TAE: 7,26% • Cuota final: 13.917,46€

PEUGEOT i-COCKPIT®
PEUGEOT DIGITAL HEAD UP
NAVEGACIÓN CONECTADA 3D

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

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

*Según PVPR en Península y Baleares de 23.450,13 € para un 3008 Active PureTech 130 S&S 6 Vel. MAN. €6.2 (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (771,48 €): 20.302,61 €. TIN: 5,75%. TAE: 7,26%. Importe total adeudado: 24.257,46 €. Precio total a plazos: 28.176,46 € financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 48 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 30/04/2019. PVPR para los clientes que no financien: 24.350 € y del modelo visualizado 3008 GT BlueHDi 180 S&S EAT 8 €6.2 con pintura 37.427 €.

Gama SUV Peugeot 3008: Valores WLTP(*) consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 5.0 a 7.7 en ciclo combinado - Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 127 a 180 en ciclo combinado. Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es (www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp).