

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.751 del 23 de abril al 6 de mayo de 2019



SEAT ATECA 2.0 TDI 150

Bajo la lupa



EL DIÉSEL, MÁS INTERESANTE QUE NUNCA

## PROBAMOS 4 GRANDES VIAJEROS



0-100 en 5,3 segundos

**Audi A7 Sportback 55 TFSI**  
340 CV y etiqueta ECO

**Hyundai Ioniq Plug In Hybrid**  
45.000 kilómetros por toda España



Etiqueta 0



625 litros de maletero

**Kia Ceed Tourer 1.6 CRDI 136 CV**  
Un familiar de récord

**Renault Kadjar 1.3 TCe 140 CV**  
Un SUV de gasolina muy equilibrado



Con cambio EDC

COMPARATIVA TODOTERRENO

## Suzuki Jimny frente a Mercedes-AMG G 63



DUELO EXTREMO

20.820 € - 173.749 € ● 102 CV - 585 CV ● 1.165 kg - 2.560 kg

# SUV PEUGEOT 3008

## NUNCA UN SUV HABÍA LLEGADO TAN LEJOS



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

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 CO<sub>2</sub> (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).

### Al detalle



#### NINGUNO SIN ETIQUETA EN MADRID

Desde el 24 de abril todos los modelos que quieran circular por Madrid deberán disponer y llevar visible la correspondiente etiqueta de la DGT. Un distintivo del que disponen todos los coches salvo los gasolina anteriores al año 2000, los diésel anteriores a 2006 y las motos de antes de 2000. Los que no coloquen esta etiqueta –aunque por antigüedad su coche disponga de ella– se enfrentarán a multas de hasta 100 euros.

#### OTRA REBAJA DE CO<sub>2</sub>



La UE ha establecido una nueva rebaja en la cifra de emisiones de CO<sub>2</sub> en los vehículos que se fabriquen en 2030, que supone un recorte de un 37,5 por ciento de emisiones respecto a las emisiones de 2021. Un reto complicado para la industria del automóvil y más teniendo en cuenta que en los últimos meses la caída en las ventas de versiones diésel y el aumento de las ventas de modelos SUV (que consumen más) han elevado las emisiones de CO<sub>2</sub>. Pero la industria del automóvil es capaz de superar ese reto.

### 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 Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Gustavo Segovia

gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



### ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Presente y futuro de la seguridad vial

Desde el cinturón de seguridad de hace 60 años a los últimos dispositivos, para la industria del automóvil, la seguridad es, junto al medio ambiente, su principal compromiso con la sociedad.

Este año se cumple el 60 aniversario de la puesta en marcha del cinturón de seguridad, un invento creado y desarrollado por Volvo, que ha salvado más de un millón de vidas en todo el mundo. Un sistema, que junto a otros muchos en seguridad activa y pasiva, han sido desarrollados a lo largo de la historia por las diferentes marcas, siendo el principal compromiso de todos los fabricantes para combatir los diferentes riesgos propios de la conducción. No obstante, tenemos desgraciadamente que destacar que, según datos de Unión Europea, el año pasado, 25.000 personas fallecieron en accidente de tráfico en las carreteras europeas y se contabilizaron 135.000 heridos graves. De ahí que el Parlamento europeo haya dado luz verde –por 578 votos a favor, 30 en contra y 25 abstenciones–, a la normativa que obligará a los nuevos coches, furgonetas, autobuses y camiones, que se vendan en la UE a partir de mayo de 2022, a llevar incorporado un dispositivo inteligente de control de ve-

tre ellos, el sistema autónomo de frenado, que evita choques y atropellos; el asistente de mantenimiento de carril; el que monitoriza al conductor por si está cansado o distraído. También será obligatorio un detector de marcha atrás y una nueva señal de parada de emergencia, que sustituya a los triángulos actuales, cuya colocación puede dar lugar a accidentes.

Tampoco faltará, en un futuro próximo, un dispositivo que hace las veces de caja negra y almacenará los datos relacionados con un accidente, incluyendo un sistema de bloqueo del vehículo por alcoholemia. Llegados a este punto, es de justicia reconocer que, como en el caso del cinturón, todas estas tecnologías han sido desarrolladas por la industria automovilística, exactamente igual que está ocurriendo con el medio ambiente. Con la particularidad de que, muchos vehículos de alta gama, ya llevan incorporados estos sistemas, de serie. En todo caso, estaría bien que este paso al frente de las administra-

ciones, asociaciones de víctimas y prevención de accidentes y del sector de la automoción fuera acompañado del conocimiento de todas estas tecnologías por parte de los conductores. Labor que tienen que llevar a cabo tanto la Dirección General de Tráfico, como las autoescuelas o los vendedores de coches. Puestos a pedir, tampoco estaría de más que las aseguradoras ofrecieran rebajas a los vehículos que disponen de estas tecnologías y evitan accidentes.

Según la UE, el año pasado, 25.000 personas fallecieron en accidente de tráfico. De ahí, que el Parlamento europeo haya dado luz verde a la normativa que obligará a los nuevos coches desde 2022, a llevar incorporado un dispositivo inteligente de control de velocidad.

Nº 1.751 • 23 abril a 6 de mayo de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**6.- QUÉ PASA**

**AUDI S6 Y S7 TDI**

Las versiones más deportivas del A6 y el A7 estrenan un motor diésel con 350 caballos y dotado de un nuevo compresor eléctrico.

**8.- MERCEDES GLB**

La marca alemana muestra en Shanghai un concept de un SUV que se situará entre el GLA y el GLC.

**10.- EN PORTADA**

**AUDI AI:MEE-TRON**

La solución de Audi para las ciudades del futuro: autónomo, eléctrico y con el máximo confort.

**12.- CUATRO RUEDAS**

**MERCEDES-AMG G63 FRENTA A SUZUKI JIMNY**

Dos todoterreno puros que coinciden en su diseño 'vintage', su eficacia fuera del asfalto y que están pensados para un tipo de cliente muy especial. Y se diferencian en el resto...

**20.- AUDI A7 SPORTBACK**

**55 TFSI 340 CV**

Una berlina deportiva para distinguirse. Este A7 Sportback tiene, además un motor, este 55 TFSI, a la altura de un deportivo.

**24.- KIA CEED TOURER 1.6**

**CRDI 136 CV**

Carrocería familiar de maletero récord, el diésel más enérgico de la gama y el cambio automático DCT es una combinación idónea para devorar kilómetros en familia.

**28.- RENAULT KADJAR TCE**

**140 EDC**

Confortable, amplio, bien equipado, agradable y eficiente... el nuevo Kadjar, es un gran rodador sobre asfalto y no se arruga fuera de él.

**32.- HYUNDAI IONIQ A LOS**

**45.000 KM.**

El Hyundai Ioniq híbrido enchufable sigue su camino, por toda España, ya cerca de los 50.000 kilómetros.

**36.- KIA E-SOUL**

Con 136 y 204 CV de potencia y una autonomía media de hasta 452 kilómetros, el E-Soul está listo para reinar en la ciudad... y más allá.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ASTON MARTIN	8
AUDI	6, 10, 20
BMW	40
FERRARI	56
HYUNDAI	32
KIA	24, 36
MERCEDES	8, 12, 38
OPEL	50
RENAULT	7, 28
SEAT	42
SUZUKI	12
VOLKSWAGEN	6



36



42



38



56



41

**38.- MERCEDES CLA COUPÉ**

Con diseño más deportivo y atlético, estrena una gama de motores más eficiente y se rodea de una tecnología más sofisticada.

Ateca disfruta de una tecnología diésel con más sentido que nunca.

**40.- BMW X7**

El auténtico buque insignia de la gama SUV de BMW.

**46.- AL DÍA JOSÉ MIGUEL APARICIO DIRECTOR GENERAL DE AUDI ESPAÑA**

El máximo responsable de Audi en España repasa el presente y el futuro más inmediato del sector.

**41.- BMW Z4**

La nueva generación del roadster alemán, aún más deportiva.

**50.- OPEL COMBO EN VIGO**

Nuevo hito para la factoría de PSA: el nuevo Combo es el primer Opel producido en Vigo. El 88 por ciento de los producidos ha tenido como destino la exportación.

**42.- BAJOLA LUPA**

SEAT ATECA TDI 150 Con el motor 2.0 TDI CR de 150 CV, tracción 4x2 y y caja manual, el

**52.- LA SEMANA**

**54.- A LA ÚLTIMA**

**56.- DE CARRERAS**

**FERRARI, OTRA VEZ EN PROBLEMAS**

Al irregular rendimiento del SF90, que no cumple las expectativas generadas en la pretemporada, se suma otro problema al apoyar a Vettel frente a un Leclerc que supera al alemán.

**60.- SABER COMPRAR Y VENDER**

**LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE**

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

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



Nuevo **HR-V Sport**  
Atracción sin límites



CUANDO ALGO TE ATRAE, NO QUIERES DEJAR DE VERLO. NUEVO HONDA HR-V SPORT TOTALMENTE EQUIPADO:

- › Potente motor VTEC Turbo 134 kW (182 cv)
- › Llantas en color negro de 18 pulgadas
- › Kit aerodinámico deportivo negro
- › Suspensión de alto rendimiento
- › Interior exclusivo deportivo bicolor
- › Doble tubo de escape con embellecedor cromado

DESCÚBRELO EN LA RED DE CONCESIONARIOS HONDA Y EN WWW.HONDA.ES



**ALFA ROMEO GIULIETTA 2019**

Con precios desde 17.800 euros y tres años de garantía sin límite de kilometraje llega a España el actualizado Giulietta con acabado Super—después vendrán el resto de versiones—, dotado de dos motores Euro 6 D de 120 CV: 1.4 Turbo de gasolina y diésel 1.6 Multijet, ambos con caja manual de seis velocidades.



**MINI ACTUALIZA EL CLUBMAN**

Aunque los cambios principales son estéticos—parrilla frontal, ópticas delanteras y traseras, llantas, colores de carrocería...— y de equipamiento—conectividad, audio...—, el Clubman también ve mejorada la suspensión, 10 milímetros más baja en opción.



**INFINITI QS INSPIRATION**

Tras el Qx Inspiration, presentado hace unos meses en Detroit, Infiniti desvela ahora el Qs Inspiration, un nuevo 'concept', esta vez con carrocería Sport Sedan, que marca el camino para un futuro modelo de mecánica totalmente eléctrica y tracción total e-AWD, cuyo interior rendirá culto al diseño japonés.



**NEVA PLATAFORMA DE HYUNDAI**

La plataforma de tercera generación estrenada en el nuevo Sonata, que no llegará a Europa, será la adoptada desde 2020 por los futuros Hyundai destinados a nuestro continente. Seguridad, eficiencia y placer de conducción figuran entre sus ventajas.

**Compresor eléctrico y 350 CV de potencia**  
Los Audi S6 y S7, ahora con un **moderno V6 TDI**

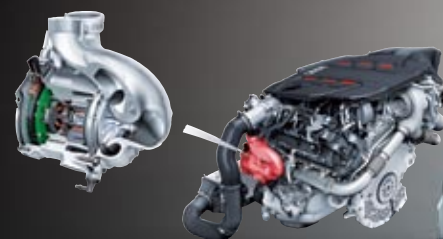
Los nuevos S6, S6 Avant y S7 Sportback estrenan desde mayo un motor diésel V6 TDI que rinde 350 CV y tiene un par máximo de 71,4 mkg—constante entre 2.500 y 3.100 rpm—gracias a la combinación del sistema eléctrico principal de 48 voltios y un compresor eléctrico (EPC), mecánica que se asocia, a su vez, al cambio automático Tiptronic de 8 velocidades y a la tracción Quattro. La ventaja del compresor de accionamiento eléctrico es que

garantiza el empuje desde el momento del arranque, evitando el efecto 'turbolag' y generando respuesta inmediata—menos de 250 milisegundos— en cualquier situación de conducción gracias a la función 'boost', activa hasta 1.650 rpm. A partir de ahí ya es efectiva la respuesta del turbocompresor convencional, movido por los gases de escape. Este nuevo V6 TDI, que pesa 190 kilos, tiene inyección por rail común con presiones de hasta 2.500

bares y permite circular por inercia hasta 40 segundos—ayudado por su sistema ild Hybrid MHEV de 48 voltios—, permite al S6 diésel acelerar de 0 a 100 km/h en 5,0 segundos, y en 5,1 al S6 Avant y al S7 Sportback. La velocidad máxima, autolimitada, es de 250 km/h en las tres nuevas versiones, y los consumos homologados, según ciclo WLTP, son de 7,8 l/100 km en el S6 de carrocería sedán y de 7,9 tanto en el S6 Avant como en el S7 Sportback.



◀ En los tres nuevos modelos será opcional el sistema de frenos cerámico. Y la parte estética recibe una personalización deportiva tanto exterior—llantas de 20 pulgadas de serie— como en el interior.



▶ El nuevo compresor eléctrico—izquierda— es capaz de girar a 70.000 rpm, y su tiempo de respuesta es inferior a 250 milisegundos.



**PARA PENSAR**

980

kilos pesará en vacío—sin conductor— la versión más ligera del nuevo Opel Corsa

Después de reducir la masa en hasta 108 kilos en comparación con el Corsa actual, la firma germana dice haber logrado el modelo de cinco puertas más ligero de su clase. Se sabe también que la nueva carrocería, 40 kilos más liviana, mide 4,06 metros de longitud.

**EL PUNTAZO**

En otoño llega el Ford Mustang 2.3 High Performance Package 2020, que será la versión EcoBoost más energética, con sus 330 CV y su velocidad punta incrementada hasta los 250 km/h.



**El SUV de serie llegará en 2021**

**ID. ROOMZZ: ecológico Volkswagen para China**

La marca de Wolfsburg ha sumado en el Salón de Shanghai un nuevo componente a su familia ID de futuros vehículos eléctricos. Se trata del ID. ROOMZZ, una especie de salón sobre ruedas cuyo cometido es dar pistas sobre el SUV de cinco metros de largo con tres filas de asientos que Volkswagen lanzará en 2021 en el mercado chino. Diseñado por el equipo que dirige Klaus Bischoff, adopta bajo el suelo interior una batería de 82 kWh que le permite recorrer 450 kilómetros, según el ciclo WLTP, y que puede recar-

garse en puntos rápidos de 150 kW en sólo 30 minutos. Dos motores eléctricos, uno por eje, suman 225 CV de potencia, lo que se traduce en una aceleración de 0 a

100 km/h en 6,6 segundos, mientras que la velocidad punta se ha limitado a 180 km/h.

Además, el ID. ROOMZZ equipa el IQ. DRIVE, sistema que permite circular de

forma totalmente automática—nivel 4— y el interior presume de gran versatilidad, pues los asientos in-

dividuales pueden rotar 25 grados hacia dentro para favorecer la comunicación entre los ocupantes.



▶ La batería, de 82 kWh, va debajo del habitáculo y puede cargarse en puntos rápidos de 150 kW en media hora. El interior tiene tres filas de asientos.

**Se puede recargar en 50 minutos**

**El Renault City K-ZE, un SUV eléctrico de ciudad**

Renault, que para el año 2022 espera fabricar nada menos que nueve modelos de pasajeros en China de cara a potenciar su expansión en ese país, ha elegido el Salón de Shanghai para presentar el City K-ZE, un SUV utilitario de mecánica eléctrica concebido tanto para la ciudad como para caminos o malas carreteras, pues su distancia libre al suelo es de 15 centímetros. Tiene una batalla de 2.423 milímetros y un maletero de 300 litros de capacidad, y su dotación incluirá luces diurnas LED, detección de pérdida de presión en las

ruedas y cámara trasera, entre otros elementos. Y la recarga de su batería podrá realizarse en un enchufe doméstico de 220V o en un poste rápido, capaz de subir del 0 al 80 por ciento de la carga en 50 minutos. Y en un punto de carga normal la operación llevaría cuatro horas. El interior, moderno y funcional, está presidido por una pantalla multifunción táctil a color de 8 pulgadas, desde la que se pueden controlar las funciones

eléctricas, a las que también se podrá acceder a través de una App instalada en el smartphone.

▶ El City K-ZE tiene una distancia entre ejes de 2.423 milímetros y su maletero anuncia 300 litros de volumen.





**MERCEDES A35 L AMG 4MATIC SEDÁN**

La firma de la estrella sigue lanzando coches exclusivos para China, y el último llegar es el A35 L 4Matic, con carrocería Sedán de batalla alargada 60 milímetros. Tiene un maletero de 430 litros y rinde 306 CV, con los que alcanza 100 km/h en 4,9 segundos.

**EL BMW SERIE 3 SE ESTIRA**

Como es costumbre en cada generación de su berlina compacta, BMW ha lanzado un Serie 3 específico para el mercado chino, con batalla alargada 11 centímetros y 4,83 metros de longitud. El motor de la versión 325Li será un 2.0 TwinPower Turbo de gasolina con 184 CV.



Por ahora es un 'concept'

El **Mercedes GLB**, un futuro SUV a caballo entre GLA y GLC

En la firma de Stuttgart se preguntaron un día si habría espacio entre el GLA y el GLC para ofrecer otro SUV y la respuesta se llama Concept GLB, un todocamino de 4,63 metros de largo que se aleja de la polivalente deportividad del GLA y de su aire casi coupé para profundizar en otros atributos, como robustez o habitabilidad. De hecho, el GLB sorprende por su amplio interior de siete plazas, adecuado a usos familiares, y por su versatilidad, ya que la segunda fila tiene respaldo abatible 40:20:40 y banqueta corredera por secciones 40:60, que podemos

desplazar hasta 14 centímetros -9 hacia delante o 5 hacia detrás- en función de las necesidades de maletero o confort. El Concept GLB equipa llantas de 17 pulgadas y neumáticos 'off road', y el exterior integra el código genético asociado a un todoterreno de verdad. En cuanto al interior, el tablero de instrumentos es el del Clase B, con sistema MBUX, mientras que bajo el capó hallamos el motor M 260 de gasolina y cuatro cilindros, que rinde 224 CV y 35,7 mkg, y se asocia a la tracción total 4Matic -con tres programas- y al cambio 8G-DCT.



▲▼ El Concept GLB mostrado en Shanghai mide 4.634 milímetros de largo por 1.890 de ancho y 1.900 de alto -incluido el portaequipaje-, y tiene un interior de siete plazas.



Dos motores y 612 CV en total

Rapide E: **Aston Martin ya tiene su eléctrico**

Aston Martin Lagonda ha desvelado en Shanghai su primer coche eléctrico, del que se fabricará una serie inicial, limitada a 155 ejemplares. El Aston Martin Rapide E ubica su batería de 800V y 65 kWh en el espacio donde el Rapide de combustión aloja su motor V12, el depósito de gasolina, mientras que los dos motores eléctricos, que suman 610 CV y 96,9 mkg, van en la parte trasera, pues el Rapide eléctrico

-5,02 metros de largo- es también de propulsión y cuenta con un diferencial de deslizamiento limitado o los modos de conducción habituales: GT, Sport y Sport+. La firma británica, que anuncia una velocidad punta de 250 km/h un paso de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, homologa una autonomía WLTP de 320 kilómetros. La recarga pue-

de realizarse con su propio cable, en tres horas, o en puntos rápidos de 50 o 100 kW: 300 kilómetros por hora de carga en el primero y hasta 500 en el segundo.

► El Rapide E puede cargar energía para 250 kilómetros en media hora.



Nuevo Kia Ceed Tourer  
Uno de los tuyos.



The Power to Surprise

Nuevo Kia Ceed Tourer desde 14.900€

Con el nuevo Kia Ceed Tourer sentirás que hay un nuevo miembro en tu familia. Gracias al amplio espacio para los pasajeros y a su enorme maletero de 625 litros, ya no habrá viaje en el que no contéis con él. Y, cuanto más lejos, mejor.

Emissiones CO<sub>2</sub> combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 104-132. Emissiones CO<sub>2</sub> combinadas WLTP (g/km): 123-146. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,7-6,4.

PVPR Kia Ceed Tourer 1.0 T-GDi Concept (incluido impuestos, transporte y acciones promocionales). No incluye gastos de gestión y matriculación. Oferta aplicable para clientes particulares que financien con Banco Cetelem S.A.U. un importe mínimo de 10.000€ a través de la campaña Flexiplan, a un plazo mínimo de 36 meses y con una permanencia mínima de 36 meses. Oferta incompatible con otras ofertas financieras, válida hasta el 30/04/2019 en concesionarios de Península y Baleares. Financiación sujeta a estudio y aprobación por parte de la entidad de crédito. No se incluyen los gastos asociados a financiación (Comisiones, Intereses o Programas de Seguro). Consulta condiciones en www.kia.com. Modelo visualizado no se corresponde con el ofertado. \*Consultar manual de garantía Kia.



◀ Su puesto de conducción es futurista al máximo. Los asientos son realmente confortables y los materiales utilizados transmiten calidez y tranquilidad.

# Relax en la ciudad

Tráfico, polución, ruido, estrés... A eso están sometidos quienes circulan a diario por las grandes ciudades. Y en el futuro, si no se pone remedio, eso podría ir a más. La solución se llama AI:ME y es la apuesta de la firma de Ingolstadt para las grandes urbes del futuro. Autónomo, eléctrico y confortable, ofrece un remanso de paz para tu ajetreada vida futura.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Los estudios aseguran que en 2030 más del 60 por ciento de la población mundial –más de 4.200 millones de personas– vivirán en grandes ciudades. Y si ahora piensas que el tráfico de Madrid o Barcelona resulta insufrible, imagina con semejante densidad de población.

Audi está trabajando en el medio de transporte del futuro, y este innovador AI:ME que ha presentado en Shanghai es una de sus apuestas, a pesar de que deberíamos considerarlo un modelo compacto, pues mide 4,30 metros de largo. Eso son 13 milímetros menos que un Audi A3 Sportback.

Sus formas vanguardistas mantienen el ADN de la firma de los cuatro aros y luce un revolucionario sistema de iluminación cuyo responsable es César Muntada. Él y su equipo también han creado sus aerodinámicas llantas de 23 pulgadas, equipadas con gomas 195/40 ideadas por Pirelli.

La tecnología Matrix LED invade su exterior, de forma literal, para permitir al AI:ME comunicarse con su entorno. Para ello no sólo varía los gráficos de sus proyectores principales, sino que hay pequeños LED en sus aletas y puede plasmar en el suelo diferentes símbolos de advertencia para incrementar la seguridad.

Sorprende la línea que recorre su carrocería y que divide sus ventanas en dos. Ese diseño permite una gran luminosidad en su interior, del mismo modo que favorece la anchura a la altura de los hombros. Y es curioso que sus ventanillas laterales sean funcionales, pues se abre sólo por la parte inferior.

Unas puertas de apertura enfrentada facilitan el acceso a un habitáculo inspirado en la naturaleza y la arquitectura, un verdadero remanso de paz donde poder evadirse del entorno. No sólo el conductor, sino también sus tres acompañantes.

AI:ME se sustenta sobre la plataforma MEB, como los que serán sus futuros

'hermanos': Seat el-Born, Volkswagen ID y el Skoda que derive del Vision iV Concept. Y con 2,77 metros de distancia entre ejes, proporciona un gran espacio interior, donde abunda la madera, el textil y los materiales reciclados. Tanto es así que la suave moqueta del suelo se obtiene de redes de pesca. Y te aseguro que yo tardé en creerlo.

Los asientos delanteros parecen flotar en un espacio agradable y aprovechado al milímetro, donde cobra vida

la naturaleza, pues Audi ha incorporado plantas en el interior de AI:ME... sobre cuya supervivencia en Sevilla en pleno mes de julio tengo serias dudas.

El conductor puede convertirse en otro pasajero más con sólo pulsar dos botones de su 'medio' volante. Al hacerlo, éste se esconde y AI:ME se vuelve autónomo, pues consigue el Nivel 4. Ahora puedes disfrutar de un libro, organizar tu agenda o ver una película en su pantalla 3D, que se controla con la propia

mirada y abarca todo el ancho de su minimalista salpicadero.

Pero si decides ponerte a los mandos –Audi asegura que el 75 por ciento de los trayectos en AI:ME serán en modo autónomo–, te gustará saber que en su eje posterior hay un motor eléctrico con 170 CV de potencia, que se alimentan de una batería con 65 kWh de capacidad, por lo que autonomía y prestaciones brillarán a un gran nivel en este vehículo, que en un futuro Audi ofrecerá tanto como como una opción de compra como una alternativa más al 'car sharing', que en 2030 será aún más habitual.

## FUTURO LOS CUATRO PILARES DE AUDI

En el próximo Salón de Fráncfort, que se celebrará en septiembre, la casa alemana presentará un nuevo prototipo, desconocido a día de hoy, pero que junto a Alcon, PB18 y AI:ME formarán una completa familia de cuatro integrantes, que sentará las bases para los futuros modelos de Audi.

Alcon apareció en 2017 como una gran berlina eléctrica con la que disfrutar en tus largos viajes, mientras que PB18 nos da una visión de los futuros deportivos creados para amantes de las emociones fuertes. AI:ME buscará evadirnos del estrés diario de las grandes ciudades, mientras que ese cuarto prototipo aún por llegar es todavía un interrogante. Ahora bien, seguro que electricidad y autonomía estarán presentes en su ADN.

▶ 765 CV eléctricos y 500 km de autonomía.



▲ Los futuros Audi nacerán de Alcon, PB18, AI:ME y un concept más que aún está por llegar.



Si me preguntasen con qué coche me iría al fin del mundo por el campo la respuesta sería fácil. Si tuviese la cuenta del banco bien saneada elegiría un Mercedes G sin pensarlo, y no le haría ascos a la exclusiva versión AMG. Y si fuese más ajustado, un Jimny con buenas ruedas tampoco estaría mal. Ambos coinciden en tres cosas: un diseño 'vintage' con cierto parecido, una eficacia enorme fuera del asfalto y que están pensados para un tipo de cliente muy especial. El AMG es un auténtico Correcaminos, mientras que el Jimny es el Coyote.

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

# Correcaminos y el Coyote

Se lo cuento a unos amigos y todos abren los ojos como platos y ponen cara de incredulidad. Todo porque les he dicho que uno solo de los paquetes opcionales del Mercedes-AMG

G 63, el Edition 1, ya cuesta 5.000 euros más que lo que vale el Suzuki Jimny enterito, con su carrocería, su motor y sus ruedas. Pero doy alguna explicación más para que no me tachen de exagerado. Ese paquete opcional de 25.000 euros es muy completo, pero

no hace falta elegir el más caro, ya que con juntar ocho o diez opciones del imponente Mercedes G con preparación AMG volvemos a sumar esos 20.000 euros que cuesta el Suzuki Jimny Mode 3, el más caro de la gama. Y es que en el alemán encontramos opciones tan curiosas, y caras, como la deslimitación de velocidad, que por unos 2.837 euros de nada permite que el todoterreno más amortizado de la historia –junto con el Defender– alcance una velocidad máxima de hasta 240 km/h, una opción sin mucho sentido en el 95 por ciento de los países del mundo. La pintura metalizada especial cuesta 6.500

eurazos; los faros LED Multi-beam, 3.000; y unos asientos de contorno variable –absolutamente prescindibles– nada menos que 4.550 euros. Ahhh, y cubrir el motor con fibra de carbono –para presumir de V8 firmado frente a vecinos y amigos–, otros 1.120 euros, entre una larga lista que sumaría el precio de varios Jimny. Es otro mundo este de los ricos caprichosos.

Pero para capricho modesto, el divertido y aventurero Jimny, el Suzuki mejor recibido por el público en los últimos años. Este se conforma con dos únicas opciones de pintura metalizada a precios populares y una larga lista de accesorios ofrecidos por los concesionarios, ideales para rematar el ya de por sí completo equipamiento de serie del acabado más caro.

Es curioso que todos los todoterreno que han hecho historia por su eficacia en el campo, su durabilidad y sus éxitos, tenían los faros redondos. Los primeros y los últimos Jeep; el Land Rover Defender, los primeros Mitsubishi Montero, el primer Toyota Land Cruiser, el Lada Niva, los primeros Nissan Patrol... y claro está, los nuevos Mercedes G

<b>MERCEDES-AMG G 63</b>	
PRECIO <b>173.749 €</b>	
Emissiones oficiales: <b>299 g/km</b>	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Suspensión más cómoda. Amplitud. Cinco plazas. Calidad de materiales. Tecnología 4x4.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Consumo estratosférico. Sin acceso manos libres. Aerodinámica. Asistentes de seguridad intrusivos.</li> </ul>

<b>SUZUKI JIMNY 1.5 MODE 3</b>	
PRECIO <b>20.820 €</b>	
Emissiones oficiales: <b>154 g/km</b>	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Diseño simpático y convincente. Eficacia en el campo. Cambio preciso y rápido. Equipamiento.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollos cortos. Sonoridad elevada. Comportamiento subvirador. Dirección muy lenta. Frenada.</li> </ul>

**LA CLAVE**  
 amas@motor16.com

*La noche y el día existen en el segmento de los todoterreno y están representados por el pequeño y modesto –aunque divertidísimo– Jimny y el imponente, carísimo y gastón AMG G 63, lo más en todoterreno puro y duro. Los contrastes entre ellos son constantes y sorprendentes, aunque en una cosa coinciden: con cualquiera de ellos te puedes ir al fin del mundo campo a través.*





▲ Los respaldos de los asientos traseros se pueden reclinar en hasta 9 posiciones. Los huecos portaobjetos de las puertas son gigantes. El maletero del G con los respaldos traseros abatidos cubica 1.941 litros.



**CONTRASTES**  
EL AMG G 63 ES 24,6 CENTÍMETROS MÁS ALTO QUE EL JIMNY. Y 34 MÁS ANCHO. LOS NEUMÁTICOS DEL ALEMÁN SON CASI EL DOBLE DE ANCHOS QUE LOS DEL JIMNY. Y LA POTENCIA, 585 CV FRENTE A 102 CV.



▲ Con los respaldos traseros abatidos el volumen del maletero del Jimny es de 377 litros. Pero si ocupamos las cuatro plazas el maletero se reduce a 85 litros. Los asientos sujetan muy bien el cuerpo. Y la anchura ha mejorado mucho.



◀ Como es habitual, el motor del G va firmado por el responsable de su montaje. Desafiando a la lógica, el AMG G 63 resulta divertido, manejable y muy deportivo.



◀◀ Al límite, el Jimny es muy subvirador. Y la dirección resulta excesivamente lenta.

y Suzuki Jimny. Tanto AMG G 63 como Jimny coinciden también en un diseño 'vintage' tipo caja de zapatos que no destaca precisamente por su aerodinámica pero que se desmarca de forma exclusiva de todo lo que se vende en el mercado.

Y no, a pesar de las radicales diferencias entre ellos, no nos hemos vuelto locos comparando estas dos piezas maestras del todoterreno puro y duro—bueno, en el G algo menos duro—. Con dos presupuestos separados por muchos miles de euros, son sin embargo dos alternativas válidas para salir a algo más que una excursión por el campo, y en el fondo tienen más cosas en común de lo que parece, como el chasis de largueros y travesaños, el eje rígido trasero o la reductora; elementos idóneos

► El perfil de los neumáticos de serie está al límite de lo adecuado para meterse en líos por el campo. El coche lleva de serie amortiguación adaptativa regulable.



para un desempeño extraordinario en radicales recorridos 'off road'. Y no hemos sido los únicos en compararlos, pues descubrimos que en el Reino Unido han grabado un video para comprobar cuántos Jim-

ny hacían falta para arrastrar sobre hierba mojada, y no hacer el ridículo en el intento, a la bestia parda de AMG, dotada de un motor V8 Biturbo de nada menos que 585 caballos. Un artefacto con un soni-

do perturbador que enamora, y que moviendo algo más de 2,5 toneladas es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, sólo siete décimas más lento que un Ferrari Portofino de 600 caballos. Y

el AMG G 63 necesita que tiren de él tres Jimny para verse arrastrado por el barro, lo cual no es de extrañar si también tenemos en cuenta la eficacia del sistema de tracción del alemán, pero sobre todo

su potencia. No olvidemos que cada caballo del Mercedes tiene que mover sólo 4,4 kilos, mientras que en el Suzuki cada caballo mueve 11,4 kilos.

El Jimny es un todoterreno de 102 caballos divertido

y eficaz campo a través, pero en asfalto las carreteras viradas no son su fuerte, como tampoco lo será una velocidad que exceda mucho de los 110 km/h. Una dirección muy lenta—nada menos que 4,2 vuel-

tas de volante— e imprecisa, y un comportamiento con una más que notable tendencia al subviraje no ayudan a que el Jimny sea un coche particularmente agradable fuera de su zona de confort... lejos del piso negro. El cambio es una delicia por manejo y rapidez; sin embargo, sus cortitos desarrollos obligan a que el motor vaya excesivamente revolucionado y, además de gastar más, sea bastante ruidoso en quinta, la teórica marcha de desahogo. Y en cuanto a los frenos, a 120 km/h el Jimny ha empleado en detenerse, según nuestro Centro Técnico, nada menos que 67 metros, casi 14 más que el Mercedes y 12 metros más que, por ejemplo, un modesto Citroën Berlingo. Frenando desde esa velocidad el AMG G 63 necesitó sólo 53,3 metros para detenerse, y en ese punto de la



# CALIDAD TOTAL ES UNA CONSTANTE EN CADA RINCÓN DEL MERCEDES-AMG. Y, SALVANDO LAS DISTANCIAS, TAMBIÉN EN EL SUZUKI JIMNY



▲ Fibra de carbono por todas partes y mandos tan sofisticados como éste abundan en el AMG G 63. En la última actualización, el cuadro del modelo alemán se actualizó por completo.



◀ El reloj IWC típico de las versiones AMG también está presente en el salpicadero del G. Opcionalmente, las pantallas son configurables.



◀ El Jimny circula en tracción trasera, pero el 4x4 se puede engranar hasta 100 km/h. Lleva reductora y descenso de pendientes. El volante solo se regula en altura y el maletero es mínimo.

pista de pruebas el Suzuki todavía circulaba a 53,6 km/h. Una combinación de ruedas M+S y un sistema de frenos con discos macizos delante y tambores detrás tienen parte de responsabilidad de estas preocupantes cifras.

En el Mercedes sorprenden muchas cosas que damos por lógicas cuando recordamos 'la pasta' que cuesta. Para empezar ya impone bastante subirse al coche, o mejor dicho escalar al habitáculo, cuyo asiento se encuentra a casi un metro del asfalto. El estilo exterior del G engaña porque en la última actualización se renovaron por completo los interiores y ahora no tienen nada que envidiar a los de los Mercedes más modernos y sofisticados a la venta. Y una vez ubicados y entendidos todos los botones y controles del coche comienza el espectáculo. Varios modos de conducción, tres bloqueos de diferencial, sonido variable de los escapes, reductora, modos específicos para conducción 'off road'... el despliegue técnico abruma al principio y enamora al final, porque permite que el 'tanque' de Mercedes y AMG se mueva a un ritmo endiablado independientemente de peso o altura, y de las inercias que todo ello genera. Seleccionamos el



▲ Los Bridgestone Dueler H/T que llevaba el Jimny no mostraron malas artes, aunque en algunas zonas se echó de menos un dibujo más 'off road'. Las del G también eran Bridgestone, pero en medida 295/40 R22.

modo de conducción Sport + y este bicharraco se mueve por la zona de 'handling' del INTA como un ligero GTI sin inmutarse y con un agarre propio de un coche mucho más bajito, ligero y deportivo. Las

grandes levas ayudan a sentirte piloto de un deportivo de 2,5 toneladas, pero conduciendo tan alto que hasta que no comprobamos el nivel de agarre el instinto de supervivencia nos hace levantar el pie

y aumentar la velocidad de paso por curva progresivamente. Inercias hay, como es lógico, y el AMG G 63 no es infalible, pero para conocer los límites del coche hay que ir muy, pero que muy deprisa. Todo muy bonito hasta que descubres el dato de consumo que marca el ordenador y te da un vuelco el corazón. Y me río yo de los que aseguran que los 30 l/100 km que gasta este cacharro en esas condiciones de uso no le van a importar al que se ha gastado 173.000 euros en el coche. Claro que no si es un príncipe saudí con petrodólares de sobra, pero hecha esa excepción debería preocupar incluso un consumo medio de entre 16 y 20 l/100 km realizando una conducción cotidiana. Por eso esta versión AMG lleva de serie incorporado el depósito de 100 litros, que es opcional en el resto.

El Mercedes-AMG G 63 se mueve por el campo con la misma insolencia que lo hace por asfalto gracias a una tecnología cuya base principal se ha ido heredando desde 1979, pero que ha mejorado en cada actualización del modelo –ver cuadro–. Claro, que en terrenos muy resbaladizos y con las ruedas que montaba nuestra unidad la cosa se le complicaría a 'Correcaminos' G si

surgieran cuevas muy empinadas, sobre todo por el peso del conjunto. Y allí estaría el 'Coyote' Jimny para, por fin, cazar con ingenio y destreza a un rival que se le ha estado escapando durante toda la prueba. Un Suzuki que en su escenario ideal, lejos del asfalto, se emplea a fondo y con garantías gracias a la tracción total conectable con reductora, al control de descensos, a una distancia al suelo de 210 milímetros –241 en el AMG G 63– y a un peso de 1.165 kilos. Además de ser un perfecto trialero, los caminos rotos también se le dan muy bien al



▲ En seco, las ruedas utilizadas ofrecen un buen compromiso mixto campo/asfalto, aunque requiere coger inercia en algunos obstáculos.

pequeño japonés –fabricado con una gran calidad por cierto–, que ofrece un excelente compromiso entre comodidad y aplomo aunque se vaya deprisa y abunden los boquetes, sin que en ningún momento el Jimny se descoloque y ponga en peligro la trayectoria. Ni que decir tiene que el 'tanque' de la marca alemana le seguirá sin que a su conductor se le mueva un solo pelo.

Pero claro, por lo que cuesta un AMG G 63 se podrían comprar ocho unidades del Jimny más caro y equipado. Y es que el kilo de G 63 sale por 68 euros, mientras que el kilo del Suzuki está a 18 euros. En el caso de los caballos de potencia, en el AMG cada caballo nos va a costar 295 euros, mientras que en el Jimny por cada caballo vamos a tener que pagar 204 euros.

Con todo, la conclusión es obvia. Con ambos modelos vamos a llegar del punto A al punto B más tarde o más temprano, pero la diferencia va a estar en la emoción, comodidad, eficacia y precisión con la que cada uno de ellos cumple su misión. Y cada uno a su manera están capacitados para lograrlo.

Y una última reflexión: el dinero no da la felicidad, pero hay que ver cómo ayuda...

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

### MERCEDES-AMG G 63

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 1,94 euros/km. Coste financiero: 3,04 euros/km. Coste por km total: 4,98 euros/km.

#### SEGURO

A terceros: n.d. euros/año. A todo riesgo: 844,53 euros/año con franquicia de 600 euros.

#### DATOS DEL COMPRADOR

##### MERCEDES-BENZ

Importador: Mercedes-Benz España, S.A. Avda. de Bruselas, 30. 28100 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 914846000

##### RED DE POSVENTA

173 puntos de asistencia en toda España.

##### GARANTÍA

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

### SUZUKI JIMNY 1.5 MODE 3

#### COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,44 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.

#### SEGURO

A terceros: 304,16 euros/año. A todo riesgo: 434,59 euros/año con franquicia de 300 euros.

#### DATOS DEL COMPRADOR

##### SUZUKI

Importador: Suzuki Ibérica, S.A. C/ Carlos Sainz, 35. 28914 Leganés (Madrid). Teléfono: 911 519 599

##### RED DE POSVENTA

80 puntos de asistencia en toda España.

##### GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros  
[www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

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

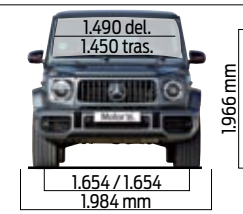
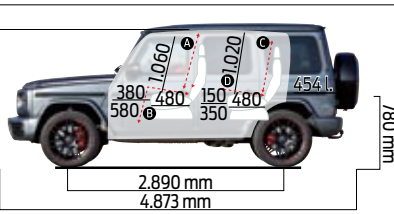

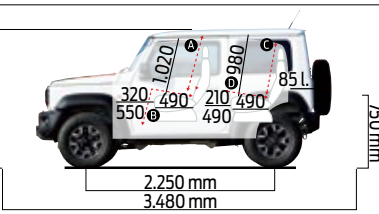
## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

	AMG G 63	JIMNY 1.5
<b>MOTOR</b>	<b>4.0</b>	<b>1.5</b>
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8, en V	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	3.982	1.462
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección directa common rail, doble turbo de geometría variable e intercooler	Inyección indirecta multipunto.
Potencia máxima (CV/rpm)	585 / 6.500	102 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	86,7 / 2.500-3.500	13,3 / 4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Manual, 5 vel.
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	70,3 km/h	31,0 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>		
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Recirculación de bolas y asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	4,2
Diámetro de giro (m)	13,6	9,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados	Discos / Tambores
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantera:	De paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y estabilizadora	De eje rígido con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera:	De eje rígido con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	De eje rígido con muelles y amortiguadores
<b>RUEDAS</b>		
Neumáticos	275/50 R20	195/80 R15
Marca	9,5J x 20 pulgadas	6,5J x 15 pulgadas
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	2.560	1.165
Capacidad del depósito (l)	100	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	4,4 kg/CV	11,4 kg/CV
Coefficiente aerodinámico Cx	0,55	N.d.



### MEDIDAS

			
(A) Altura al techo delante 1.060 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.160 / 860 mm	(C) Altura al techo detrás 1.020 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín) 830 / 630 mm
(A) Altura al techo delante 1.020 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.040 / 810 mm	(C) Altura al techo detrás 980 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín) 980 / 700 mm

### EQUIPAMIENTO

	AMG G 63			JIMNY MODE 3		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.
<b>INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT</b>						
Relojes digitales configurables			▶	▶	▼	
Sensor de lluvia y luces	▲			▲		
Pantalla central táctil	▲			▲		
Ordenador de viaje	▲			▲		
Regulador de velocidad	▲			▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲				▼	
Elevalunas eléctricos delanteros	▲			▲		
Asientos calefactables	▲			▲		
Volante regulable altura/profundidad	▲				▼	
Cristales traseros tintados			▶	▲		
Faros de LED	▲			▲		
Acceso y arranque sin llave		▼			▼	
Climatizador automático	▲			▲		
Suspensión adaptativa regulable	▲				▼	
<b>SEGURIDAD</b>						
Aviso de ángulo muerto			▶		▼	
Reconocimiento de señales	▲			▲		
Asistente cambio involuntario carril	▲			▲		
Alerta por cansancio	▲			▲		
Llamada de emergencia e-call	▲				▼	
Airbag conductor/acompañante	▲			▲		
Airbag rodillas (conductor y copiloto)	▲				▼	
Airbag laterales delanteros	▲			▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲			▲		
Control de estabilidad/tracción	▲			▲		
Rueda de repuesto tamaño normal	▲			▲		
Rueda de repuesto de emergencia		▼			▼	
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲				▼	
Luces de carretera automáticas			▶	▲		
Control de tracción	▲			▲		
Neumáticos 'run flat'		▼			▼	

### PRINCIPALES OPCIONES

G 63 AMG	JIMNY 1.5
Volante calefactado: 400. Calefacción auxiliar: 2.342. Techo practicable: 2.253. Deslimitación de velocidad: 2.837. Asientos de contorno variable: 4.548. Pintura metalizada: 4.629. Paquete Edition 1: 25.000. Paquete Premium: 9.136. Cubierta del motor en fibra de carbono AMG: 1.194.	Pintura metalizada: 360. Pintura metalizada bitono: 572. La marca ofrece para este modelo una serie de accesorios que se montan en el concesionario tales como portabicicletas, enganche de remolque, portaesquí, alfombrillas...

### BANCO DE PUEBRAS

	AMG G 63	JIMNY 1.5
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	220 KM/H	145 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>		
400 m salida parada	12,5	18,3
De 0 a 50 km/h	1,6	4,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,2 (4,5)	12,2 (n.d.)
Recorriendo (metros)	67	215
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>		
400 m desde 40 km/h en D/4ª	11,5	19,3
400 m desde 40 km/h en 5ª		20,5
1.000 m desde 40 km/h en D/4ª	22,1	36,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª		39,5
De 80 a 120 km/h en D/4ª	2,7	15,6
De 80 a 120 km/h en 5ª		20,7
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>		
	+ 3%	+ 3%

### CONSUMOS

EN CIUDAD	AMG G 63	JIMNY 1.5
A 23,0 km/h de promedio	19,3	9,1
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	11,4	6,7
Conducción dinámica	27,5	8,9
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	15,4	7,5
A 140 km/h de cruceo	17,8	8,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	15,8	7,8

EN CIUDAD	AMG G 63	JIMNY 1.5
A 23,0 km/h de promedio	19,3	9,1

EN CIUDAD	AMG G 63	JIMNY 1.5
A 23,0 km/h de promedio	19,3	9,1

EN CIUDAD	AMG G 63	JIMNY 1.5
A 23,0 km/h de promedio	19,3	9,1

EN CIUDAD	AMG G 63	JIMNY 1.5
A 23,0 km/h de promedio	19,3	9,1

### BALANCE FINAL

	AMG G 63	JIMNY 1.5
<b>TECNOLOGÍA</b>	<b>9,0</b> A cambio de un precio elevado, a Mercedes no le queda más remedio que ofrecer tecnología en cantidades industriales. Y hay tanta que cuesta controlarla.	<b>6,5</b> El Jimny es básico tecnológicamente, y quizás sea esa la buena noticia para aquellos que no quieran complicaciones. Lo mejor, el sistema de tracción 4x4.
<b>COMPORTAMIENTO</b>	<b>8,0</b> El comportamiento del Clase G preparado por AMG es sorprendente porque se agarra todo y puede ir muy rápido sin abandonar su trayectoria.	<b>7,0</b> En campo va como se espera de un TT ligero: muy bien. Pero en carretera se muestra subvirador al límite, a pesar de que el ESP hace horas extras.
<b>PRESTACIONES</b>	<b>9,0</b> El empuje del Mercedes-AMG G 63 es brutal a pesar de su elevada masa. Son casi 600 caballos y una extraordinaria relación peso-potencia de 4,4 kg/CV.	<b>5,5</b> Los 102 caballos del Jimny se muestran suficientes para una conducción normal por ciudad y campo. En carretera se echa de menos una sexta marcha.
<b>SEGURIDAD</b>	<b>8,5</b> El despliegue de seguridad en el modelo alemán es espectacular. Lleva de todo en cuanto a asistentes, y también doble airbag frontal para las rodillas.	<b>5,0</b> Tiene una correcta dotación de seguridad; sin embargo, en los 'crash test' de EuroNcap sólo ha conseguido 3 de las 5 estrellas. Y frena bastante mal.
<b>HABITABILIDAD</b>	<b>8,5</b> Es 139 centímetros más largo, tiene dos puertas más y 369 litros extra de maletero. Y en el interior hay mucha más amplitud, incluso con cinco ocupantes.	<b>5,5</b> Aunque respecto a la anterior generación el nuevo Jimny ofrece más espacio, y sobre todo más anchura, lo cierto es que las cotas son muy justas.
<b>CONSUMO-PRECIO</b>	<b>4,0</b> Gasta mucho y cuesta más. No decimos que no lo valga, que lo vale, pero hablamos de un consumo en torno a 20 l/100 km y de casi 200.000 euros.	<b>7,5</b> En este capítulo el Suzuki se lleva el gato al agua con un consumo menor y un precio más asequible. Lógicamente, lleva menos de todo. Pero te lleva igual.

### CONCLUSIÓN

#### MERCEDES-AMG G 63

**7,8** Es de todo menos aerodinámico, cuesta lo que no está escrito y gasta más que ningún otro coche de los que hayamos probado. Pero quitando estos tres 'pequeños' detalles este 'tanque' preparado en los cuarteles de AMG es una gozada total. Y gana esta peculiar comparativa frente a la alternativa de los mortales para disfrutar.

#### SUZUKI JIMNY 1.5

**6,2** Ha sido la novedad revelación del segmento todoterreno porque el coche entra por los ojos desde el minuto uno, y a su divertida estética de estilo 'vintage' une una excepcional capacidad para salir del asfalto. Pero en carretera muestra sus limitaciones por su carácter subvirador, elevada sonoridad, mala frenada y lenta dirección.



### EL DETALLE

#### TRES BLOQUEOS DE DIFERENCIAL

### Una forma de compensar el peso

El Mercedes-AMG G 63 pesa en vacío 2.560 kilos, y es el único obstáculo que se puede encontrar el modelo de la estrella a la hora de avanzar campo a través, sobre todo en terreno resbaladizo. No obstante, el sistema de tracción del G es de los más completos y eficaces del mercado, pues incorpora tres bloqueos de diferencial para salir de casi cualquier situación aunque sólo

una rueda tenga tracción. Con los bloqueos o la tecla 'Low Range' pueden seleccionarse en el menú 'Offroad' los modos Barro, Rocas y Arena.



# Deportiva elegancia

Si un Audi A6 te parece demasiado 'vulgar' y puedes hacer un pequeño-gran sacrificio económico, este nuevo A7 Sportback es la solución. Puestos a pedir, si tampoco miras mucho el consumo, no hay nada mejor que este 55 TFSI, con un motor a la altura de un deportivo.

Julián Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Fotos: Bryan Jiménez

Si lo tuyo es la discreción, Audi ofrece sensacionales berlinas como el A6 e, incluso, como el A8. Pero el punto intermedio entre ambos modelos lo ocupa un deportivo vehículo que no pasa precisamente desapercibido. Se trata del A7 Sportback, cuya dinámica silueta no deja a nadie impasible.

Son cinco metros de berlina de cinco puertas, con un diseño... ¿continuista? ¿aburrido? Digamos que es 'made in Audi'. Sin sorpresas, sin estridencias, pero llamativo a pesar de no tener un extrava-

gante color de carrocería o de no equipar el paquete S line, quizás uno de los pocos extras que no incorporaba la unidad de pruebas.

Nuestro protagonista no estaba poco equipado pues, aunque no lo parezca a simple vista, escondía más de 36.000 euros en opciones. Y sí, con esa cantidad daría para comprar un Audi Q3 35 TFSI.

Tras esa estampa se esconden una espaciosa berlina con un interior configurado para cuatro plazas, pues la quinta plaza requiere desembolsar 365 euros. Y esa opción implica un respaldo dividido en partes 40:20:40 que le hace ganar funcionalidad. Si no lo

pagas, tampoco es para escandalizarse, pues quien ocupe la plaza central –menos cómoda– igual prefiere sacarse un billete de clase preferente en AVE.

Pero sí es cierto que hay mucho espacio en su interior, incluida la altura en las plazas posteriores, quizás la cuota más delicada si analizamos su tendida silueta. Además, a ese habitáculo, rematado con maestría, se accede por unas puertas que carecen de marco. Son un detalle selecto, pero ojo con quienes tienen la manía de cerrarlas desde el cristal, porque con el tiempo podrían aparecer holguras.

Si amplio es su habitácu-

lo, el maletero no desmerece con sus 535 litros. Tiene cinco más que un A6 –este último es tres centímetros más corto–, sin contar que el portón trasero –eléctrico de serie– da mucho más juego que la tapa de maletero. Igual esto es un argumento de compra para algunos, pero dar el salto del A6 al A7 Sportback requiere un desembolso extra de 12.970 euros en el caso de la versión 45 TFSI Quattro S tronic, pues no hay un A6 con la formidable mecánica de gasolina de nuestro protagonista.

Igual hay que buscar otra excusa para intentar persuadir a nuestra pareja de que un A7 Sportback es la mejor al-



▲ Las puertas laterales carecen de marco. La pintura metalizada cuesta 1.220 euros.



## LA CLAVE

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

*Si buscas una berlina confortable para viajar y puedes pagar el 'peaje' sobre un A6 para disfrutar de un toque más exclusivo, el A7 Sportback es la solución y añade un plus de funcionalidad con el portón trasero. Es amplio y está acabado a la perfección, y este motor va de maravilla y gasta lo justo considerando su potencia y que tiene tracción Quattro y cambio S tronic. Ahora, que barato no es.*

PRECIO **83.500 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **200 G/KM (WLTP)**

## NUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

Calidad. Diseño. Tecnología. Amplitud interior. Comportamiento dinámico. Prestaciones. Consumo ajustado. Etiqueta ECO. Seguridad.

### DEBE MEJORAR

Precio. Lagunas en su equipamiento de serie. Precio de algunas opciones. Plaza central trasera incómoda y opcional. Aclimatación a las pantallas.

## NUESTRAS ESTRELLAS

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

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>55 TFSI</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.995
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	340 CV / 5.000-6.400
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.370-4.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. S tronic de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	75,8 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Dis. ventilados/Dis. ventilados
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente de cinco brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de cinco brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 8,0Jx18"
Unidad probada - Marca	255/40 R20 - Michelin
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.890
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.969 / 1.908 / 1.422
Capacidad del maletero (l)	535
Capacidad del depósito (l)	63

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>250 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	13,5
De 0 a 50 km/h	1,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,3 (5,3)
Recorriendo (metros)	87
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	12,2
1.000 m desde 40 km/h en D	23,3
De 80 a 120 km/h en D	3,4
<b>FRENADA (en segundos/metros)</b>	
Desde 60 km/h	1,5 / 12,7
Desde 100 km/h	2,6 / 35,9
Desde 120 km/h	3,1 / 50,5

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	11,2
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,7
En conducción dinámica	14,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,9
A 140 km/h de cruceo	8,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	741
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano/extraurbano (NEDC)	9,1 / 5,4
Ciclo mixto (NEDC)	6,8
Ciclo mixto (WLTP)	8,8





▲ ▼ El portón le da funcionalidad y es eléctrico. Su maletero cubica 535 litros, pero el respaldo de tres piezas sólo se incluye si se opta por la quinta plaza. La rueda de emergencia, de serie.



▲ La amplitud interior es realmente buena en todas sus cotas, y los asientos son muy cómodos. Sorprende que la plaza central trasera sea opcional –cuesta 365 euros– y no muy confortable, pues el túnel central resta espacio. 975 euros cuesta el climatizador de cuatro zonas.



▲ Estos son los nuevos mandos para las luces. Táctiles.

**SOBRE RAÍLES**  
SI LO EQUIPAS CON DIRECCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS, DIFERENCIAL ACTIVO Y SUSPENSIÓN NEUMÁTICA, VA COMO UN VERDADERO AVIÓN. ROZA LA PERFECCIÓN LA CALIDAD DE CONSTRUCCIÓN ES SENSACIONAL, COMO SU ERGONOMÍA. SE PUEDE CONFIGURAR AL GUSTO, PERO REQUIERE RASCARSE EL BOLSILLO. Y BIEN



▲ Hasta la climatización se controla desde una pantalla táctil de 8,8 pulgadas. La superior tiene 10,1 y el Virtual Cockpit, 12,3. Pero son opcionales.

ternativa para la familia. Ya te he contado que su calidad de acabado es sensacional y que tres personas más se acomodan sin problemas. El quinto ocupante, recuerda, ya va camino de Zaragoza en tren.

No hay problema. Sólo tienes que llenar su depósito de 63 litros –hay uno de 73 litros por 140 euros para pasar menos por ‘boxes’– y ponerte en marcha. Mejor pasa de la ciudad. No le gusta. Y eso que gracias a su tecnología Mild-Hybrid –tiene batería de 48 voltios y un motor de arranque que funciona como alternador y generador con 16 caballos, pero que no mueve el vehículo– consigue la etiqueta ECO de la DGT.

Su motor 3.0 V6 TFSI con 340 CV es una verdadera delicia, y en esta ocasión se acompaña, a la fuerza, de un cambio S tronic de 7 velocidades y del sistema de tracción Quattro. Bendita ‘obligación’.

La insonorización nos aísla del exterior y así disfrutamos de su equipo de sonido, en este caso uno firmado por Bang&Olufsen, aunque no el denominado Advanced, que cuesta 7.710 euros y tiene 19 altavoces y 1.820 vatios.

Viajar es todo un placer, y más si, como es el caso, el coche equipa suspensión neumática, pues a no ser que seleccionemos el modo Dynamic –como en otros modelos de Audi suma Efficiency,



▲ El alerón activo emerge al superar 120 km/h y los pilotos LED van ‘conectados’ entre sí. El A7 Sportback es tan cómodo como deportivo.

Comfort, Auto e Individual–, no nos enteraremos de lo que pasa por debajo, por mucho que monte llantas de 20 pulgadas y gomas 255/40 R20.

Cuando engrana séptima, a una velocidad sostenida de 120 km/h su corazón gira a sólo 1.580 rpm. Por lo tanto, si aquí hubiera las famosas

‘Autobahn’, a 250 km/h giraría a 3.300 rpm. Y es que este A7 Sportback te sorprendería. Tanto, que se permite el lujo

de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 5,3 segundos y de pasar de 80 a 120 km/h en apenas 3,4.

A ritmos legales, su consumo no es disparatado y los 8,5 l/100 km que le hemos medido de media están bastante bien. Tanto, que rebaja tres décimas lo homologado en el nuevo ciclo WLTP –8,8 litros–, pues con el anterior NEDC firmaba un consumo mixto de 6,8 l/100 km.

Se construye sobre la plataforma MLB Evo –por ejemplo, la usa el Bentley Continental GT– y eso se traduce en una dinámica sensacional aún pesando 1.890 kilos. Imagino que una unidad con el equipo de serie ya irá fenomenal, pero si te puedes permitir desembolsar un pellizco por la dirección en el eje posterior o el diferencial trasero deportivo

–nuestra unidad lo tenía–, alucinarás con la habilidad de esta berlina para negociar curvas y curvas como si de un deportivo se tratase.

La dirección es perfecta y su equipo de frenos potente; tanto, que lo detiene desde 120 km/h en 50,5 metros.

83.500 euros no están al alcance de todos. Y, además, sorprende que elementos como el navegador o el Virtual Cockpit, así como los faros Matrix LED, se paguen aparte. Y precisamente no son opciones asequibles, como tampoco lo son la infinidad de sistemas de ayuda a la conducción que puede equipar.

Sólo nos queda resignarnos y ponernos a ahorrar.

### SUS RIVALES



**MASERATI GHIBLI 3.0 V6**  
Su estética enamora tanto como su dinámica. Con este motor va de cine y suena de maravilla, pero no lo hay Q4. No está tan bien acabado, el equipamiento es algo justo y no es nada barato.

Precio	88.800 €
Potencia	350 CV
Consumo NEDC	8,9 l/100km
0 a 100 km/h	5,5 s.



**MERCEDES CLS 450 4MATIC**  
Un rival muy duro, pues su precio es muy ajustado, tiene tecnología de 48 voltios, recibe la etiqueta ECO, corre de sobra, equipa tracción 4Matic... El único pero, que tiene sólo cuatro puertas.

Precio	77.400 €
Potencia	367 CV
Consumo NEDC	7,8 l/100km
0 a 100 km/h	4,8 s.



**PORSCHE PANAMERA 4**  
Es un Porsche... ¿Algo que añadir? Ya no lo hay con tracción trasera, y eso lo encarece. Usa el motor del A7, pero con 330 CV. Aún así, tiene brillantes prestaciones. Es muy amplio y dinámicamente lo borda.

Precio	108.794 €
Potencia	330 CV
Consumo NEDC	7,5 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 s.

Del nuevo Ceed habíamos probado ya algunas versiones de gasolina, y siempre con la carrocería compacta. Pero con nuestro protagonista cambiamos de tercio, pues se trata del Ceed Tourer –carrocería familiar de maletero récord– y equipa el diésel más energético de la gama, asociado aquí a la caja DCT. Una combinación idónea para salir a carretera y devorar kilómetros en familia.

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

Lo hemos contado ya otras veces pero insistimos en ello: los familiares son, a nuestro juicio, los modelos más 'maltratados' por el público español. Y nos referimos a que sus ventas nunca han despuntado, pese a sus múltiples ventajas, mientras que a su lado iban floreciendo segmentos que se ponían de moda, como sucedió primero con los monovolumen –hoy en retroceso– y ahora ocurre con los SUV. Kia sigue ofreciendo el exitoso monovolumen Carens, que no tendrá sucesor, y cuenta con una rica gama crossover/SUV –del Stonic al Sorento, pasando por Niro y Sportage–, pero no baja la guardia en el capí-

tulo de los familiares, un tipo de coche en el que cree la firma coreana, como muestra la presencia en su gama Ceed del exclusivo ProCeed –carrocería 'shooting brake'– y del Tourer que nos ocupa, cuya carta de presentación es un récord.

Y es que los 625 litros de maletero con cinco plazas en uso no tienen parangón en su clase: 610 anuncia el Skoda Octavia Combi, 608 el nuevo Ford Focus Sportbreak, 605 el Volkswagen Golf Variant... Y es un dato clave, pues de cara a los viajes en grupo siempre suele faltar espacio a la ida –cuando tenemos todo colocado como un 'tetrís' alguien se acuerda de las bolsas que hay en la nevera– o a la vuelta –la ropa sucia ocupa más, por algún fenómeno desconocido,

y hay que añadir los 'souvenirs' en forma de quesos, vino o cestas de mimbre–. Y ante eso, el Ceed Tourer da la talla. Además, podemos poner cosas en sus prácticos dobles fondos –más abajo va la rueda de repuesto, que es de serie– y si abatimos el respaldo posterior, de tipo 60:40, el volumen de carga crece a 1.694 litros.

Pero el espacio no se limita a la zona de equipajes, y el habitáculo también es amplio: sobresaliente por altura al techo –96,5 centímetros en la segunda fila, y eso que el acabado GT Line probado tiene techo panorámico–, notable por anchura –los 131,5 centímetros en la banqueta posterior dan para acoplar tres adultos– y aprobado sin más por hueco para las piernas,

pues con un conductor de 1,75 al volante detrás quedaría una cota longitudinal de 69,5 centímetros. La parte buena, que apenas hay túnel de transmisión y el quinto ocupante irá relativamente cómodo.

Seguimos repasando un interior donde hay bastantes compartimentos para guardar cosas y donde prima la racionalidad y la ergonomía. En esto se nota el sello 'alemán' de una marca que diseña y desarrolla buena parte de sus productos en torno a su sede europea en Frankfurt. Todos los mandos están en 'su' sitio y tienen el tamaño adecuado, hay salidas traseras de aire, la pantalla táctil de 8 pulgadas queda a mano, la visibilidad es buena en todas direcciones, los asientos son cómodos y su-



jetan, la instrumentación es completa... ¿Perfecto entonces? La perfección no existe y Kia lo sabe, y por eso se han apresurado a anunciar que la



### LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Otro modelo familiar que consolida nuestra positiva opinión sobre este tipo de vehículos, menos 'de moda' que los SUV pero más racionales en muchos aspectos. El Ceed Tourer combina un maletero récord en su clase con una dinámica notable, una alta calidad general y mucho agrado. Y el motor diésel de 136 CV, asociado al cambio automático de doble embrague, rinde bastante bien.

PRECIO **31.100 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **110** G/KM (NEDC)

### NUESTRA VALORACIÓN

#### NOS GUSTA

**+** Maletero gigantesco. Comportamiento, agrado y confort. Motor eficaz y cambio DCT. Prestaciones correctas. Equipamiento. Gama variada. Garantía: 7 años.

#### DEBE MEJORAR

**-** Espacio un poco justo para piernas y pies en la segunda fila. Dígitos de la climatización poco iluminados. Calidad de plásticos en zonas muy puntuales.

### NUESTRAS ESTRELLAS

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

### LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.6 CRDI 136</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyec. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	136 CV / 4.000
Par máximo/rpm	32,7 mkg / 2.000-2.250

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. de doble embrague, 7 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,2 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,44
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	225/45 R17
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.452
Largo / Ancho / Alto (mm)	4.605 / 1.800 / 1.460
Capacidad del maletero (l)	625 - 1.694
Capacidad del depósito (l)	50

### PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>200 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (10,1)
Recorriendo (metros)	162

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,8
De 80 a 120 km/h en D	7,1
Recorriendo (metros)	199
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

<b>FRENOS (en metros)</b>	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	12,4 / 36,4 / 51,3

### CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	6,0
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,7
En conducción dinámica	8,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,7
A 140 km/h de cruceo	7,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	793
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	4,4
Ciclo extraurbano	4,0
Ciclo mixto	4,2



# Un familiar para acer tar de lleno



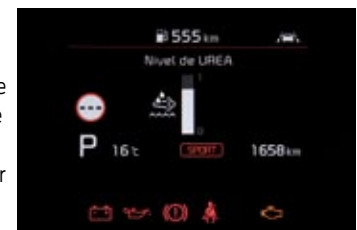


▲▲ No hay otro familiar en su segmento con tanto maletero: 625 litros, y ampliable a 1.694. Bajo el suelo hay diversos huecos muy útiles; y aún más abajo va, de serie, la rueda de repuesto.



**GT LINE**  
**NO ES UN DEPORTIVO, PERO EL CEED TOURER GT LINE PERMITE AFRONTAR VÍAS DE CURVAS A BUEN RITMO: DIRECCIÓN RÁPIDA, SUSPENSIÓN EQUILIBRADA, FRENO SOLVENTES... ERGONOMÍA Y RACIONALIDAD HAY MUCHA 'MENTALIDAD ALEMANA' EN EL INTERIOR DE LOS KIA. TODO ESTÁ EN SU SITIO, EL ACABADO ES BUENO... Y EQUIPA LEVAS**

▶ La instrumentación nos informa sobre el nivel de AdBlue –urea– del sistema limpiador de emisiones. Y en unos meses Kia ofrecerá ya el cuadro digital configurable. A la izquierda del volante hay varios mandos: ayudas, altura de luces...



▶ Todas las cotas interiores son generosas, salvo el hueco para las piernas detrás, sólo correcto. Los asientos son estupendos, y la versión GT Line probada lleva tapicería y volante específicos. Nuestra unidad tenía Pack Premium.



gama Ceed introducirá varias mejoras de las que, por cierto, ya disfrutará desde el inicio el cuarto integrante de la

familia: el Ceed crossover. Es el caso de los mandos de la climatización, que serán más visibles que ahora –con mucha

luz ambiente no se ven bien los dígitos– o del cuadro de instrumentos, pues se ofrecerá ya uno digital configurable.

En cuanto al acabado general, el nuevo Ceed está muy bien hecho, aunque destaque más por ajustes, sensación de robustez y calidad propiamente dicha que por refinamiento, pues conviven los buenos materiales –son mayoría– con plásticos de peor aspecto.

No obstante, la impresión de agrado es alta. Y a eso contribuyen factores ya citados como la amplitud, la ergonomía o la terminación, pero también un equipamiento muy completo –a la extensa dotación del nivel GT Line nuestra unidad sumaba el in-

teresante Pack Premium, que cuesta 2.550 euros– y una buena calidad de rodadura. El nuevo Ceed estrena plataforma, común a la usada en el Hyundai i30 pero con ajustes específicos que buscan un carácter más dinámico, y eso se aprecia en cuanto empezamos a circular. Confort de marcha, buen filtrado de la calzada y suavidad de funcionamiento a la que ayuda un motor diésel bastante silencioso, incluso en frío, y el cambio automático de doble embrague –con levas en el volante y modo Sport–, que encarece la factura 1.700 euros. Aunque si queremos ajustar la factura de verdad lo mejor será apostar por el acabado Tech, ya bien dotado y



◀ Los 136 caballos del moderno 1.6 CRDi dan de sí, ayudados por la caja automática de doble embrague y siete marchas, que apareja un modo de conducción Sport no disponible en los Ceed de cambio manual. La actitud en carretera es noble, segura y eficaz.

razonable, por más que los 6,3 l/100 km de media real se alejen de los 'imposibles' 4,2 homologados en el anterior ciclo NEDC –bajar de 6 es fácil a poco que relajemos el ritmo–; y el conjunto se remata con un comportamiento que calificaríamos con un notable alto, pues los Michelin Primacy 3 en medida 225/45 R17 influyen positivamente en la buena frenada y en el paso por curva. Además, la dirección es precisa y muy rápida –2,44 vueltas de volante–, y el compromiso entre eficacia, balanceo y confort es muy convincente, con una suave tendencia a tirar de morro al límite en las curvas más cerradas y una zaga que jamás se descompone.

3.500 euros más asequible que nuestro protagonista. Salimos a carretera y el Ceed Tourer 1.6 CRDi 136 DCT demuestra que, sin ser un misil, tiene potencia, par y respuesta suficiente para ga-

rantizar buenas prestaciones a plena carga y seguridad en maniobras de adelantamiento, algo con lo que la eficacia del cambio –más suave que rápido, todo hay que decirlo– tiene bastante que ver. Los 7,1

segundos que tarda en recuperar de 80 a 120 km/h están muy bien, e incluso le hemos medido una aceleración desde parado –0 a 100 km/h en 9,7 segundos– mejor de la anunciada. Además, el consumo es

### ▶ SUS RIVALES



**FORD FOCUS SPORTBREAK 2.0 ECOBLUE 150 TITANIUM AUT8**  
 Su diésel más potente da 150 CV; más prestaciones con un gasto parecido. Y el maletero es enorme. Tres acabados a elegir con esta combinación mecánica. Ahora, por 26.500 euros.

Precio	29.725 €
Maletero	608-1.653 l.
Consumo	4,4 l/100km
0 a 100 km/h	9,5 seg.



**PEUGEOT 308 SW 2.0 BLUEHDi 150 EAT8 GT LINE**  
 Lleva más años en el mercado y el maletero no es tan grande. Pero el BlueHDi 150 –sólo en nivel GT Line– gasta lo justo y anda bien. Con descuento baja ahora a 27.400 euros.

Precio	31.900 €
Maletero	556-1.606 l.
Consumo	4,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



**SEAT LEÓN ST 2.0 TDI CR 150 DSG7 FR**  
 Su diésel más enérgico da 150 CV; prestaciones brillantes y gasto sólo algo mayor. El maletero no es tan grande, y en 2020 llega su sucesor. Con nivel FR, ahora 27.200 euros.

Precio	29.440 €
Maletero	587-1.470 l.
Consumo	4,5 l/100km
0 a 100 km/h	8,7 seg.

# Equilibrio perfecto



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

La última actualización le ha sentado de miedo al Renault Kadjar, uno de los numerosos representantes del exitoso segmento SUV compacto. Y no sólo porque haya refrescado su imagen exterior, matizado el interior o presuma de un equipamiento más completo; también porque resulta más confortable y sus motores son mucho más agradables y eficientes que antes.

Comencemos por esto último. Con la gasolina incre-

Si en tus cábalas buscas un vehículo confortable, amplio, bien equipado, agradable y eficiente esta versión del renovado Kadjar no te defraudará. El propulsor da la talla, el cambio EDC facilita la vida, es un gran rodador sobre asfalto y no se arruga fuera de él gracias a soluciones como el Extended Grip.

mentado cuota de mercado a pasos agigantados, la llegada del nuevo bloque 1.3 TCE de 140 caballos da un salto cualitativo respecto al anterior TCE de 130, de 1,2 litros de cilindrada. Desarrollado en

colaboración con Daimler, este moderno propulsor obra el milagro, porque incrementa claramente las prestaciones a la vez que reduce el consumo y las emisiones contaminantes, entre otras cosas porque

incorpora un filtro de partículas GPF.

Se combina con una caja manual de seis relaciones o, como en el caso de la unidad probada en estas páginas, a una transmisión automática con doble embrague de siete marchas, nuestra elección porque facilita mucho la calidad de vida en el día a día. Y si queremos ser protagonistas siempre podremos accionar el modo secuencial, cambiando sobre la palanca porque no se contemplan levas en el volante, como tampoco existe un programa deportivo.

Sí contamos con una función ECO que, al activarla, cuidará algo más nuestro bolsillo, junto al sistema Stop & Start y a un pequeño asistente de recuperación de energía en la frenada.

No es el caso si apuramos al máximo las marchas, ya que el propulsor subirá hasta 6.000 rpm, momento en el que saltará a una relación superior. No obstante, tampoco habrá que apurar tanto, porque a sólo 4.500 vueltas ya lo da todo.

Eso por arriba, porque en la parte baja también resulta

PRECIO **28.960 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **135 G/KM (NEDC)**

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Confort de marcha. Conjunto motor-cambio muy agradable. Habitabilidad y maletero. Versatilidad de uso con Extended Grip. Equipamiento de serie.

DEBE MEJORAR

**-** Dirección suave y poco directa. Distancias de frenado largas debido a los neumáticos M+S. Pantalla del salpicadero baja. Electrónica algo intrusiva.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El éxito de este tipo de vehículos radica en su poderosa imagen y en su habitabilidad. El Kadjar cumple con esos requisitos y añade un gran compromiso entre confort y dinamismo. El nuevo propulsor TCE 140 CV con cambio EDC resulta agradable y nos facilita las cosas en el día a día. El asistente Extended Grip es recurrente sobre superficies de baja adherencia, pero los neumáticos M+S alargan mucho las frenadas...

resolutivo. Su abanico de acción óptimo comienza ya en torno a las 1.500 vueltas, un radio de trabajo que se ase-



▲ Los faros Full Led ofrecen una gran luminosidad. Son de serie.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>TCE 140 EDC</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.332
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 4.500
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.600

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.

<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos, Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	215/60 R17 (M+S)
Marca	GoodYear

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.471
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.449 / 1.836 / 1.613
Capacidad del maletero (l)	472 / 1.478
Capacidad del depósito (l)	55

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>203 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,8 (10,4)
Recorriendo (metros)	159

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,8
De 80 a 120 km/h en D	6,8
Recorriendo (metros)	193
Error del velocímetro a 100 km/h	+3%

<b>FRENOS (en metros)</b>	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,5 / 43,0 / 62,8

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 24,5 km/h de promedio	7,9
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	5,0
En conducción dinámica	10,0
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,9
A 140 km/h de cruceo	8,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	808
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	7,0 / 5,3
Ciclo mixto (NEDC)	5,9
Ciclo mixto (WLTP)	6,5-7,0



▲ El asistente Extended Grip es opcional, presenta tres modos de uso y está ligado a unos neumáticos mixtos M+S. Es más eficaz de lo que podría pensarse.



◀▶ El interior es amplio y los asientos son ahora más confortables al incorporar nuevos mullidos. La capacidad del maletero oscila entre los 472 y 1.478 litros, y se pueden introducir objetos de hasta 2,56 metros de largo si abatimos el respaldo del copiloto. La rueda de repuesto de uso temporal es opcional.

**MUY EQUILIBRADO**  
**EL KADJAR ES UNO DE**  
**LOS SUV COMPACTOS**  
**QUE MEJOR CONSIGUEN**  
**EL COMPROMISO ENTRE**  
**CONFORT Y DINÁMICA**  
**PROGRESO EN EL INTERIOR**  
**AHORA EL ASPECTO DEL**  
**HABITÁCULO ESTÁ MÁS**  
**CUIDADO. LA PANTALLA**  
**TÁCTIL DEL SALPICADERO**  
**QUEDA ALGO BAJA**



▲▼ En la pantalla táctil de 7 pulgadas podemos acceder a numerosas funciones del vehículo. El cuadro de mandos se puede personalizar al gusto, tanto en el color como en la disposición de información.



meja al de un diésel. En cualquier caso, cualquier atisbo de recuperación se transforma en una clara aceleración por el efecto 'kick-down'.

Con 4,45 metros de longitud y una tonelada y media de peso con lo 'puesto', las prestaciones de esta versión son realmente brillantes. Por ejemplo, afrontar una maniobra de adelantamiento y pasar de 70 a 110 km/h se traduce en 5,9 segundos y 153 metros, unos números significativos.

En marcha, el Kadjar es uno de los modelos de su segmento que mejor consigue eso que se denomina compromiso entre confort y dinámica. Pocos 'peros' se le pueden achacar

en el primer aspecto, favorecido por unos tarados de suspensión amables que ahora cuentan con el apoyo de unos asientos más mullidos.

Ideal para viajar, cuando aparecen las curvas tampoco hay demasiado problema; pero si queremos incrementar el ritmo, la electrónica, muy intrusiva, actuará de inmediato. La dirección no ayuda tampoco porque es demasiado suave y poco directa, aunque lo más llamativo han sido las distancias de frenado registradas, más pobres cuanto más incrementamos la velocidad. No es normal firmar 62 metros para detenernos por completo desde 120 km/h; y no lo haría en con-

diciones normales, pero tiene 'excusa'.

La razón es que nuestra unidad lleva asociado el sistema opcional Extended Grip –cuesta 162 euros–, que recurre a unos neumáticos de uso mixto M+S, muy eficaces cuando la adherencia es escasa pero más limitados sobre asfalto perfecto y buena temperatura –15 grados teníamos a la hora de la prueba– que unos similares 'de verano'.

A cambio, este asistente electrónico controla de manera inteligente el control de tracción para superar situaciones en las que aparece nieve, tierra, barro... El sistema antipatinaje se regula por

medio de un mando situado en la consola central que nos permite elegir entre tres modos: Normal, un programa de baja adherencia o blando y otro denominado Experto, que anula la electrónica para que sea el conductor el que tome el control absoluto.

Es un sistema económico y más efectivo de lo que pueda parecer. Lógicamente no es un sustitutivo a la eficacia de la tracción total que, además, sólo está disponible con el motor diésel más potente, de 150 caballos.

El Extended Grip nos sacará de apuros puntuales sobre terrenos en los que la motricidad es un problema. En pistas de tierra también es efectivo,

aunque su funcionamiento se limita hasta los 40 km/h. En ese momento pasa automáticamente al modo Normal

o estándar. Por lo tanto, si la pista es rápida, la electrónica entrará de inmediato y no nos dejará correr libremente.

El habitáculo ha sido mejorado en su última actualización. Ahora se remata con algo más de mimo por el detalle y se ha incrementado el equipamiento. Delante las butacas son amplias y cómodas, gozan de múltiples regulaciones –hasta la longitud de la banqueta– y pueden estar calefactadas y posicionarse eléctricamente, eso sí, pasando por caja.

Detrás ofrece un espacio considerable y sólo la plaza central sufre una merma debido a las salidas de aire centrales. El maletero, por su parte, cubica 472 litros y el piso está compartimentado en dos zonas para organizar la carga. Debajo podemos instalar

una rueda de repuesto temporal –103 euros–, que siempre da más tranquilidad que el kit si somos asiduos a las pistas. Si abatimos el respaldo la superficie queda plana y el volumen se incrementa hasta los 1.478 litros.

En su dotación de serie nuestro protagonista contempla faros Full Led, cámara trasera, pantalla táctil de 7 pulgadas con R-Link, climatizador bizona, tarjeta manos libres, control del ángulo muerto, alerta por cambio de carril... Ya en opción disfrutamos del techo panorámico y del Pack Safety, que incluye frenada de emergencia asistida y un asistente de aparcamiento manos libres.

### SUS RIVALES



**NISSAN QASHQAI DIG-T 140 CV VISIA**

Comparte plataforma y motor con el Renault Kadjar, aunque con esta versión de 140 CV no ofrece caja automática, y por eso es más barato. Muy equilibrado en todo.

Precio	23.500 €
Maletero	430 l
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 seg.



**PEUGEOT 3008 ACTIVE PURETECH 130 CV EAT8**

Recurre a un motor tricilíndrico de 1,2 litros y el cambio automático es de ocho relaciones con convertidor de par. Ofrece el mayor maletero y un consumo muy atractivo.

Precio	28.050 €
Maletero	520 l
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	9,7 seg.



**SEAT ATECA 1.5 ECOTSI 150 CV DSG7 STYLE**

Es el más potente, prestacional y dinámico de los cuatro. El motor presenta desconexión automática de cilindros y el cambio automático es de doble embrague.

Precio	28.618 €
Maletero	510 l
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	8,6 seg.



 **ALMODOVAR DEL RÍO TIENE UN ESPECTACULAR CASTILLO EN EL QUE SE HAN RODADO ALGUNOS CAPÍTULOS DE 'JUEGO DE TRONOS'**

45.000 km  
de sorpresa  
en sorpresa



Viajar en coche por las carreteras de un país de paisajes tan variados como España tiene un importante componente de aventura y otro cultural muy a tener en cuenta. El Hyundai Ioniq híbrido enchufable no se está perdiendo ni un sólo rincón camino de completar los 50.000 kilómetros.



En España, el burro está en peligro de extinción. Al acabar la Guerra Civil había más de un millón y hoy en día no llegan a 30.000 los pollinos censados. Este animal es muy inteligente.



Sorprende la que nos llevamos en Archena (Murcia) con este edificio singular. Un vivero de empresas que forma parte de un plan parcial aún no consolidado. Es obra del estudio Amaa Arquitectos.



◀ La información sobre nuestro estilo de conducción realizado sirve como referencia de cara al consumo.

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

Después de callejear por Madrid Central una buena temporada disfrutando de una etiqueta '0' que vale su peso en oro, decidimos seguir viajando con el Hyundai Ioniq Plug-in camino de los 50.000 kilómetros. Felipe, nuestro probador especializado en viajes relámpago, se hace un Ma-

drid-Palencia-León-Madrid en el día, y a continuación un servidor dirige sus pasos –en este caso el volante– hacia Tarifa. La idea es estacionar el coche en el parking del puerto de la ciudad y coger allí mismo el ferry en dirección a Tánger para pasar unos días visitando esa interesante ciudad. Y aunque este pequeño aparcamiento suele estar siempre lleno tengo suerte y encuen-

tro a la primera un hueco donde dejar el venerado Ioniq de nuestra prueba. Es cierto que el parking iba a costar un dinero, pero no me atrevía a dejar el coche en la calle cuatro días. Aparqué y, por seguridad, hice una foto con el móvil en la que, afortunadamente, se veía la matrícula del coche. Afortunadamente, por la importancia que cobraría este hecho lleno tengo suerte y encuen-

tro a la primera un hueco donde dejar el venerado Ioniq de nuestra prueba. Es cierto que el parking iba a costar un dinero, pero no me atrevía a dejar el coche en la calle cuatro días. Aparqué y, por seguridad, hice una foto con el móvil en la que, afortunadamente, se veía la matrícula del coche. Afortunadamente, por la importancia que cobraría este hecho lleno tengo suerte y encuen-

tro a la primera un hueco donde dejar el venerado Ioniq de nuestra prueba. Es cierto que el parking iba a costar un dinero, pero no me atrevía a dejar el coche en la calle cuatro días. Aparqué y, por seguridad, hice una foto con el móvil en la que, afortunadamente, se veía la matrícula del coche. Afortunadamente, por la importancia que cobraría este hecho lleno tengo suerte y encuen-

tro a la primera un hueco donde dejar el venerado Ioniq de nuestra prueba. Es cierto que el parking iba a costar un dinero, pero no me atrevía a dejar el coche en la calle cuatro días. Aparqué y, por seguridad, hice una foto con el móvil en la que, afortunadamente, se veía la matrícula del coche. Afortunadamente, por la importancia que cobraría este hecho lleno tengo suerte y encuen-

tro a la primera un hueco donde dejar el venerado Ioniq de nuestra prueba. Es cierto que el parking iba a costar un dinero, pero no me atrevía a dejar el coche en la calle cuatro días. Aparqué y, por seguridad, hice una foto con el móvil en la que, afortunadamente, se veía la matrícula del coche. Afortunadamente, por la importancia que cobraría este hecho lleno tengo suerte y encuen-

tro a la primera un hueco donde dejar el venerado Ioniq de nuestra prueba. Es cierto que el parking iba a costar un dinero, pero no me atrevía a dejar el coche en la calle cuatro días. Aparqué y, por seguridad, hice una foto con el móvil en la que, afortunadamente, se veía la matrícula del coche. Afortunadamente, por la importancia que cobraría este hecho lleno tengo suerte y encuen-

# PUNTA PALOMA, EN TARIFA, ES UNA ZONA DE DUNAS MÓVILES DE INCREÍBLE ATRACTIVO. A MENUDO, LA CARRETERA ACABA TAPADA



ro tránsito. Sin embargo, desde el 1 de enero la gestión se puede realizar vía web, a través del sistema BADR (Base Automatizada de Aduanas en

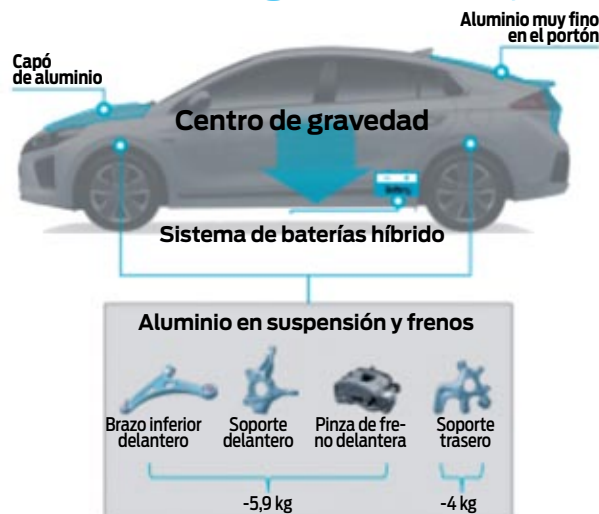
Red), lo que facilitará bastante las cosas.

Al llegar a Tarifa el Ioniq sigue en su sitio, y aprovechamos para acercarnos a la Playa

## DATO CLAVE EL CENTRO DE GRAVEDAD

A la hora de conseguir un comportamiento equilibrado y eficaz hay un dato esencial que no todos los fabricantes tienen en cuenta. Se trata de la posición del centro de gravedad, que a la postre es de la que depende en buena medida la estabilidad y el aplomo de un coche. En el caso del Ioniq, las numerosas piezas de aluminio y la situación de las baterías le otorgan una clara ventaja.

### Centro de gravedad bajo



*En las afueras de Librilla, en Murcia, nos encontramos con Villa Rosalia, un palacete construido a principios del Siglo XX y hoy en ruinas, rodeado de leyendas locales sobre fantasmas.*

de Valdevaqueros, paraíso de todos los deportes que tienen que ver con el aprovechamiento del viento y las olas, tan habituales en una zona repleta de surfistas y kitesurfistas de todo el mundo, incluso fuera de temporada. La duna móvil de Punta Paloma es un espectáculo de una belleza inusual, y la ciudad de Tarifa en sí vive luchando a diario contra un viento al que nunca llegas a acostumbrarte, pero que desde los años 80 ha enriquecido a sus habitantes.

De Tarifa viajamos a Córdoba, donde en la población de Almodovar del Río fotografiamos desde todos los ángulos

posibles el bellissimo Castillo de la Floresta, situado en el monte de El Redondo. De origen musulmán, en este castillo se grabó en noviembre de 2016 la séptima temporada de la serie 'Juego de Tronos'.

El Hyundai Ioniq se mueve como pez en el agua por carreteras nacionales de trazado variado y orografía diversa, con un consumo de 5,4 l/100 km que ocasionalmente baja a 5,0 l/100 km. Eso sí, el coche va ocupado por dos personas con dos maletas de cabina, poco peso para una potencia de 141 caballos que puede con mucha más carga.

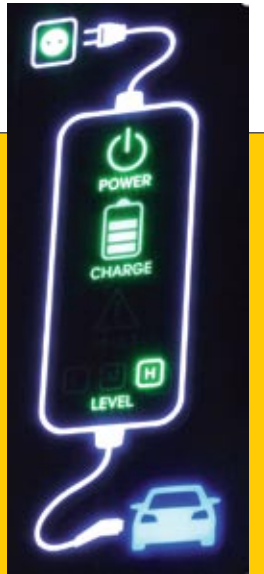
Ya en Asturias, y con 42.759

## DOS HORAS Y CUARENTA MINUTOS DE CARGA Hasta 63 kilómetros de autonomía eléctrica

En un enchufe doméstico normal, cargar la batería del Ioniq Plug-in Hybrid requiere un tiempo de 4 horas y 25 minutos; mientras que si recurrimos a una estación de tipo 'wallbox' el tiempo de carga se reduce a 2 horas y 40 minutos. Y con una carga de la batería hemos llegado a recorrer con el Ioniq Plug-in Hybrid algo más de 60 kilómetros, y sin tener que realizar una conducción excesivamente cuidadosa, aunque sí en una carretera poco sinuosa. En caso de trabajar a 25 o 30 kilómetros del lugar de residencia y poder cargar el coche cada día, el viaje de ida y vuelta al trabajo nos costaría, en luz, alrededor de 1,44 euros, es decir, sólo 2,40 euros cada 100 kilómetros.



▶▶ Tras 2 horas y 40 minutos enchufado a un cargador de alta capacidad, el Ioniq Plug-in puede cubrir 63 kilómetros sin emisiones. En un enchufe normal doméstico tarda 4 horas y 25 minutos.



▶ Con los respaldos traseros abatidos el maletero del Ioniq Plug-in Hybrid puede admitir una bicicleta sin tener que desmontar las ruedas. El comportamiento en curva de nuestro protagonista es impecable.

kilómetros en el marcador, subiendo desde el río Cares hacia Sotres –una de las localidades a mayor altitud del Principado, pues se sitúa a una cota de 1.050 metros–, el probador, acompañado de tres personas, se detiene en un mirador y al bajar del coche aprecian un ligero olor a embrague. No hay más coches que el Ioniq, por lo que no hay duda de que el olor procede de nuestro vehículo. Sin embargo, resulta algo extraño porque el olor desaparece enseguida y ya no vuelve a ocurrir en ningún otro momento. Puestos al habla con los técnicos de Hyundai su contestación es la siguiente:

«No debería oler a embrague, salvo avería del control de embragues, y precisamente en nuestros sistemas de cambio automático con doble embrague estos no patinan casi nada cuando se utilizan en híbridos,

pues arrancan cien por cien embragados gracias al motor eléctrico. Solo resbalan un pelín en los cambios». Esa ha sido la respuesta, y todo indica que no hay avería en el control de embragues, por lo que ha-

brá sido un tema puntual sin mayor importancia, ya que el coche ha seguido viajando sin problemas y sin atisbo de ese llamativo olor.

Con 43.424 kilómetros el Ioniq sube al Puerto de Navacerrada con cinco ocupantes. La prueba se realiza para comprobar que el cambio funciona bien y no huele a embrague. Y, efectivamente, detenido en lo alto del puerto a 1.858 metros no detectamos ninguna anomalía ni olor extraño. El Ioniq sigue en forma. En este recorrido, el consumo ha aumentado hasta los 5,7 l/100 km, pero siempre dentro de unas cifras sorprendentes.

Seguimos hacia los 50.000 kilómetros con uno de los coches más sorprendentes que hemos probado hasta ahora.



# Disfrutaremos de él

Aunque inicialmente no estaba asegurado su lanzamiento en Europa, al final sí disfrutaremos del nuevo Soul, limitado en nuestro continente a las versiones eléctricas e-Soul, con 136 y 204 CV de potencia y una autonomía media de hasta 452 kilómetros. Reinará en la ciudad... y más allá.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Quien vea el Soul como un producto minoritario debería saber que triunfa en muchos mercados, como el norteamericano, y que desde 2009, cuando vio la luz la primera generación, se han vendido casi 1,7 millones de unidades. El segundo Soul, nacido en 2014, incluyó en su gama

una versión eléctrica de 110 CV que fue ganando protagonismo, hasta el punto de sumar más ventas en Europa en 2018 que los Soul de gasolina y diésel.

Y aunque este tercer Soul, fabricado en Corea y desvelado en Los Ángeles hace unos meses, también contará en varios países con mecánicas de gasolina –motores de 147

y 201 CV–, a Europa llegará finalmente sólo con arquitectura eléctrica y rebautizado como e-Soul. La forma básica, muy cuadrangular, recuerda mucho a sus antecesores, pero todo es nuevo, empezando por una plataforma común a la del e-Niro. La longitud crece hasta acariciar los 4,20 metros y la distancia entre ejes aumenta hasta 2,60 metros, lo que tiene una positiva tras-

lación al habitáculo, amplio y luminoso: todas las cotas crecen salvo la altura al techo en la segunda fila, y ésta no plantea problema porque hay espacio de sobra incluso para los más espigados. Por contra, los 315 litros del maletero se nos antojan justos, pues el e-Niro, sólo 18 centímetros más largo, presume de 451 litros.

Y hay que seguir refiriéndose al e-Niro, pues el e-Soul

## FICHA TÉCNICA



MOTOR	100 KW	150 KW
Disposición	Delantero	Delantero
Potencia máxima / rpm	136 CV / 2.600-8.000	204 CV / 3.800-8.000
Par máximo	40,3 mkg / 0-2.400	40,3 mkg / 0-3.600
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática	Automática
Frenos del./tras.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Peso (kg)	1.593	1.682
Largo / Ancho / Alto (mm)	4.195 / 1.800 / 1.605	4.195 / 1.800 / 1.605
Maletero (l)	315 - 1.339	315 - 1.339
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería (kWh)	39,2	64,0
De 0 a 100 km/h (s)	9,9	7,9
Velocidad máxima (km/h)	155	167
Consumo mixto (kWh/100 km)	15,6 kWh/100 km	15,7 kWh/100 km
Autonomía media (km)	276	452
Tiempo de recarga (wallbox 7,2 kW)	6 horas y 10 minutos	6 horas y 10 minutos
Tiempo de recarga (rápida, 100 kW)	42 minutos	42 minutos
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.

PRECIO **Disponible en julio**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

-  Eficiencia y autonomía. Dos versiones. Calidad y agrado. Amplitud. Garantía. Tecnología.
-  Maletero sólo correcto. Ruidos aerodinámicos en autopista. Asientos con sujeción mejorable.



▲▲ Maletero de 315 litros, ampliable a 1.339 si abatimos por completo el respaldo 60:40. Y el habitáculo es realmente amplio.

gar su batería en puntos rápidos de 100 kW –Kia habla de 42 minutos–, al margen de los enchufes domésticos normales o las tomas ‘wallbox’ de 7,2 kW –poco más de 6 horas para completar la operación–. Y la segunda virtud es que el consumo real se ajusta fielmente a lo anunciado, pues la firma coreana homologa una media de 15,7 kWh/100 km en ciclo WLTP y durante nuestro test, realizando una conducción ‘despreocupada’ y no muy eficiente, medimos promedios en torno a 16 kWh/100 km. Y en ciudad, el e-Soul gasta aún menos: se homologan 10,4 kWh/100 km y acercarse a ese valor será sencillo.

Además, el e-Soul pone en juego una avanzada tecnología, con cuatro modos de conducción –en Eco+ se limita a 90 km/h la velocidad–, cinco niveles de retención al decelerar y asistentes de todo tipo.

comparte con él la mecánica de las dos versiones disponibles: la que Kia llama Estándar, con batería de 39,2 kWh y motor de 136 CV, y la llamada Extendida –el nombre puede crear confusión al recordar los ‘eléctricos de autonomía extendida’, que son otra cosa–, cuya batería es de 64 kWh y tiene un motor de 204 CV. Y esta última fue la probada en Frankfurt y sus alrededores; calles, carreteras y autopistas donde el e-Soul más enérgico puso de manifiesto su agrado, silencio y progresividad, pero también su ímpetu, pues acelera de 0 a 100 km/h en 7,9 segundos y solventa los adelantamientos en un suspiro. Es decir, un eléctrico para la ciudad que da la talla fuera de ella. Además, los 452 kilómetros de autonomía entre recargas dan para plantearse retos de cierta envergadura, con dos virtudes añadidas: la primera, que podemos recar-

▼▼ Junto a la rueda para elegir entre marcha adelante o marcha atrás va el botón Drive Mode para seleccionar entre Normal, Eco, Eco+ y Sport. Y con las levas podemos variar –hay cinco niveles– la frenada regenerativa.



FRENTE AL SOUL ANTERIOR, EL NUEVO CRECE 55 MILÍMETROS DE LARGO Y TIENE UNA BATALLA 30 MM MAYOR. POR DENTRO ES MÁS AMPLIO



**UN ATLETA ESTE ATRACTIVO COUPÉ COMPACTO OFRECE UNA IMAGEN Y UN COMPORTAMIENTO MÁS DEPORTIVOS QUE SU PREDECESOR**

# Más listo y dinámico

El nuevo CLA Coupé es un vehículo nuevo de arriba abajo. Nace desde una plataforma más avanzada, presume de un diseño más deportivo y atlético, estrena una gama de motores más eficiente y se rodea de una tecnología más sofisticada. Ya lo hemos probado.



▲▼ La zaga tiene más presencia debido al mayor ancho de vía y a los marcados pasos de rueda, especialmente si porta el deportivo acabado AMG Line. El maletero cubica un volumen de 460 litros.



▲ Las dos pantallas digitales, de 7 pulgadas cada una, se ofrecen en la dotación de serie.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

En 2013 Mercedes-Benz sorprendió a todos con el primer coupé de cuatro puertas del segmento compacto. Y del exitoso CLA Coupé llega ahora su segunda generación, con un diseño más atlético, nuevos motores y una mayor carga tecnológica.

Estéticamente tiene más fuerza. Ha crecido 48 milímetros en longitud, 53 en anchura y 30 en distancia entre ejes; y, además, incrementa hasta en 63 milímetros el ancho de vías y reduce dos milímetros la altura. Estos números, y la nueva plataforma, provocan que tanto la dinámica como el confort hayan ganado puntos extra respecto al modelo anterior.

El abanico de motores es nuevo, pero conocido a la vez. Se trata de una gama de propulsores de cuatro cilindros más eficiente y ya vista en la Clase A y la Clase B, hermanos con los que el CLA comparte gran parte de su genética.

La primera oleada llega en mayo. Se trata de las va-



**ACABADO EDITION 1.** Durante el primer año de ventas del CLA Coupé los clientes más exclusivos pueden elegir el acabado especial Edition 1, una edición limitada basada en la línea deportiva AMG que se desmarca con una imagen más agresiva y mejor equipada. Tiene un sobrepeso de 2.792 euros y añade elementos como llantas de 19 pulgadas, asientos deportivos, el Paquete Night con molduras en negro brillante y terminación en contraste en color naranja.

**PRECIO DESDE 31.400 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 109 A 153 G/KM (NEDC)**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>☑ Tacto general y dinámica mejoradas. Motores más eficientes. Tecnología avanzada.</p>	<p>☐ Acceso a las plazas traseras. Tracción total sólo en la versión 250. Diésel sin caja manual.</p>

riantes de gasolina 180, 200 y 250 4Matic. Las dos primeras parten del conocido bloque de 1,3 litros, desarrollado en colaboración con Renault, que eroga 136 y 163 CV, respectivamente. En lo más alto se sitúa un dos litros de 224 CV, asociado sí o sí en nuestro país a una transmisión automática con doble embrague de siete relaciones y a un sistema de tracción total.

Los que prefieran motor diésel tendrán que esperar hasta finales de verano. Podrán elegir entre las versiones 200 d, con 150 CV, y 220 d, con 190, siempre asociadas a una transmisión 8G-DCT de ocho velocidades con doble embrague. Este bloque cumple con la normativa Euro 6d. Se descarta en nuestro mercado la versión de acceso, que es el 180 d de 116 CV.

El chasis recurre a un esquema McPherson delante y a un eje multibrazo detrás, dispone de suspensión adaptativa si se desea, y se desmarca con reglajes específicos, como unas estabilizadoras reconfiguradas, respecto a sus hermanos A y B.

No hay diferencias en la presentación del interior, con la doble pantalla digital sin visera como gran fuente de información frente al conductor. Detrás se complica algo el acceso debido a la pronunciada caída del techo, aunque una vez sentados el espacio es considerable.

Tecnológicamente el nuevo CLA Coupé hereda funciones de la Clase S, por ejemplo en materia de conducción semiautónoma, gracias a las



▲ El frontal es más bajo, aspecto que mejora la aerodinámica. El nuevo CLA Coupé es más dinámico y confortable que el modelo anterior.

## FICHA TÉCNICA



MOTOR	180	200	250 4MATIC	200 d	220 d
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.332	1.991	1.950	1.950
Potencia máxima/rpm	136 CV / 5.500	163 CV / 5.500	224 CV / 5.500	150 CV / 3.400-4.400	190 CV / 3.800
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.460	25,5 mkg / 1.620	35,7 mkg / 1.800	32,7 mkg / 1.400-3.200	40,8 mkg / 1.600-2.600
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 6 v. o Aut. 7v.	Manual 6 v. o Aut. 7v.	Automática, 7 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.395 (Aut. 1.410)	1.400 (Aut. 1.420)	1.490	n.d.	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688 / 1.830 / 1.439	4.688 / 1.830 / 1.439	4.688 / 1.830 / 1.439	4.688 / 1.830 / 1.439	4.688 / 1.830 / 1.439
Volumen maletero (l)	460	460	460	460	460
Capacidad depósito (l)	43	43	51	43	43
De 0 a 100 km/h (s)	9,4 (Aut. 9,0)	8,5 (Aut. 8,2)	6,3	n.d.	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	216	229	250	n.d.	n.d.
Consumo mixto NEDC (l/100 km)	6,2-6,6 (Aut. 6,1-6,6)	6,3-6,8 (Aut. 6,2-6,6)	6,5-6,7	4,1-4,4	4,2-4,4
Emisiones CO <sub>2</sub> NEDC (g/km)	140-150 (Aut. 138-149)	144-155 (Aut. 138-149)	149-153	109-115	110-117
Precios desde... (euros)	<b>31.400</b>	<b>33.925</b>	<b>45.475</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>

mejoras introducidas en el radar y en las cámaras, ahora con un alcance efectivo de hasta 500 metros.

En su dotación de serie contempla el sofisticado asistente MBUX, con capacidad de aprendizaje gracias a la inteligencia artificial de la que hace gala, la función fónica 'Hey Mercedes' –que pone el mundo en nuestras manos mediante órdenes de voz–, faros LED, un tren de rodaje confort con altura rebajada, cámara trasera, panel táctil en la consola central o el servicio de uso compartido Car Sharing gratuito durante tres años.

Tuvimos ocasión de rodar con la versión 200 7G-DCT, que goza de un motor progresivo, aunque no suena demasiado 'bonito'; pero nos quedamos con la contundencia del 250 4Matic, más prescricional y dinámico gracias a la tracción total que equipa. En cualquier caso, el CLA Coupé es ahora más agradable en cuanto a tacto general, más estable y directo en sus reacciones, y hasta más confortable que antes.



DESDE	<b>98.950 €</b>
	EMISIONES OFICIALES: DE 171 A 198 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Espacio para adultos en la 3ª fila. Refinamiento de marcha. Radio de giro. Calidad. Consumo en diésel. Tecnología.
DEBE MEJORAR	
	Peso elevado e inercias por su gran altura. Precio elevado. Dirección a las cuatro ruedas opcional.

## Un SUV imponente

El X7, que mide 5.151 milímetros y es alto y pesado, se convierte en el SUV más imponente de BMW. Y va como la seda. Eso sí, prepara pasta...

Andrés Mas | [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Mientras que rivales como Audi se han preocupado muy mucho de reducir el tamaño y la corpulencia de su Q7, y visto que las medidas del anterior no terminaban de convencer al menos en el mercado Europeo, BMW, con China y Estados Unidos como objetivos prioritarios, ha diseñado, desarrollado y construido un X7 en formato más que grande, mucho más cercano al Mercedes GLS, con una longitud de 5,15 metros y un peso que se dispara hasta los 2.445 kilogramos en vacío, nada menos que 235 kilos más que un Q7 equivalente. Este tamaño, lógicamente, tiene sus ventajas y sus inconvenientes. La ven-

taja es que el espacio interior en este primer X7 es magnífico, sobre todo en una tercera fila en la que podrán hacer un viaje tranquilamente dos adultos, sin agobios ni estrecheces. Y en esa situación siguen quedando 326 litros de maletero.

El inconveniente es, sin du-

da, su manejabilidad, condicionada por la longitud y la altura. Y en este sentido se habría agradecido que el sistema de dirección integral, que reduce notablemente el radio de giro y ayuda a que el X7 sea mucho más manejable y ágil, fuera de serie y no opcional, con un precio de 1.538 euros



▲ Con siete asientos ocupados, el X7 tiene un maletero que cubica 326 litros. Y la capacidad puede llegar a 2.120 litros con sólo una plaza ocupada.

en un coche de casi 100.000 euros. Una pena, porque el X7 más accesible, con motor diésel de seis cilindros y 265 CV, cuenta con un equipamiento de serie fabuloso que incluye, entre otras cosas, la suspensión neumática, los faros LED, un paquete de seguridad abrumador y muchos detalles no muy habituales entre la competencia. El nuevo SUV de BMW también se ofrece con un motor de gasolina de 340 CV, no muy lógico en Europa por su elevado consumo; y con otro diésel M50d, con 400 CV y un consumo medio homologado de 7,0 l/100 km, que cuesta 124.000 euros. Por lo demás, el nuevo modelo es una delicia por agrado, silencio de marcha y aplomo. Rezuma calidad por los cuatro costados y se postula como un excelente rodador de autovía y autopista para realizar largos viajes en familia sin acusar el cansancio de los kilómetros.



◀ La calidad del X7 está al mejor nivel, y aunque el acceso es algo complicado, la tercera fila de asientos ofrece espacio y confort para dos adultos. En el acabado más completo todo es eléctrico.

DESDE	<b>48.900 €</b>
	EMISIONES OFICIALES: DE 133 A 168 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Comportamiento extraordinario. Calidad general. Equipamiento. Calidad y aislamiento de la capota de lona.
DEBE MEJORAR	
	Sonido del motor a altas revoluciones. Precio algo elevado. Turbulencias por encima de 100 km/h.



## Mucho más deportivo

En la tercera generación del roadster Z4, BMW ha querido dotarle de más carácter y un comportamiento mucho más deportivo. Y lo ha logrado.

Andrés Mas | [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

El nuevo Z4 modifica todas sus medidas, pues crece en longitud, anchura y altura. También se aumenta el ancho de vías, aunque se reduce la distancia entre ejes 26 milímetros. A todo ello habría que sumar una carrocería de estructura más rígida, una posición más centrada de los asientos manteniendo el reparto de pesos ideal 50:50, un centro de gravedad más bajo y una reducción de peso de 50 kilos gracias en parte a sustituir el techo duro escamoteable por uno de lona. Además, el techo de lona aporta más ventajas. Por ejemplo, se puede accionar en marcha hasta 50 km/h en sólo 10 se-

gundos. Y libera en el maletero 281 litros, asegurados vaya como vaya la capota. Esta es de gran calidad, y lo cierto es que ofrece un aislamiento notable, tanto a nivel acústico como respecto a las inclemencias del tiempo. Por ello el roadster alemán no es ruidoso aunque el modelo probado, un sDrive20i de 197 CV, sube de vueltas acompañado

de una sonoridad algo áspera que no nos ha terminado de convencer.

Pero lo que sí nos ha convencido ha sido la estabilidad y comportamiento del Z4. Es verdad que la unidad de pruebas iba calzada con mucha rueda, pero junto con otros compañeros que experimentaron la misma sensación, de lo bien que iba el coche, llega-



mos a pensar que llevaba dirección a las cuatro ruedas o algún sistema de silemblocks que ayudaba a que las ruedas traseras adoptaran un ángulo favorable, una clara mejora que permite trazar curvas más rápidamente, perdona errores de bulto sin inmutarse y aporta un tacto envidiable que acrecienta su deportividad.

El motor de cuatro cilindros, dos litros y 197 CV, asociado siempre a un cambio automático Steptronic Sport de última generación con 8 marchas y levas en el volante, empuja con genio desde 2.500 rpm y sobrepasa la zona roja



◀ El equipamiento del nuevo BMW Z4 incluye, entre otros elementos, faros LED, climatizador bizona y asientos en piel.

sin titubear hasta las 6.500 rpm. Y no es un motor excesivamente gastón, ya que en uso deportivo medimos una media de 11 l/100 km, cifra que baja hasta 7,2 l/100 km circulando a un cruce de 120 km/h, aunque con viento frontal.

El Z4 sDrive20i tiene un precio en España de 48.900 euros, una cifra algo más elevada que su competencia pero con un equipamiento más completo.



EL ATECA SIGUE SIENDO REFERENCIA EN MATERIA DE COMPORTAMIENTO: DINAMISMO PROPIO DE UN COMPACTO

# La lógica se impone



El nuevo Seat Ateca con motor 2.0 TDI CR de 150 CV, tracción 4x2 y y caja manual pone más a tiro que nunca –desde 26.570 euros– las bondades de una mecánica diésel que tiene tanto o más sentido que nunca, pues presume de un consumo y una autonomía imbatibles en carretera, ofrece estupendas prestaciones y disfruta de una etiqueta medioambiental ‘C’ que asegura la movilidad.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Desde su aparición, el Ateca se convirtió en uno de los modelos más cotizados dentro del boyante segmento SUV por su idónea adaptación a las necesidades y los gustos del público español. Un modelo de dimensiones contenidas, que simplifican la circulación

por ciudad o las maniobras de aparcamiento, pero con un aprovechamiento máximo del espacio interior, como demuestran los 510 litros de maletero o sus cinco cómodas plazas; y un modelo también que combina con acierto la vertiente práctica y funcional con la seguridad y el confort, pero también con un factor

poco habitual entre los SUV de talla media y enfoque familiar: el dinamismo. Porque el Ateca se beneficia de una puesta a punto concebida para disfrutar de la carretera, de tal modo que el comportamiento o el tacto de conducción se asemejan al de vehículos compactos como el León.

Todos esas características

siguen presentes en el exitoso SUV de Seat, que ahora evoluciona en varios aspectos. Uno es la ampliación de la gama, pues Seat acaba de lanzar las versiones con motor diésel 2.0 TDI CR de 150 CV con tracción delantera, con un precio más accesible que las versiones 4Drive, que por supuesto continúan a la venta. En con-

creto, el Ateca 2.0 TDI CR 150 con nivel de acabado Style sale ahora, descuento incluido, por 26.570 euros. Eso si equipa caja manual, pues con el cambio automático DSG –dotado de levas en el volante– el precio de arranque es de 28.740 euros. Por encima hallamos otros niveles de equipamiento aún más completos, pero conviene aclarar que la dotación de serie de los Ateca Style ya impresiona: asistente de salida involuntaria de carril ‘Lane Assist’, asistente de luces de carretera cortas/largas, faros

antiniebla con función ‘cornering’, Radio Media System Colour con pantalla táctil de 6,5 pulgadas, bluetooth, conexión USB y toma Aux-In, control de crucero, climatizador automático bizona con salidas traseras, retrovisores exteriores eléctricos, calefactables y plegables eléctricamente, sensor de aparcamiento trasero, sensores de lluvia y luces, ordenador a color, función ‘Coming & Leaving home’, pilotos traseros LED, llantas de aleación de 17 pulgadas, volante multifunción y pomo del cambio en

cuero, inserciones interiores cromadas, espacio de almacenamiento bajo el asiento del conductor, reposabrazos trasero y delantero, revisteros en los respaldos de los asientos delanteros y parasol de conductor y pasajero con espejo cubierto e iluminación, entre otros elementos.

Amplio y bien equipado, el Ateca nos recibe con un puesto de conducción en el que es fácil acomodarse. Esa sensación de que es ‘nuestro coche de toda la vida’ porque el asiento es confortable, no tardamos

nada en poner el volante en la posición más adecuada y hay buena visibilidad en todas direcciones. Vamos bastante más altos que en un modelo compacto, por supuesto, y eso se nota en ciudad porque el tráfico se controla mejor desde ahí arriba, pero el SUV de Seat pisa el asfalto con el aplomo de un vehículo más bajo. Puede que sea el mínimo balanceo en curva o la ausencia de cabeceos al acelerar o frenar, y sin duda los reglajes de muelle y amortiguador se alejan de los tarados ‘blandos’ de



▲ Una de las virtudes del Ateca es el aprovechamiento del espacio, pues sin un tamaño exterior excesivo –4,36 metros de longitud– ofrece un habitáculo amplio para cinco ocupantes y un maletero enorme: 510 litros en los Ateca de tracción delantera y 485 si equipa tracción integral 4Drive.

## MOTOR 2.0 TDI CR 150 ALTAS PRESTACIONES Y ETIQUETA MEDIOAMBIENTAL ‘C’

El motor diésel de 1.968 cc desarrolla sus 150 CV de potencia máxima entre 3.500 y 4.000 rpm, mientras que el par máximo, de 340 Nm, se mantiene constante de 1.750 a 3.000 rpm. Las fricciones se han minimizado al máximo, ganando así eficiencia energética y alcanzando un alto confort de funcionamiento, con bajos niveles de vibraciones y ruidos. Para cumplir los estándares de emisiones UE6 y lograr altas prestaciones, el motor 2.0 TDI CR de 150 CV emplea un

cuidado tratamiento de los gases que ayuda a reducir las emisiones de escape. De hecho, recibe el distintivo medioambiental ‘C’ de la DGT, lo que significa que presenta un alto nivel de tratamiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> y NO<sub>x</sub>, y de las partículas generadas por la combustión. Para lograr una buena circulación de los gases y quemar eficientemente las partículas para evitar su emisión a la atmósfera, el Ateca utiliza tres módulos de tratamiento: catalizador de oxidación, filtro de partículas diésel y sistema de reducción catalítica SCR (Selective Catalytic Reduction) mediante el agente reductor AdBlue.



▲ En los Ateca de tracción delantera el motor 2.0 TDI CR 150 homologa un gasto medio de 4,7 l/100 km.

SÍ AL DIÉSEL  
Interesante  
como nunca

La frecuente desinformación sobre la tecnología diésel, que en realidad es tan eficiente como siempre y más ecológica que nunca, provoca que muchos usuarios duden antes de la compra. Pero no hay razón para elegir otro tipo de mecánica si nos interesa un SUV diésel como el Seat Ateca 2.0 TDI CR 150, pues ofrece un equilibrio entre prestaciones y ahorro superior al de modelos comparables con motor de gasolina o híbrido, la autonomía en carretera no tiene rival, sus emisiones de CO<sub>2</sub> son más bajas que en las versiones de gasolina y la generación de NO<sub>x</sub> es casi nula. Además, disfrutan de la etiqueta ‘C’, que, por ejemplo, permite circular en 4 de los 5 escenarios por alta polución de la ciudad de Madrid, e incluso por ‘Madrid Central’ cumpliendo determinadas condiciones.



# LAS VERSIONES DE TRACCIÓN DELANTERA DEL ATECA CON MOTOR DIÉSEL DE 150 CV –MANUAL Y DSG– GASTAN 4,7 L/100 KM DE MEDIA



◀ El cuadro de mandos Digital Cockpit, que permite variar el diseño de la instrumentación, está disponible como opción –350 euros– en los acabados Style, Xcellence y FR, y también forma parte de los paquetes opcionales Style Edition, Xcellence Edition y FR Edition.



alguno de sus rivales; pero el caso es que salimos a carretera y empezamos a disfrutar con el Ateca desde el primer momento. Tacto de ‘coche normal’; e incluso iríamos más lejos: cuántos ‘coches normales’ querrían disfrutar de este tacto. Enlazar curvas es una gozada por la precisión y rapidez de la dirección, el buen trabajo de la suspensión –incluso si el asfalto no se halla en el mejor estado– y la eficacia y resistencia de los frenos. Además, no se aprecian inercias molestas a medida que avivamos el ritmo, a lo que con-

▶ El SEAT Drive Profile permite adaptar el Ateca a cada situación con el mando de la consola. Hay modos Normal, Eco, Sport e Individual, y la versión 4Drive DSG añade varios más.



tribuye un peso contenido: 1.453 kilos en la versión 4x2 de caja manual. La moderna plataforma MQB del Ateca es clave en ese apartado, pues ayuda a aligerar el conjunto

y a incrementar la rigidez, al margen de generar otros beneficios, pues es compatible con los más modernos asistentes de conducción: control de crucero adaptativo ACC con asistente de frenada en ciudad y reconocimiento de peatones Front Assist, asistente de conducción autónoma en atascos Traffic Jam Assist, reconocimiento de señales de tráfico, detector de ángulo muerto, asistente Park Assist de aparcamiento automático tanto en batería como en línea...

Mientras nos divertimos en una endiablada carretera de curvas mantenemos el SEAT Drive Profile en su programa Sport, que acentúa el dinamismo del Ateca y nos hace sentir como si fuésemos por raíles, pero al regresar a la autovía seleccionamos el modo Normal. También podemos optar

por el programa Individual, con el que configuramos la respuesta de motor, cambio y chasis a voluntad, o por el modo Eco, que maximiza las virtudes ahorradoras de nuestro protagonista, cuyo gasto medio homologado es de sólo 4,7 l/100 km.

Ya en su día valoramos positivamente el bajo consumo real del Ateca 2.0 TDI CR 150 con tracción integral 4Drive y caja DSG –anuncia 5,5 l/100 km de media y, en la práctica, supera por poco los 6 litros a plena carga–, pero en las nuevas versiones de tracción delantera el motor diésel de dos litros y 150 CV requiere aún menos gasóleo. En los viajes por autovía, manteniéndonos dentro de los límites de velocidad legales, rondaremos los 5 litros cada cien kilómetros; y aunque aumentemos algo la

carga o el ritmo de marcha el promedio no rebasará por mucho los 6 litros.

Es ahí donde un SUV de mecánica diésel se muestra imbatible, pues a poco que realicemos una conducción turística los 50 litros de gasóleo del depósito de nuestro protagonista nos darán para cubrir casi 1.000 kilómetros entre repostajes. Eso es confort, pero también economía.

Además, que el nuevo Ateca 2.0 TDI CR 150 4x2 sea ahorrador no significa que renuncie a unas estupendas

prestaciones, pues el motor diésel de Seat, optimizado para cumplir la normativa medioambiental más exigente, entrega la potencia máxima desde 3.500 rpm y se beneficia de un par máximo altísimo: 34,7 mkg entre 1.750 y 3.000 vueltas. Es decir, respuesta a cualquier régimen, de manera que agrada tanto al callejear por ciudad como al afrontar la subida de un puerto de montaña plagado de horquillas o solventando el adelantamiento de un camión –en la versión de cambio manual, poco más

de 7 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h en cuarta–. No hay más que observar sus registros de aceleración, con sólo 8,8 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado. No obstante, el cliente puede optar entre la versión de caja manual, con seis velocidades y un tacto exquisito, y la de cambio DSG, en este caso con siete relaciones y la posibilidad de elegir entre funcionamiento automático o manual secuencial –mediante la palanca o usando las levas–. Y también incorpora transmi-

sión DSG el Ateca 2.0 TDI CR 150 con tracción 4Drive, que consume ligeramente más pero apenas ve reducida su autonomía, pues su depósito tiene una capacidad superior: 55 litros. Además, con la tracción integral el SUV español recibe un equipamiento aún más completo, pues añade la función de descenso de pendientes Hill Descent Control y amplía el número de perfiles de conducción del SEAT Drive Profile con los programas para conducción sobre nieve o hielo, y para uso ‘off road’.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TDI	2.0 TDI DSG	2.0 TDI 4DRIVE DSG
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.968	1.968	1.968
Potencia máxima/rpm	150 / 3.500-4.000	150 / 3.500-4.000	150 / 3.500-4.000
Par máximo/rpm	34,7 / 1.750-3.000	34,7 / 1.750-3.000	34,7 / 1.750-3.000
Tracción	Delantero	Delantero	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	225/55 R17
Peso (kg)	1.453	1.483	1.578
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.363 / 1.841 / 1.615	4.363 / 1.841 / 1.615	4.363 / 1.841 / 1.611
Volumen maletero (l)	510	510	485
Capacidad depósito (l)	50	50	55
De 0 a 100 km/h (s)	8,8	8,8	8,8
Velocidad máx. (km/h)	200	200	196
Consumo mixto (l/100 km)	4,7	4,7	5,5
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	124	123	145
Precios desde... (euros)	26.570	28.740	34.060

## GAMA ATECA 2.0 TDI CR 150 VARIEDAD MECÁNICA Y MÚLTIPLES ACABADOS

El motor 2.0 TDI CR de 150 CV ya está disponible para el Seat Ateca en versiones de tracción delantera e integral 4Drive. En el primer caso, el cliente puede elegir entre la caja manual de seis relaciones o el cambio automático DSG de doble embrague y siete velocidades, mientras que si optamos por la tracción 4Drive, el diésel de 150 CV se asocia a la caja DSG. En materia de prestaciones todos brillan a gran nivel, pues si las versiones 4x2 alcanzan 200 km/h de velocidad máxima y pueden acelerar de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos, el Ateca 2.0 TDI CR 150 4Drive DSG anuncia cifras casi idénticas: 196 km/h de velocidad y 8,8 segundos para alcanzar 100 km/h. Y las posibilidades de elección se multiplican gracias a la gran variedad de niveles de acabado disponibles con la mecánica 2.0 TDI CR 150: Xcellence, Xcellence Edition, FR y FR Edition pueden combinarse tanto con los Ateca de tracción delantera –manual y DSG– como con el Ateca 4Drive DSG, mientras que las dos versiones de tracción 4x2 también se ofrecen con acabado Style y Style Edition.

Del Ateca 2.0 TDI CR de 150 CV hay tres variantes mecánicas según el tipo de tracción y el cambio utilizado; pero la oferta se multiplica gracias a los seis niveles de equipamiento: en total, 16 versiones.



José Miguel Aparicio es, como él se define en esta entrevista, 'un ingeniero de letras'. Eso ya habla de una gran capacidad de análisis que unida a su dilatada carrera en el sector del automóvil –que ha vivido en primera persona en una familia apasionada por el automóvil– hacen que su voz esté más que autorizada para repasar la actual situación del sector y sus retos para el futuro más inmediato, desde un análisis más reposado.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

–Audi ha logrado ser la marca premium más vendida durante 25 años, ¿qué ha sido más difícil, llegar o consolidarse en esa posición?

–Consolidarse y mantenerse ahí, porque la lucha en el mercado premium está más competida que nunca. Es una consecuencia de muchos años de trabajo bien hecho, con los managers que me han precedido y con los equipos asociados a Audi. Durante muchos años ha habido una planificación muy razonable, con un muy buen equilibrio entre ambición y realismo. Además, se ha invertido muchísimo en generar marca en términos de comunicación, con unos valores y unos atributos muy claros. Y luego hemos tenido el soporte de una red de concesionarios que ha atendido muy bien a los clientes y ha sido clave para desarrollar el negocio en todos los ámbitos, tanto en los coches nuevos, como en los usados o la posventa.

–¿Cuáles son los valores que os han llevado a esa posición. Qué habéis hecho diferente frente a otras marcas de la competencia?

–Creo que toda marca se empieza siempre por el producto; y en el caso de Audi ha sido siempre muy ajustado a las necesidades del mercado español por una parte y por otra muy diferenciado en términos de diseño. Hablo no de estos últimos años, sino de los últimos 25. Creo que Audi despuntó con quattro, con la construcción en materiales ligeros, con las tecnologías de ilumina-

ción... Creo que hizo creíble nuestro mensaje principal de 'A la vanguardia de la técnica'. Y luego diseños que encajaron mucho con el espíritu de nuestra sociedad; el carácter deportivo ha sido muy importante también. Nuestra red de concesionarios invirtió mucho en instalaciones y en llegar a los clientes. Y creo que Audi siendo una marca premium es una marca muy cercana, que gusta, con la que los consumidores se identifican. Y eso es un valor que hemos sido capaces de tangibilizar después en ventas en segmentos que hemos ido incorporando, porque hemos ido incorporando, porque hemos tenido una estrategia de ir a clientes desde que son más jóvenes con productos como el A1, el Q2 o el Q3.

–Para este 2019 supongo que el objetivo son 26 años de liderazgo, pero ¿cómo ves el mercado, que ha empezado realmente peor de lo que esperábamos?

–Me atrevería a decirte que para este año el liderazgo no es un objetivo; es una consecuencia esperada. Pero estamos en un entorno con tal nivel de transformación –por electromovilidad, por la evolución hacia servicios de movilidad, hacia la conectividad...– estamos trabajando en tantas áreas a la vez que nos salimos del esquema tradicional muy enfocado a hacer volúmenes. Evidentemente sí esperamos que se produzca esa consecuencia. Hemos empezado el año con una cartera más débil debido al proceso de homologaciones WLTP (desde septiembre la oferta de produc-

to ha estado restringida y se ha ido abriendo poco a poco, ahora ya contamos con una oferta amplia y suficiente). Y luego tenemos un enorme elenco de novedades que comunicar y que van a constituir un porcentaje muy importante de nuestras ventas. Empezamos 2019 recién lanzado el A1 y la comunicación del Q3. Y a continuación vamos a poner en el mercado el e-tron. Luego estamos trabajando en las áreas de acceso que nos permiten rejuvenecer nuestra marca y llegar a un público más joven, como la electromovilidad. Y en Ginebra presentamos cuatro híbridos enchufables que también van a ser lanzados en el transcurso del 2019.

–¿Cómo nos quitamos el sambenito de que el coche es una cosa mala, que contamina, que es el creador de todos los males de la humanidad? ¿Qué mensaje hay que lanzar?

–Creo que tenemos que recuperar algo fundamental, que el coche proporciona libertad, es sinónimo de libertad. Y esa es nuestra misión, la de proporcionar libertad para que los consumidores, nuestros clientes, puedan ir donde quieran, como quieran y cuando quieran, y que sea de una forma social y medioambientalmente sostenible. Además, siendo el automóvil algo que es necesario para explicar nuestra sociedad hoy en día por ese nivel de libertad que ha proporcionado, además es el sector que más invierte en la mejora continua y especialmente en la sostenibilidad, generando combinaciones, generando nue-

vas ofertas que nos están acercando ya a lo que en Audi hemos llamado el camino hacia una Visión 0 emisiones que empieza a poder verbalizarse, aunque es cierto que todavía a muchos años vista.

–Como representante de este sector ahora mismo ¿qué le pedirías al Gobierno, qué debería hacer con el sector del automóvil?

–Lo uno con tu pregunta anterior sobre cómo veo el mercado; el mercado lo vemos decreciendo respecto al año pasado; esto es malo. Llevamos cinco años de crecimiento, no hemos alcanzado todavía nuestra tasa potencial de ventas y sin embargo el mercado está decreciendo sin tener un entorno macroeconómico negativo. Las previsiones de crecimiento, aunque se han ajustado, están por encima del 2 por ciento pero el mercado ha decrecido. ¿Qué le pediríamos a las autoridades? Pues dado que este decrecimiento es provocado en parte por la incertidumbre ante tanta alternativa de propulsión, le pediríamos lo que en parte Anfac ya ha dicho: neutralidad tecnológica desde el punto de vista de las soluciones. La Unión Europea ha marcado unos hitos de cumplimiento de la normativa de emisiones que son extraordinariamente ambiciosos; entonces creemos que es una buena ruta establecer unos objetivos y que después sea la innovación y la capacidad de emprendimiento de las empresas la que nos lleven a cumplirlos. En segundo lugar pedimos un apoyo a la renovación del par-

que, porque realmente el 80 por ciento del problema de contaminación del parque se concentra en los coches más antiguos. Desde el punto de vista de los fabricantes creemos que debemos ir a una fiscalidad más orientada al uso y menos a la adquisición por un lado. Y por otro lado, poner en marcha planes de achataamiento que potencien las decisiones de los consumidores, porque estos planes son muy persuasivos, y cuando los hemos tenido han sido muy buenas herramientas para conducir a este fin. Y por último, lo que pediríamos es que de la misma manera que se han generado ciertas dudas sobre el diésel, que se afirme que los motores de combustión, el diésel en particular son ofertas que cumplen con la normativa vigente, que han mejorado enormemente respecto a sus predecesores tecnológicas y que hoy en día pueden ser tan buena alternativa como la que más. Teniendo en cuenta, además, que muchos de los propulsores diésel emiten menos que algunos híbridos; es decir, que es una alternativa absolutamente realista.

–Si existiera esa neutralidad tecnológica, ¿cuál crees que es ahora la tecnología más eficiente?

–Si eficiente lo entendemos en términos de generación de contaminación, el coche cien por cien eléctrico alimentado por fuentes de energía renovables; eso está claro. Ahora bien, si por eficiente entendemos un equilibrio entre la sostenibilidad y el valor generado para un cliente en términos de coste, de ciclo de vida del producto, para mí la mejor tecnología a día de hoy, sin lugar a dudas, es el diésel.

–¿Se te ocurre alguna frase pa-

ra contrarrestar eso de 'el diésel tiene los días contados'?

–'El diésel es parte de la solución medioambiental...' Y me explico, las emisiones de NOx de un motor diésel están a la altura de las emisiones de un coche de gasolina –en promedio un coche

NUESTRA MISIÓN ES PROPORCIONAR LIBERTAD PARA QUE LOS CONSUMIDORES, NUESTROS CLIENTES, PUEDAN IR DONDE QUIERAN, COMO QUIERAN Y CUANDO QUIERAN Y QUE SEA DE UNA FORMA MEDIOAMBIENTAL Y SOCIALMENTE SOSTENIBLE



# «El diésel es parte de la solución medio ambiental»







# «CREO QUE AUDI, SIENDO PREMIUM, ES UNA MARCA CERCANA, QUE GUSTA, CON LA QUE LOS CONSUMIDORES SE IDENTIFICAN»

diésel puede estar en un 0,08 y un gasolina en un 0,06, es decir, prácticamente, puestos en una escala ya no hay diferencias. Ahora bien, el diésel emite un 15 por ciento menos de CO<sub>2</sub> y presenta importantes economías de escala en el manejo de flotas de coches con kilometrajes elevados y en segmentos altos. Por lo tanto el diésel es parte de la solución y de la propuesta que los fabricantes tenemos que hacer. Incluso dentro del diésel nosotros tenemos opciones como el diésel electrificado, con las tecnologías Mild Hybrid que aportan ventajas adicionales del orden de una reducción de un litro cada 100 kilómetros y que disponen de etiqueta ECO. Luego yo diría que no solo es parte de la solución sino que lo será durante muchos años.

**–En este panorama de incertidumbres hay una pregunta clásica: ¿qué coche me compro? ¿Hay alguna respuesta que se pueda dar hoy?**

–Pues yo, desde luego, me compraría un diésel Mild Hybrid, con etiqueta ECO. Creo que es una alternativa extraordinariamente buena.

**–Se ha puesto una fecha, el 2040, para la descarbonización del parque. ¿Crees que estaremos preparados para que en 2040 el cien por cien de los coches que circulen por**

**nuestro país sean eléctricos?**

–Los fabricantes ya estamos diciendo que en 2025 un tercio de los coches estarán electrificados. Una de las cosas que tenemos que pedir al Gobierno es que las decisiones y los debates no sean fruto de un análisis ideológico sino de un análisis científico. Para responder a esa pregunta, antes tendremos que responder a otras preguntas: ¿tendrá el mundo capacidad suficiente para el suministro de baterías para todo el parque europeo, por ejemplo? ¿cuál será el mix energético que se producirá, será un mix

bonización total tenemos que plantearnos si tenemos una alternativa redonda desde todos los puntos de vista. Y creo que no solo debemos hablar de los impactos medioambientales, sino también de los impactos sociales. En España hemos vivido una crisis económica salvaje y parece que no nos acordamos de ella. En aquel momento lo prioritario era conseguir empleo para las personas y el automóvil en España genera el 10 por ciento del PIB del país y trabajan directa o indirectamente dos millones de personas. Somos el segundo

a ese fin que es el de sentar en la mesa a todos los actores relevantes y poner todos los temas que son importantes para el automóvil. Y eso es una gran iniciativa. Lo que ocurre es que desde el sector tenemos que pedir que ese acuerdo de intenciones que marque una ruta sea compatible y sea coherente con la ley de transición de cambio climático que también acaban de aprobar. Y que al final los principios sean los mismos. Desde luego, desde nuestro lado lo que pedimos es neutralidad tecnológica, debate desideologizado y luego poner encima de la mesa todas las ayudas a la infraestructura, como a la innovación, a la transición industrial como al rejuvenecimiento del parque.

**–Como amante de los coches ¿crees que en 20 o 30 años seguiremos hablando de coches o esto de la nueva movilidad va a convertir vuestros coches en ‘lavadoras con ruedas’ que no generarán ningún tipo de pasión?**

–Creo que si se respira algo en Audi es pasión, incluso cuando estamos hablando de electromovilidad. La electromovilidad también es aceleración, prestaciones, una experiencia diferente... Así que yo estoy convencido de que vamos a seguir hablando de coches y que los coches van a ser tremendamente atractivos. De hecho, estamos en una

ANTES DE PLANTEARNOS LA DESCARBONIZACIÓN TOTAL TENEMOS QUE VER SI TENEMOS UNA ALTERNATIVA REDONDA DESDE TODOS LOS PUNTOS DE VISTA. Y CREO QUE NO SOLO DEBEMOS HABLAR DE LOS IMPACTOS MEDIOAMBIENTALES, SINO TAMBIÉN DE LOS IMPACTOS SOCIALES

energético saludable... Porque si el planteamiento es sustituir motores diésel con tecnología europea fabricados en España por motores eléctricos que después se alimentan con centrales térmicas de carbón, es muy mal negocio. Habrá que ver qué se hace con el reciclado de las baterías, habrá que ver si tenemos generación eléctrica suficiente en España para todo ese parque... Luego yo creo que antes de plantearnos la descar-

productor europeo de coches y el octavo del mundo. Por eso tenemos que pensárnoslo muy bien antes de tomar decisiones que van a tener impacto en todos los sentidos.

**–Y sobre todo tomarlas sin consultar al sector...**

–Bueno, el Gobierno sí habla con el sector. Ahora ha lanzado una nueva iniciativa, el acuerdo estratégico de automoción, una buena iniciativa, que responde

## MÁS PERSONAL

**–¿Cuál es el primer recuerdo que tienes de un coche?**

–El primer coche que yo conduje era un Seat Panda que tenía mi madre, con una aceleración en primera que era descomunal. Era un Seat Panda Sprint. Lo que pasa es que luego ya al pasar a segunda aquello bajaba. La verdad es que era un coche muy divertido. También recuerdo el Seat 127 de mi madre cuando venía a buscarme al colegio. La verdad es que hablamos de un momento en el que vivíamos en otro país, en otras circunstancias. Ahora cuando recuerdo aquellos vehículos y los comparo con lo que tenemos hoy parece increíble. Porque si comparas cómo han evolucionado los coches a cómo han evolucionado las casas... la cantidad de ordenadores, de cableado, de inteligencia que llevan. Realmente es espectacular.

**–Si no trabajaras en este sector, que es vanguardia absoluta, en qué tipo de sector te gustaría trabajar.**

–Yo creo que me movería muy bien en los ámbitos de la enseñanza, del ‘coaching’, de trasladar la experiencia del ‘management’ a otras personas. Otros ámbitos asociados a la innovación, quizás el campo de la transformación digital, que tiene un componente de innovación y un componente pedagógico. Si te digo la verdad, vivimos tan rápido que no tengo mucho tiempo de cuestionármelo.

**–No te planteas, por tanto salir del mundo del automóvil...**

–No, estoy en el sitio en el que quiero estar; me apasiona mi trabajo, me apasiona Audi. Yo soy ingeniero industrial, pero algunos

me definen como un ingeniero un poco de letras y cuando yo estuve en la carrera con mis amigos, todos son unos apasionados de los coches. Yo soy más apasionado de las personas, de las organizaciones y de lo que son capaces de hacer cuando ponen el talento a convivir conjuntamente.

**–Un coche de Audi que te apasione**

–El Q8, que es el que tengo ahora. Me apasiona cada día. Tengo que reconocer que cuando voy a algún sitio, lo aparco y al salir de comer le hago fotos al coche. ¡iiiMe hago fotos de mi coche!!!; eso no me ha pasado en mi vida. Pero me gusta toda la gama deportiva, el RS6, el S5 Cabrio, qué decir del R8... Es una marca apasionante. Me parece un coche extraordinariamente fascinante el A6 nuevo, un coche que te



época apasionante, porque estamos definiendo un futuro que no va por un carril. Ahora, hemos llegado a la ‘conquista del oeste’, donde todo se abre, es una gran pradera y cada uno se tiene que definir y encontrar su ruta. Y existen muchos caminos posibles. Creo que el futuro va a ser apasionante; va a haber automóviles y automóviles muy atractivos.

**–¿Las siguientes generaciones seguirán comprando coches o tendréis que redefinir vuestra manera de hacer llegar a la gente vuestros productos?**

–Posiblemente las nuevas generaciones tendrán mucho menos apego al concepto de ‘esto es mío y esto es tuyo’ y la economía colaborativa estará instaurada y por tanto no será poseer sino experimentar. Pero dentro de eso creo que el automóvil será una pieza fundamental de la vertebración de nuestra sociedad y por tanto experimentarán, consumirán y vivirán en coches. Luego, en paralelo con la venta de automóviles tendremos todas las opciones de los servicios de movilidad, porque la movilidad va a crecer exponencialmente. Yo mismo, el lunes me levanto en Madrid, a las 9 estoy en Barcelona y algunos días a las 7 de la tarde estoy en Múnich. Esto era impensable hace 10 o 15 años. Si bien es cierto que va a haber cada vez plata-

Nacido en Madrid en 1973, José Miguel Aparicio Sanchiz es ingeniero industrial, Master en Ingeniería de Automoción por el INSIA y Master en Dirección y Administración de Empresas por el IESE. Aparicio arrancó su amplia trayectoria dentro del sector de la automoción en Ford, desde donde dio el salto, en el año 2010, al Grupo Volkswagen. Hasta 2015, ocupó el cargo de Director de Ventas de SEAT España. Más tarde, se incorporó a Volkswagen Group España Distribución en calidad de Director General de Škoda España. Durante esta etapa contribuyó decisivamente a renovar el posicionamiento de la marca y a reforzar su sólida presencia en el mercado español. Después de dos años en el cargo, a finales de 2017, Aparicio fue nombrado director general de Audi España, cargo que desempeña desde el 1 de enero de 2018 hasta la fecha. En su faceta más personal, José Miguel es un apasionado del deporte al que le encanta viajar y pasar todo el tiempo posible con sus tres hijas.

ESTAMOS EN UNA ÉPOCA APASIONANTE, DEFINIENDO UN FUTURO QUE NO VA POR UN CARRIL. HEMOS LLEGADO A LA ‘CONQUISTA DEL OESTE’, DONDE TODO SE ABRE, ES UNA GRAN PRADERA Y CADA UNO SE TIENE QUE DEFINIR Y ENCONTRAR SU RUTA. Y EXISTEN MUCHOS CAMINOS POSIBLES.

formas compartidas también es cierto que los kilómetros persona/año de movilidad van a ser mucho más altos, con lo cual al final creo que hay un escenario de crecimiento para todos.

rodea, te persuade completamente cuando lo pruebas.

**–¿Qué coche de la competencia te hubiera gustado que hubiera hecho Audi?**

–Yo no puedo contestar a eso, pero creo que nuestros competidores hacen coches francamente buenos. Creo que tenemos que aprender de iniciativas de rejuvenecimiento, de modernización. Creo que nuestra competencia hace muy bien las cosas.

**–¿Conducir o que te conduzcan?**

–Hombre... Conducir. Aunque iremos poco a poco hacia la conducción autónoma y el mayor aprovechamiento del tiempo. Es verdad que es diferente conducir en un contexto de ocio o de trabajo, porque la conectividad te permite ir trabajando en

el coche. Por eso a veces es más útil que te conduzcan.

**–En estos tiempos de digitalización parece que internet es lo que ha cambiado el mundo, pero con el automóvil realmente hemos conocido el mundo. Se te ocurre un invento más importante que el automóvil**

–En la historia hay muchos grandes inventos, desde la rueda hasta el fuego... Del automóvil debemos reivindicar su peso y su papel, porque es un instrumento de libertad individual. Y creo que internet, llevar el conocimiento o la conexión a cualquier lugar del planeta es una baza fundamental, pero no tenemos por qué contraponerlos; no está uno u otro. Es cierto que el automóvil forma parte del paisaje de los últimos años y tal vez por eso no se le valora como al recién llegado.



## LA PRODUCCIÓN DE COMBO LIFE Y COMBO CARGO ARRANCÓ EN JULIO



# Otro gallego global

El nuevo Combo marca un hito en la historia de la planta viguesa de Groupe PSA, al ser el primer vehículo de Opel producido en la factoría. De las 26.500 unidades fabricadas hasta la fecha, el 88 por ciento ha tenido como destino la exportación, pues Vigo abastece ya a más de 30 países.

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

La Línea 2 de la factoría de Vigo es, desde julio, la encargada de producir las versiones Life—destinadas a pasajeros—y Cargo—variante profesional—del nuevo Combo, el primer modelo de la firma alemana fabricado en la planta gallega en sus más de 60 años de historia. El Opel Combo compar-

te la evolucionada plataforma modular multienergía EMP2 con el Citroën Berlingo y los Peugeot Rifter y Partner, que también salen de Vigo para la mayoría de los destinos—en el caso de Citroën y Peugeot, una parte de la producción se realiza también en la planta lusa de Mangualde—; y para su industrialización se creó un cuarto equipo de trabajo,

constituido por 900 personas, al tiempo que se realizaron importantes transformaciones en el útil industrial de la factoría, como almacenamiento automático en las líneas de prensas, control geométrico de calidad por visión artificial, robots colaborativos—cobots—, sistema 'Full Kitting' con distribución vía AGV—vehículos autoguiados— y nuevos medios

de automatización del aprovisionamiento logístico. El sistema de producción de Vigo se basa en el principio de 'Calidad Ningún Defecto', que PSA resume como «producir bien y a la primera, detectar y corregir errores, y erradicar los problemas». Para mantener ese principio de calidad, el personal de producción ha recibido 120.000 horas de formación.



▲ Las dos nuevas versiones del Opel Combo—Combo Life y Combo Cargo—están disponibles con dos diferentes longitudes de carrocería: M y XL.

## EN 2020 LLEGARÁ LA VERSIÓN ELÉCTRICA El sexto Corsa será desvelado en junio



Hace ya 37 años veía la luz el primer Corsa, un modelo producido en la planta zaragozana de Figueruelas que suma ya cinco generaciones y 13,5 millones de unidades vendidas, y que en breve prolongará su historia gracias al sexto componente de la saga, que será desvelado en los primeros días de junio e iniciará su fabricación en octubre. Lo confirmaba recientemente, durante una visita a Madrid, el presidente de la marca, Michael Lohscheller, quien añadió que el Corsa eléctrico llegará un poco después, a comienzos de 2020, y será producido también en las instalaciones aragonesas, en las que el grupo PSA, propietario de la marca alemana, invertirá 250 millones de euros hasta el año

2021 para adaptar la factoría al nuevo Corsa y su variante de cero emisiones, lo que incluye diversos proyectos de mejora energética e innovación tecnológica. Lohscheller, que destacó la importancia de la fábrica zaragozana para Opel en términos de volumen pero también de tecnología e innovación, resaltó el «resultado sobresaliente» de Opel en 2018, pues la marca logró el mayor beneficio anual desde 1999 gracias a «una estricta gestión de costes, pero también a la mejora de los ingresos» y a un ajuste de todas sus áreas de negocio. En concreto, la reducción de costes se cifra en un 27 por ciento, y el año pasado Opel vendía 1.038.057 unidades en todo el mundo y obtenía un be-

neficio operativo de 859 millones de euros, frente a las pérdidas registradas en los 18 ejercicios anteriores. En su opinión, el plan estratégico PACE! está funcionando muy bien y será el que permita que la marca se convierta en un «fabricante global sostenible y eléctrico». En ese sentido, recordó que Opel pretende que todos los modelos de su gama tengan una versión electrificada en 2022, pues, según Lohscheller, la compañía necesita la electrificación para cumplir con los objetivos de emisiones—que pueden suponer grandes multas para los fabricantes en caso de incumplirlas—, y en ese proceso también se optimizarán los propulsores de toda su gama.



▲ De izquierda a derecha, Jorge Tomé, director general de Opel para España y Portugal; Michael Lohscheller, presidente de Opel; y Harald Hamprecht, vicepresidente de Comunicación de Opel, durante la reunión con la prensa española celebrada en Madrid.



▲ Entre las opciones del nuevo Corsa figurarán los faros IntelliLux LED. Y se anuncia una rebaja de peso radical para el conjunto del coche: hasta 108 kilos.

En un nuevo enfoque, el Combo se ha diseñado y desarrollado desde el principio con los estándares de los turismos, en lugar de como un vehículo comercial ligero al que posteriormente se dota de elementos para adecuarlo a un uso familiar. Además, tanto el Combo Life como el Combo Cargo están disponibles con dos longitudes de carrocería—la normal, denominada M, mide 4,40 metros, y la alargada, o XL, mide 4,75 metros—, y en su equipamiento podemos encontrar hasta 20 sistemas de asistencia al conductor.

Actualmente salen de las lí-



▲ El principal mercado de exportación del nuevo Combo es Alemania, con un 19 por ciento de las ventas, seguido por el Reino Unido.

neas de producción 200 unidades diarias del Opel Combo, y de las 26.500 unidades producidas hasta la fecha, el 88 por ciento se ha destinado a la exportación, con más de 30 países como destino. España es el tercer mayor mercado para el nuevo Combo, sólo por detrás de Alemania, con un 19 por ciento de las ventas, y el Reino Unido, con un 18 por ciento. Por detrás de nuestro país figura Italia en la cuarta plaza, con un 9 por ciento de las ventas del Combo, mientras que Francia y Bélgica se sitúan a continuación, con un 7 por ciento en ambos casos.

la frase

Elzbieta Bie'nkowska. Comisaria Europea de Mercado Interior, Industria, Emprendimiento y Pymes.



«La mayoría de las 25.000 vidas que se pierden al año en las carreteras europeas se deben a errores humanos. Con los avanzados sistemas de seguridad, que serán obligatorios, podemos tener el mismo impacto positivo que se produjo con los cinturones».

en breve

► **REDUCCIÓN DE EMISIONES.** - El 37,5 % en coches y el 31 % en furgonetas, sobre los niveles de 2021, es la reducción de emisiones aprobada por el Consejo Europeo. Serán efectivas a partir de 2030.

► **FCA NEGOCIA MENOS CO<sub>2</sub>.** - Pagar para no incumplir los límites de emisiones ha acordado Fiat Chrysler Automóviles (FCA) con Tesla. Así, el grupo italoamericano evitaría millonarias multas, compensando con los eléctricos de Tesla las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de sus modelos.

► **AL SERVICIO DE LA SEGURIDAD.** - La llegada de las tecnologías de seguridad conectada a los Volvo de 2020 como equipamiento de serie les permitirá informarse entre sí sobre los peligros de la carretera.

► **INDUSTRIA AUXILIAR ESPAÑOLA.** - Mientras Gestam refuerza su presencia en China aumentando la colaboración con el grupo BHAP en el vehículo eléctrico, el grupo vasco Cie Automotive anuncia la compra de la empresa india de componentes AEL por 110 millones de euros.

el puntazo

Las aplicaciones que avisan de radares y presencia policial, en el punto de mira de la Fiscalía de Seguridad Vial

Radares y presencia policial sirven para salvar vidas. Es el argumento del fiscal coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, para justificar la regulación y control de las aplicaciones de alerta sobre los controles de velocidad, alcohol y drogas, que pretende. De momento, el fiscal ha pedido a las policías de tráfico información «exhaustiva» sobre las aplicaciones existentes para «estudiar» una posible norma que regule el vacío legal existente. Reforma que «tiene que ser muy meditada», reconoce Vargas, para cumplir el equilibrio entre libertad y seguridad vial.

la cifra

69%

de los conductores se distrae cuando viaja con niños y comete infracciones: semáforos en rojo, giros sin señalizar, cambios bruscos de carril, frenazos... Lo dice un estudio de Nissan, que también indica que seis de cada diez padres buscan sistemas de asistencia a la conducción.



▲ Francisco Alba (Audi Tooling Barcelona), Sebastián Figueroa (Scania Ibérica), Tomás Villén (Porsche Ibérica), Francisco Pérez Botello (Volkswagen Group España Distribución), Luca de Meo (máximo representante de las empresas de Volkswagen en España y CEO de Seat), Emilio Sáenz (Volkswagen Navarra), Pedro Catena (Volkswagen Financial Services), Daniel Agullo (Italdesign Giugiaro Barcelona) y Marcus Gossen (MAN Truck & Bus Iberia).

LAS EMPRESAS DEL GRUPO VW APORTAN EL 1,5 % DEL PIB

Compromiso con España

A 18.465 millones de euros (+6,2 % sobre 2017) ascendió el pasado año la cifra de negocios de las empresas del Grupo Volkswagen en España, que aportan el 1,5 % al PIB nacional. Lo anunciaba Luca de Meo, el máximo representante de esas empresas en España y también CEO de Seat, que aprovechaba la presentación de tan bu-

nos resultados para asegurar el compromiso de la corporación alemana con la generación de riqueza y empleo en España, así como con la transformación del sector del automóvil en el país, puntualizando el deseo de «ser el motor, o mejor dicho, la batería de esa transformación». En esa línea, De Meo aseguró que el grupo invertirá

«miles de millones» en España entre 2020 y 2025, aunque para saber el montante habrá que esperar, al menos, año y medio, recordando el actual programa de 4.200 millones de euros, que finaliza este año. Claro que, puntualizando, que «España debe seguir siendo un país amigo para la automoción» si se quiere asegurar la ren-

tabilidad del sector del automóvil.

Por eso, y ante la transformación que está sufriendo esta industria y la fuerte competencia exterior, pide al Gobierno que salga de las urnas que escuche a Anfac, la patronal de los fabricantes instalados en el país, que prepara un plan estratégico para «propiciar una transición ordenada del sector, bajo la premisa de la neutralidad tecnológica». Recalcando la necesidad de aglutinar el

automóvil con otros sectores tecnológicos y administraciones.

En cuanto a las apuestas del grupo que preside en España, Luca de Meo asegura, que fabricar un modelo cien por cien eléctrico en Seat Martorell o Volkswagen Navarra está descartado hasta 2025.

AÑO DE LIDERAZGO

El grupo alemán cerraba 2018 como líder del mercado español de turismos (297.278 matriculaciones y +11,7% respecto a 2017), con Seat y Volkswagen como las marcas más vendidas, Škoda y Volkswagen Vehículos Comerciales con récords de ventas, Porsche encabezando el segmento de deportivos de lujo y Audi sumando un año más, y van 25, el liderazgo del mercado premium. Resultados que colocan en el 64 % el crecimiento de las ventas de turismos y vehículos todoterreno del Grupo en los últimos cinco años. También en

el mercado español de industriales Volkswagen mostraba su supremacía, anotándose sus marcas Man y Scania uno de cada cuatro camiones y uno de cada tres autobuses matriculados en 2018.

En cuanto a la producción, las plantas de Martorell y Navarra ensamblaron un tercio de los turismos y vehículos todoterreno fabricados en España el pasado ejercicio, acaparando el 3,9 % del total de las exportaciones españolas, con un valor de 11.211 millones de euros. Además, Volkswagen se sitúa como el primer inversor industrial del país en I+D, con un 4,7% del total nacional, puesto que en 2018 se destinaron más de 1.300 millones de euros a ese apartado. En cuanto al empleo, las 24.500 personas que trabajan para el grupo de forma directa, con un aumento del 13 % desde 2013, suben a más de 182.000 al incluir los empleos indirectos, con lo que el grupo acapara el 1% del empleo del país.

nología y Seguridad Vial, coincidiendo en señalar, que con el paquete de sistemas ADAS aprobado por la UE se podrían salvar 25.000 vidas en los próximos quince años; traducido a España, si todos los automóviles contasen con esas ayudas se evitarían o reducirían consecuencias de 51.000 accidentes al año (57 % del total), con un ahorro de 4.300 millones de euros anuales (9.600 millones de euros costó la siniestralidad vial en 2014).

Tecnología considerada clave para la Vision Zero, objetivo bastante inalcanzable para Robert Nowak, uno de los máximos representantes de la ONU en seguridad vial, que también participó en esta jornada organizada por Carglass. La pregunta para Norman es ¿dónde está el límite?, porque ese cero víctimas en carretera tiene un coste en inversiones y requiere voluntad política, cuando la seguridad en carretera «no trae votos». El experto en asuntos económicos considera que «lo importante es tener un plan y ver que las cifras se van reduciendo», aceptando que es difícil llegar a cero, porque la seguridad vial es responsabilidad de todos y todos, intencionadamente o no, cometemos errores.

World Car of the Year Los mejores del mundo

Los 82 periodistas especializados que componen el jurado del World Car of the

Year han elegido el Jaguar I-Pace como el Mejor Coche del Mundo. Además, este eléctrico con carrocería crossover se anota los títulos de Mejor Ecológico y Mejor Diseño, convertido en el primer modelo con tres galardones en una misma edición en los 15 años de historia de estos premios. También sus coches mundiales en sus respectivas categorías: Suzuki Jimny (Urbano), Audi A7 (Lujo) y McLaren 720S (Deportivo). La elección se completa con Sergio Marchionne como Personaje del Año.

PSA Directores de Comunicación y Marketing

La designación de Eduardo García Nieto



▲ Eduardo García Nieto



▲ Eduardo Ajuria



▲ José María Botía



★★★★★	Range Rover Evoque	94%	87%	72%	73%
★★★★★	Citroën C5 Aircross*	87%	86%	58%	75%
*Con pack de seguridad, 5 Estrellas		89%	86%	67%	82%

EuroNCAP Bien equipados, más seguros

El empuje de los modelos todocamino los convierte en objetivo de análisis del consorcio europeo, que ahora añade a su lista otros dos modelos de este segmento: Citroën C5 Aircross y Range Rover Evoque, más pequeños que los tres SUV con los que se inició el año, pero tan seguros como ellos. De hecho, los avances con que cuenta la segunda generación el Evoque, destacables en esta categoría de vehículos como el capó activo y el AEB para la detección de peatones y ciclistas, y su buen rendimiento en otras áreas lo convierten en indiscutible cinco estrellas. Calificación que también consigue el C5 Aircross cuando cuenta con el pack de seguridad opcional que, como se puede comprobar en el cuadro, mejora especialmente la protección de usuarios vulnerables y sistemas de seguridad. Un suplemento que EuroNCAP contempla como estímulo para que los fabricantes estandaricen esas tecnologías, exigiendo para tomarlo en consideración que esté disponible en todos los mercados y en todas las variantes del modelo testado. Ante la demonización que sufre el diésel, es curioso que tanto el C5 Aircross como el Evoque utilizados en los test utilicen ese combustible. Elección que EuroNCAP justifica en que, pese a la caída de la demanda de este tipo de motores en Europa, las previsiones las colocan como las más vendidas, resaltando que las calificaciones conseguidas no son privativas de esas variantes mecánicas.

tía sustituye al frente de la dirección de Comunicación de la marca a Marieta de Jaureguizar, que continúa su carrera profesional fuera de PSA. Tanto Ajuria como Botía dependen de José Antonio León Capitán, el director de Comunicación y Relaciones Institucionales de Groupe PSA para España y Portugal. Por su parte, García Nieto, que reemplaza a Antoine Burguiere, nombrado director de Citroën en los Países Bajos, está bajo la responsabilidad de Pablo Puey, el director de la marca Citroën en España y Portugal.



Móvil al volante Investigación bajo sospecha

Presente en uno de cada tres accidentes con víctimas y causante de gran número de salidas de vía e invasiones del carril con-

trario, la Fiscalía de Seguridad Vial quiere controlar si el conductor usaba el móvil en el momento del siniestro. En caso de sospecha, los agentes de tráfico incluirán ese punto en el atestado para que el juez autorice el análisis de la actividad del dispositivo del responsable del accidente y evaluar una posible imprudencia, que en un siniestro con muerte o lesiones puede suponer penas de cárcel.

Debate Los partidos y la carretera

Convocados por la Asociación Española de la Carretera, los representantes de los grupos parlamentarios mayoritarios en el Congreso coincidieron en admitir la necesidad de un Pacto de Estado en materia de infraestructuras y movilidad, aunque las fórmulas para alcanzar objetivos parecidos son dispares, y en algunos casos opuestas: peaje o no peaje, pago por uso... De hecho, las propuestas electorales en materia viaria pasan por la

igualdad de oportunidades en el ámbito de la movilidad, considerando que todos los ciudadanos deben estar conectados con las áreas de influencia del país en tiempos razonables y a coste parecido (Grupo Socialista), medidas urgentes para disminuir la accidentalidad, racionalizando las zonas de adelantamientos (Grupo Popular), territorio vertebrado de forma sostenible y adecuado mantenimiento de las carreteras de segundo y tercer orden (Ciudadanos), o la apuesta por la Eurovía para asegurar el mantenimiento vial y el incremento de radares y controles de la Guardia Civil (Unidos Podemos).

Congreso Tecnología para reducir siniestralidad

Los máximos responsables de Tráfico del Gobierno Vasco, Sonia Díaz de la Corcuera; Servei Català de Trànsit, Juli Gendrau, y el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Álvaro Gómez, abrieron las IV Jornada de Tec-



CITROËN

## EL ENCUENTRO DEL SIGLO

Para celebrar los cien años de historia, los fans de Citroën se darán cita los próximos 19 al 21 de julio en el mítico centro de la Ferté-Vidame, en Francia, el espacio de pruebas de la marca donde se desarrolló el 2CV. El evento se denomina 'Encuentro del siglo' y al mismo se espera que acudan 11.000 coleccionistas, 5.000 vehículos históricos y más de 50.000 personas.

BMW

**EL Z4, VISTO POR BECKHAM**  
Brooklyn Beckham, el hijo mayor de David y Victoria Beckham, ha puesto bajo el objetivo de su cámara de fotos al nuevo BMW Z4. La tercera generación del deportivo alemán ha compartido



protagonismo con el joven fotógrafo en una sesión realizada en California. Una asociación que se prolongará en el tiempo, ya que la marca ha anunciado nuevas colaboraciones.

+ en <https://lexusartcar.com>

LEXUS



◀ Estos son los siete proyectos que quieren convertirse en el mejor Art Car inspirado en el Lexus UX 250h.

▲ El diseño ganador se hará realidad y su creador defenderá su propuesta en el concurso internacional Lexus Art Car, donde participarán varios países.

## SIETE ART CAR INSPIRADOS EN EL LEXUS UX 250H

Lexus ha seleccionado a siete estudios de diseño españoles para crear un Art Car inspirado en el SUV UX 250h. El resultado se puede ver en la web [lexusartcar.com](http://lexusartcar.com), donde también se puede votar el diseño preferido.

Las propuestas son originales y atrevidas y pre-

sentan al modelo 'cubierto de escamas', pintado imitando el lapislázuli, como si fuera un antiguo bólido de carreras, etc...

Proceden de diseñadores de Madrid (Kozane by Mayice Studio), Sevilla (Gyorin Kozane by Antónito y Manolín), Valencia (Back to the future by

masqueespacio), Barcelona (Lapis Lázuli by Zaida Sabatés), Bilbao (Mantis by Ana Roquero), Castellón (Bólido 61 by Francisco Segarra) y La Coruña (BLuz by Ana Soler Baeza). La que más votos reciba se hará realidad y competirá en el concurso internacional Lexus Art Car.

+ en <https://boutique.peugeot.com>

## PEUGEOT APÚNTATE A LO RETRO

Peugeot lanza una nueva línea de ropa para aficionados al ciclismo con diseños basados en los más de 130 años de historia de Peugeot Cycles. Ha sido creada por su estudio de diseño Peugeot Design Lab y se inicia con dos camisetas de manga corta con el logotipo Legend en blanco y negro, un polo de

manga corta y cuello cremallera y dos camisetas casual. Se pueden comprar desde 20 euros en la tienda online.



+ en [www.suzuki.es](http://www.suzuki.es) / [www.spainclassicraid.com](http://www.spainclassicraid.com)

**RAID ESPAÑOL**  
El Suzuki Vitara fue coche oficial de la 6ª edición del Spain Classic Raid, que este año recorrió 2.300 kilómetros por caminos de tierra entre Barcelona y Madrid. Participaron casi un centenar de equipos.

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

VOLKSWAGEN

## A POR EL RÉCORD EN CHINA

El eléctrico Volkswagen ID. R está acostumbrado a los récords. Ya consiguió la mejor marca en la subida de Pikes Peak y en el Festival de Velocidad de Goodwood y ahora se apunta a un nuevo desafío: en septiembre tratará de superar las 99 curvas de la llamada 'puerta del cielo', en China. Un tramo de unos 11 kilómetros y 1.200

metros de subida situado en la montaña Tianmen, a 1.500 kilómetros al suroeste de Pekín. Para hacer el récord más emocionante, la marca organizará una competición virtual previa y después buscará mejorar el crono del jugador más rápido en condiciones reales con el piloto Romain Dumas al volante.



▲ Volkswagen intentará batir un récord de velocidad con el eléctrico ID.R subiendo las 99 curvas de la montaña de Tianmen.

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

EVENTO TODOTERRENO EN EE.UU.

## JEEP GLADIATOR: UN PICK-UP, SEIS CONCEPTS

Los fans del 4x4 se reúnen cada año en el Moab Easter Jeep Safari. Un evento para disfrutar del todoterreno en el que la marca ha presentado seis originales concepts.

Todoterreno en estado puro. Es lo que cada año buscan los fans que acuden al Moab Easter Jeep Safari, en Utah, EE.UU. Un evento de nueve días, que reúne a miles de visitantes, con Jeep como marca anfitriona.

La 53 edición marcaba el debut del Jeep Gladiator y, para celebrarlo, Jeep presentó junto con Mopar, su división

de accesorios y recambios, seis originales concepts sobre la base de este modelo. El Jeep Wayout, Flatbill, Five-Quarter, J6, JT Scrambler y Gladiator Gravity son propuestas personalizadas que añaden elementos como una tienda de campaña, kits de elevación, enormes amortiguadores, etc al Gladiator.



◀ El Jeep J6, Wayout, Gladiator Gravity, Five-Quarter y JT Scrambler son personalizaciones del Gladiator.



► El Jeep Flatbill está equipado para transportar motos de cross.



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

COCHE OFICIAL DE LOS JJ.OO.

## ESTE ES EL EQUIPO TOYOTA PARA TOKIO 2020

Carolina Marín, Eva Moral, Martín de la Puente y Niko Shera forman parte del Equipo Toyota en España y la marca les apoyará en su camino hacia los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio 2020. Toyota colabora con la organización de los Juegos y es socio

olímpico y coche oficial de los JJ.OO. y Paralímpicos desde el año 2015. En este sentido, el apoyo

a estos cuatro deportistas españoles también incluye la cesión de un modelo con el que acuden a sus entrenamientos. Carolina Marín conduce un RAV4 hybrid, Martín de la Puente un Corolla Touring Sports, Niko Shera un C-HR hybrid y Eva Moral un Proace adaptado.



+ en [www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)

DESCENSO VERTICAL EN BICI DE MONTAÑA

## UN GUINNESS CON AYUDA DEL MERCEDES CLASE X

Los ciclistas Amir Kabani y Patrick Schweika han batido en Austria el récord del mundo del mayor descenso vertical en bicicleta de montaña en 24 horas con la ayuda de un Mercedes Clase X. El pick-up permitió a los deportistas y a sus bicicletas regresar a la cima con rapidez después de

cada descenso: bajaron con éxito 38 veces en 24 horas y dejaron la nueva marca en 40.840,5 metros.





PREGUNTADO SOBRE SU FAVORITO EN EL GRAN PREMIO DE BAH REIN, ALONSO RESPONDIÓ: "LECLERC, PERO NO SÓLO PARA LA CARRERA"

Antes de comenzar el actual campeonato Ferrari anticipó su estrategia de nominar a Sebastian Vettel como líder para luchar contra Mercedes. Pero no solo el irregular rendimiento del SF90 en las tres primeras carreras lo está impidiendo. En el seno del equipo italiano también se ha planteado el incómodo escenario de un Charles Leclerc capaz de rivalizar, e incluso superar, a su teórico jefe de filas.



Algunos expilotos de Fórmula 1 y numerosos medios están cuestionando la idoneidad de la estrategia de Ferrari al priorizar a Vettel sobre Leclerc.

# Ferrari, o cuando te crecen todos los enanos

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Motorsport Images

“En situaciones concretas, nuestra prioridad será Sebastian. Es nuestro aspirante al Campeonato. No hay prejuicios, la máxima prioridad es que Ferrari vuelva a ganar». Ya en la misma presentación del SF90 Matteo Binotto anticipó la posición del equipo italiano de cara al nuevo campeonato ante Sebastian Vettel

y el recién llegado Charles Leclerc. «Sebastian no tiene nada que demostrar, es nuestro referente. Charles aún tiene que aprender, como él mismo ha reconocido, aunque conocemos su talento. Espero que el problema a gestionar es que ambos luchen por posiciones altas de la parrilla. Tener una pareja de pilotos tan competitiva no es un problema, es una oportunidad”. Después de tres carreras, Binotto afronta

el peor de los escenarios: tres dobles seguidos de Mercedes, y la gestión interna de la jerarquía de Ferrari.

No habían pasado diez vueltas del Gran Premio de China cuando el muro de Ferrari se impacientaba ante el ritmo de los dos Mercedes. Leclerc había superado al piloto alemán en la salida, pero no podía seguir a Valtteri Bottas, en segunda posición. Desde el muro se intentó que fuera

Vettel quien diera caza a los monoplazas alemanes y le pidieron al monegasco que dejara pasar a su compañero. «En aquellos momentos los Mercedes eran ligeramente más rápidos, simplemente intentamos darle una oportunidad para ver si podía mantener su ritmo, clave en ese momento de la carrera», justificaría después Mattia Binotto. Vettel no fue más rápido que Leclerc, pero tampoco le devolvieron la posición. Al final, incluso Max Verstappen superó a Leclerc en la meta.

La carrera china fue otro nuevo capítulo de ese dilema que ahora afronta Ferrari. La defensa del liderazgo de Vettel no se corresponde con su superioridad en la pista. Como en el Gran Premio de Bahrein, donde Leclerc había logrado su primera pole con Ferrari, y se había mos-

trado muy superior todo el fin de semana. Superado por Vettel y Bottas en la salida, solo necesitó seis vueltas para recuperar el terreno perdido. Entonces recibió la segunda orden de la temporada para respetar la posición de su compañero. Pero su ritmo era tan superior que le adelantó rápidamente y se escapó. Solo la avería mecánica a pocas vueltas del final impidió su victoria. Mientras tanto, el alemán fallaba con otro trompo bajo presión peleando con Lewis Hamilton, e incluso terminó fuera del podio. En Australia, Leclerc fue cuarto por detrás del alemán. De nuevo Ferrari le había pe-

didado no disputar la posición a su compañero. El equipo italiano solo suma dos terceros puestos en tres carreras

Algunos expilotos de Fórmula 1 y numerosos medios están cuestionando la idoneidad de la estrategia de Ferrari al priorizar a Vettel sobre Leclerc. La realidad está confirmando que no está resultando eficaz priorizar al piloto que más dificultades está encontrando con el SF90, como reconocía de nuevo Vettel tras la carrera china. “Tenemos un coche muy sólido, no hay nada malo en él, pero aún no hemos conseguido que entre en la ventana (de rendimiento). Especialmente para mí, en algunas cosas. No estoy contento en comparación a donde comenzamos (en pretemporada). Obviamente, las tres pistas y las condiciones en las que hemos estado hasta ahora son muy diferentes, pero creo que comenzamos a ver un patrón y entender—especialmente en la distancia de un gran premio—qué necesitamos, qué necesito yo, para desbloquear el potencial de este coche”.

A diferencia de lo esperado tras la pretemporada, de momento Ferrari no puede con el equipo alemán y Vettel está encontrando en Leclerc un mayor rival de lo esperado, y más rápido de lo previsto. Por talento y por una gran madurez emocional, imprescindible para soportar la presión que recae sobre cualquier piloto de Maranello. El primero viene confirmado por su meteórica carrera, la mayor parte en el seno de la Ferrari Driver Academy. Tras su título en Fórmula 2 ofreció un crecimiento meteórico con Sauber. Al anunciarse su fichaje en el Gran Premio de Italia se le preguntaba por la posibilidad de luchar por el título en 2019. “Si estoy listo o no, no lo puedo decir, pero si ves a Lewis, llegó el primer año y directamente estaba arriba. Creo que si eres suficientemente bueno para un asiento puntero, lo eres desde el primer año que llegas a la Fórmula 1...” con-





# EN LA PRETEMPORADA, BINOTTO APOSTÓ POR EL LIDERATO DE VETTEL: "NO TIENE NADA QUE DEMOSTRAR, ES NUESTRO REFERENTE"



◀▶ Más que la gestión interna de la jerarquía de sus pilotos, lo que preocupa en Ferrari es otra cosa: tres carreras disputadas y tres dobles de Mercedes.

testaba entonces. Siete meses después, y tras tres carreras, la polémica sobre la jerarquía en Ferrari está ya abierta.

“No siento la presión, y no sé por qué”, reconocía recientemente el monegasco respecto a su nueva posición en Ferrari. La experiencia vital de Leclerc ha contribuido a esa especial forja. Ya desde los once años comenzó una inusual formación psicológica para pulir su vertiente emocional. “Empezar pronto me ayudó a crecer más rápidamente. Noté la diferencia, y ahora es una de mis fortalezas. Antes era muy emocional, y si no hubiera trabajado en ello sería una persona muy diferente”. Semejante sustrato fue templado con dos tragedias personales: la muerte de su amigo íntimo Jules Bianchi y la enfermedad y fallecimiento de su padre, Hervé.

El padre de Charles fue piloto de carreras, y luego apoyó la carrera de su hijo hasta que financieramente no pudo más

y le puso en manos de Nicolas Todt, quien le introdujo en la Ferrari Driver Academy. Su carrera progresaba espectacularmente cuando, tras lograr el título de GP3, se conoció la enfermedad terminal de Hervé Leclerc. Ya antes había lidiado con la de su amigo Jules. “Al comienzo de la siguiente temporada no se lo quise decir a nadie, me lo guardé para mí. También tenía miedo que si lograba malos resultados todo el mucho lo achacaría a eso, aunque no hubiera sido el caso. Así que el tema fue realmente duro». Leclerc afrontó la Fórmula 2 con una losa emocional cuyo peso se agudizó dolorosamente cuando iba a competir en su propia casa, en Mónaco. “Verme correr aquí era su sueño desde que era pequeño, pero el miércoles antes de la carrera le hicieron entrar en coma porque la enfermedad ya era demasiado para él”, recordaría después. Pero la prueba última llegaría en Bakú, en plena lucha por el

título. Días antes de la prueba había fallecido su padre.

“Estábamos en el mismo vuelo hacia Bakú y le pregunté qué hacía allí, considerando lo que le había ocurrido. Me contestó: “Tengo que ganar esta carrera, y después me iré a enterrar a mi padre». Entonces, entendí que Charles sabe cómo asumir sus responsabilidades. Y comprendí que puede estar ahí. Si alguien consigue concentrarse en semejante situación, ¿qué es un gran premio de Fórmula 1 en comparación con esto?” relataría el por entonces responsable de Ferrari, Maurizio Arrivabene. “Creo que el momento más duro emocionalmente fue cuando logré la pole. Fue la primera vez que lloré por cualquier cosa. Lloraba dentro del casco porque no podía creerme que la hubiera logrado. Después de tres sesiones (de entrenamientos) lo pasé muy mal. Antes del fin de semana no sabía qué podía pasar porque mi cabeza estaba totalmente en otro sitio.

Me senté y me dije que tenía que concentrarme para hacer la mejor carrera posible para mi padre”. Charles logró la pole y la victoria en las dos carreras, aunque una sanción en la última le dejó en segunda posición. El título era prácticamente suyo. Cómo no entender que el equipo italiano decidiera que alguien con semejante textura emocional pudiera saltar a Ferrari con solo veintiún años.

«Siento la presión, pero es veinte veces menor”, explicaría después Leclerc recordando aquellos duros momentos, “pongo la vida en una perspectiva diferente, porque te das cuenta cuáles son las cosas verdaderamente importantes. Y te das cuenta que no saqué el partido de las pequeñas cosas. Todo me ha cambiado como persona, y cómo veo las cosas”. La posición de Leclerc con Ferrari en estas primeras carreras se explica mejor con esta otra perspectiva de su experiencia vital.

Pero no es el duelo entre

Vettel y Leclerc con el que debe lidiar Mattia Binotto. Ferrari está mostrando hasta el momento un nivel irregular según el tipo de pista. En Bahrein dominaba totalmente a Mercedes –aunque el equipo alemán lograba el doblete– pero en Australia y China no tuvo respuesta al W10. Hay dudas sobre la filosofía de Ferrari con su monoplaza –el alerón delantero y el concep-

to aerodinámico global que le complementa–, diferente a la de Mercedes. Si fuera necesario revisarla a fondo, Ferrari podría tener problemas. En cuanto a sus pilotos, la proyección del resto de la temporada es toda una incertidumbre ¿Conseguirá Vettel imponerse a Leclerc y justificar ese liderazgo que Ferrari deseaba atribuirle y ahora está cuestionado? ¿O la evolución del mo-

negasco acabará desbordando al alemán y, por tanto, la estrategia de su dirección?

Leclerc se preparaba para subir al podio de Shakir mientras intentaba encajar la pérdida de su primer triunfo en la Fórmula 1. En la sala donde los pilotos se preparaban antes de salir, Hamilton le felicitaba por su actuación del fin de semana, e intentaba consolarle augurándole un gran

futuro. Un par de horas antes, en la parrilla de salida, un canal de televisión francés le preguntaba a Fernando Alonso por su favorito para la victoria en la carrera que estaba a punto de comenzar: “Leclerc, pero no solo para la carrera, sino también para el campeonato...” Parece que los grandes campeones saben reconocer a uno de los suyos. Y Sebastian Vettel debe ser el primero.

En Bahrein, Leclerc lograba su primera pole en la Fórmula 1. Superado en la salida por Vettel y Bottas, el monegasco necesitó sólo seis vueltas para recuperar el terreno perdido.



## 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

vehiculo-ocasion.ifema.es

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### MARZO, OTRO MES A LA BAJA

Nuevo retroceso mensual de las matriculaciones en la Unión Europea –y van siete–, donde la caída generalizada de los mercados nacionales –sólo tres se salvan– coloca las matriculaciones del territorio en 1.722.442 unidades, que suponen un -3,9 por ciento sobre el tercer mes de 2018. También, como se puede comprobar en el cuadro, el negativo acumulado sube hasta un -3,3 %, totalizando unas ventas de 4.032.881 coches y todo terreno, según los datos de los fabricantes europeos (ACEA), que destaca la caída mensual de Italia (-9,6 %) y el retroceso acumulado de España (-6,9 %) e Italia (-6,5 %), con Alemania como el único de los grandes que logra un ligero equilibrio en el primer trimestre (+0,2 %).

En esa debacle generalizada apenas hay marcas con más ventas que en marzo del año pasado, destacando Citroën que, aunque no entra en el 'top ten' comercializa un +7,4 % (70.406 coches), con un acumulado de +6,1 % (173.966 matriculaciones). Por detrás de la marca francesa en el ranking se coloca Dacia, con 58.716 unidades y un +22,2 %, la mayor subida mensual; con 143.466 matriculaciones,

la marca 'low cost' del Grupo Renault también se anota el mayor incremento trimestral: +13 %.

En cuanto a preferencias, los europeos se siguen decantando claramente por Volkswagen, que cierra mes y trimestre como marca –ver cuadro– y grupo con más unidades compradas. Por su parte, Skoda, novena en el ranking acumulado de marcas (186.750 ventas y -1,7 %), queda en el puesto once de la lista mensual (72.605 unidades y -1,2 %).

Volviendo a los grupos, tras el mencionado liderazgo de VW, con 399.742 unidades y -1,1% sobre marzo de 2018 y 959.330 operaciones (-2,7 %) en la suma trimestral. PSA se mantiene segundo, con 281.597 unidades en el mes (-1,4%) y 681.470 en lo que va de año (-0,9 %), por delante de Renault, el único con crecimiento mensual (+2,3% y 179.089 coches) y acumulado (+0,8 % y 414.815). El quinteto mensual lo cierran BMW (78.850 y -2,2 %) y Hyundai (112.967 y -3,9 %), pero en la suma trimestral Hyundai (266.653 y -1,6 %), Ford (258.290 y -10,2 %) y FCA (255.505 y -10,8 %) desplazan a BMW (250.374 y -2,5 %) hasta la séptima plaza.

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Marzo	%19/18	Enero/Marzo	%19/18
VW	181.392	-3,3	445.697	-1,6
RENAULT	119.449	-5,6	268.838	-5,1
FORD	111.091	-15,5	258.290	-10,2
OPEL	105.672	-2,5	237.113	-3,6
PEUGEOT	101.282	-4,2	260.139	-2,2
BMW	89.308	-3,8	195.976	-4,2
AUDI	88.554	+1,7	193.536	-6,6
MERCEDES	84.663	-13,7	207.248	-5,6
FIAT	76.495	-12,2	179.865	-14,1
TOYOTA	74.418	-3,5	182.357	-4,5

### LOS MAYORES MERCADOS

	Marzo	%19/18	Enero/Marzo	%19/18
REINO UNIDO	458.054	-3,4	701.036	-2,4
ALEMANIA	345.523	-0,5	880.092	+0,2
FRANCIA	225.818	-2,3	553.335	-0,6
ITALIA	193.662	-9,6	537.289	-6,5
ESPAÑA	122.664	-4,3	316.911	-6,9
BÉLGICA	54.873	-6,1	155.866	-5,9
POLONIA	50.118	-3,0	139.809	-0,1
HOLANDA	39.126	-6,7	116.124	-14,4
AUSTRIA	31.958	-9,7	80.855	-10,6
SUECIA	30.256	-18,7	73.880	-15,5
EU	1.722.442	-3,9	4.032.881	-3,3
EFTA	48.407	+9,1	113.271	+2,5
EU+ EFTA	1.770.849	-3,6	4.146.152	-3,2

### CITROËN Nueva colección del C1 Urban Ride

Rojo Scarlet y excelente equipamiento diferencian el Urban Ride Collection 2, nueva opción que refuerza el carácter ciudadano del Citroën más urbano. Disponible desde 10.690 euros, el rojo dinámico y explosivo de la carrocería se potencia con anchos pasos de rueda con ensanchadores de las aletas Negro Mate, retrovisores blancos, llantas de aleación de 15 pulgadas Planet Black, adhesivos en el portón trasero y la firma 'Urban Ride' en sus puertas. En el interior incorpora el tejido Urban Ride Collection 2 (Gris y Blanco) con pespuntos rojos, con el anagrama 'Urban Ride' en las alfombrillas. Basado en la versión más alta de gama (Shine), está cien por cien conectado y ofrece como opción cámara de visión trasera. Lo impulsa un tres cilindros de gasolina de última generación con 72 CV, asociado a cambio manual, y cumple la Euro 6d-TEMP.



### PEUGEOT Acabado GT Line para el 208

Llegará pasado el verano, pero en https://new208-booking.peugeot.es se puede reservar la versión GT Line del nuevo 208. Se trata del acabado más equipado y deportivo de la gama del fabricante galo, que cuenta con elementos específicos como llantas de 17 pulgadas bitono y diamantadas, calandra especial, faros full LED, escape cromado... Salpicadero con decoraciones de tipo carbono, pespuntos en verde o el nuevo i-Cockpit con cuadro digital con efecto 3D, pantalla táctil de 7 pulgadas con función Mirror Screen. También incorpora funciones de ayuda a la conducción novedosas en este segmento (Active Safety Brake con cámara y radar o Alerta de Riesgo de Colisión y Activa de Cambio Involuntario de Carril). Se ofrece con el 1.5 BlueHDi y el 1.2 PureTech de 100 CV –cambio EAT8 el de gasolina–, y el eléctrico e-208 –136 CV y 340 km de alcance–.



SEAT

### La gama TGI, al completo

Cuatro modelos alimentados por gas integran la gama TGI de la marca española, que se renueva con un aumento de la autonomía con GNC y una oferta de acabados mayor para Ibiza, Arona y León –5 puertas y ST–, que también cuenta ahora con mayor potencia –en el Mii Ecofuel no se han producido cambios–. Mayor autonomía con GNC que responde a la demanda de los usuarios y se consigue con la incorporación de un tercer depósito de gas, en detrimento del de gasolina, que se queda con nueve litros. Aumento de autonomía con el combustible más económico y ecológico al que el León añade un nuevo motor 1.5 de 130 caballos y el Ibiza un cambio manual con

seis relaciones –antes cinco–. Por su parte, el Arona entra en esa tecnología, convertido en el primer SUV del mundo que utiliza GNC como combustible. Con los cambios realizados, el León puede recorrer hasta 500 kilómetros con GNC, mientras el Ibiza aumenta el rango de acción con gas a 410 kilómetros, igual que el Arona TGI, que hereda la tecnología GNC del Ibiza, con el que comparte plataforma. Ambos cuentan con un volumen total de 13,8 kilos, gracias a los tres tanques de gas fabricados en acero bonificado de alta resistencia, al igual que el nuevo depósito del León, más pequeño y situado bajo los asientos traseros, mientras los dos grandes,

### AUDI Llegan las versiones g-tron, con etiqueta ECO

Ya están en los concesionarios de la marca alemana los nuevos modelos de la gama g-tron, los A3 y A5 Sportback y el A4 Avant, que comparten bajo nivel de emisiones contaminantes y reducida rumorosidad, y disfrutan de las ventajas que proporciona el distintivo ECO de la DGT. Son modelos impulsados por gas natural com-

primido (GNC) y gasolina, que han sido actualizados para aumentar la autonomía con el combustible más económico. De hecho, el A3 Sportback 30 g-tron, que impulsa ahora el 1.5 TFSI de 131 caballos y va equipado de serie con cambio S tronic de doble embrague y siete marchas, cuenta con un tercer depósito de gas, que sube la capacidad total de GNC a 17,3 kg, lo que le permite recorrer 411 kilómetros en modo gas,

A3 Sportback 3.0 g-tron: 30.920 €  
A4 Avant g-tron: desde 43.820 €  
A5 Sportback g-tron: desde 46.840 €



### PRECIOS

Mii EcoFuel	1.0 68 CV Ecofuel GNC Mii&You	14.800€
Ibiza TGI	1.0 TGI 90 CV Reference Plus	18.340€
	1.0 TGI 90 CVV Style	19.450€
	1.0 TGI 90 CV Xcellence	20.980€
	1.0 TGI 90 CV FR	20.980€
Arona TGI	1.0 TGI 90 CV Reference Plus	20.160€
	1.0 TGI 90 CVV Style	21.320€
	1.0 TGI 90 CV Xcellence	24.030€
	1.0 TGI 90 CV FR	24.030€
León 5p TGI	1.5 TGI 130 CV Style	24.920€
	1.5 TGI 130 CV Xcellence	25.920€
	1.5 TGI 130 CV DSG-7 Xcellence	27.700€
	1.5 TGI 130 CV FR	26.950€
	1.5 TGI 130 CV DSG-7 FR	28.700€
León ST TGI	1.5 TGI 130 CV Style	25.940€
	1.5 TGI 130 CV Xcellence	26.970€
	1.5 TGI 130 CV DSG-7 Xcellence	28.720€
	1.5 TGI 130 CV FR	27.970€
	1.5 TGI 130 CV DSG-7 FR	29.720€

que van bajo el piso del maletero, son de un composite de fibra de carbono, más durables, robustos y ligeros.

contando siempre con los nueve litros de gasolina, que sirven de reserva para asegurar la movilidad. El A3 Sportback 30 g-tron pasa de 0 a 100 km/h en 9,4 segundos y alcanza los 211 km/h, con un consumo medio homologado en ciclo combinado de 4,2 kg de CNG cada 100 km –según ciclo WLTP–. Siete son los litros de gasolina que admiten los A4 Avant 40 y A5 Sportback 40, a los que mueve el 2.0 TFSI, también acoplado al S tronic de siete marchas, y son capaces de recorrer 383 y 393 kilómetros funcionando con GNC, respectivamente. Con ese motor, estas versiones g-tron aceleran de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos, con un consumo promedio de gas natural cada 100 km de 4,4 kg el A5 y 4,5 kg/100 km el A4.

Dos indicadores del nivel de capacidad de los respectivos combustibles y un sistema de información permiten al conductor conocer el consumo en el modo de propulsión utilizado.

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

### VOLKSWAGEN

#### UN POLO COMPARTIDO

Se llama 'OurRenting' y es la oferta de Volkswagen para disfrutar del Polo por 5 euros al día, solución de renting que pasa por compartir el vehículo con otra persona. Una alternativa a la compra que se puede contratar por uno, dos o tres años; y para que el usuario no tenga que preocuparse de nada incluye todos los servicios, como todo riesgo sin franquicia, mantenimiento, cobertura de averías, garantía, asistencia en carretera o gestión de multas e impuestos. No hay kilometraje establecido y se puede añadir otras coberturas.



### TOYOTA

#### EL AYGO X-CITE POR 105 € AL MES

Con el programa de pago por uso de Toyota España (Pay Per Drive) la utilización de un Aygo x-cite se queda en 105 euros al mes. Esta edición especial en carrocería de cinco puertas destaca por la combinación x-magenta y techo negro, con llantas de aleación de 15 pulgadas a juego, así como por un equipamiento reforzado con las últimas opciones de conectividad y los sistemas de seguridad más avanzados, contando de serie con Toyota Safety Sense (sistema de seguridad Precolisión y avisador de cambio de carril).





dealerBest

## Papel Cero se convierte en la herramienta más puntera del mercado

Papel Cero es una solución para la gestión documental, desarrollada en exclusiva en concesionarios. Mejoramos nuestra propuesta de valor añadiendo módulos para el reconocimiento de firma biométrica, la integración de la gestoría y una función que da acceso a un análisis de datos clave del negocio.

Nos complace anunciar la incorporación de nuevos módulos en nuestra herramienta Papel Cero (<https://dealerbest.com/papel-cero/>). Esta actualización incorpora diversas novedades que permitirán a los concesionarios automatizar aún más sus procesos y ofrecer al cliente final un mejor servicio.

Dentro de nuestros nuevos módulos tenemos:

**Sign.-** Lo más llamativo de este módulo es el reconocimiento de firma biométrica en los dispositivos electrónicos que trabajen con Papel Cero, además es un sistema con todas las garantías legales.

**Access.-** Este módulo cuenta con un cuadro de mando con acceso directo a la gestoría. Esta integración es perfecta para aquellos que trabajan de manera directa con la gestoría. Esto supone no depender de emails y llamadas para tramitar los expedientes o conocer su estado y datos en tiempo real.

**Business Intelligence.-** Gracias a este mó-

dulo puedes contar con un cuadro de mandos con acceso a un análisis de datos clave para la gerencia. Aumenta la rentabilidad de la gestión económica en cada una de las ventas, gracias a unos informes actualizados día a día. Además, todos los módulos son personalizables y se adaptan a las necesidades de la concesión.

Papel Cero es esencialmente una aplicación diseñada para crear un entorno virtual personalizado del concesionario. Convierte en formato digital lo que ahora se realiza en formato papel o tradicional: procesos, flujos de trabajos y documentos. Es una herramienta que se puede customizar dependiendo de la marca, tamaño y casuística; ampliando su uso a áreas como V.O, recursos humanos o administración.

Actualmente Papel Cero (<https://dealerbest.com/papel-cero/>) ya está implementado en decenas de grupos de concesionarios a nivel nacional y adaptado a los procesos diferentes marcas.

### BRIDGESTONE

#### GARANTÍA 'TODO RIESGO'

El fabricante de neumáticos ha elegido España para lanzar en Europa su Triple Garantía, solución pionera en el sector que, junto a un plan de mantenimiento, ofrece garantía de satisfacción, daños y kilometraje. El pack aporta comodidad y tranquilidad al conductor, que dispone de 30 días o 1.000 kilómetros para cambiar las cubiertas si no le gustan, cuenta con tres años de protección ante daños externos y tiene el compromiso de Bridgestone de una vida útil de, al menos, 40.000 kilómetros. El servicio está disponible en la red First Stop para los Turanza T005 y Weather Control A005 y supone 8,95 ó 9,95 euros más en la factura de compra.



### CEPSA

#### TRACCIÓN: PARA VEHÍCULOS PESADOS

Máximo rendimiento y eficiencia es la aportación de Tracción, la última generación de lubricantes para vehículos pesados lanzada por Cepsa, que también contribuyen al ahorro de combustible y la mayor vida útil de los motores de diésel pesado. Otras ventajas competitivas que ofrece esta gama de lubricantes de alto rendimiento –que ha obtenido resultados extraordinarios en los test más severos de limpieza de motor– son los largos periodos de cambio de aceite y la disponibilidad de cuatro líneas de producto para englobar todo tipo de flotas, vehículos y motorizaciones.



saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS La lista de precios más completa en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

### CITROËN

## Nuevo Jumpy, para todos los gustos

Ya está disponible en España la nueva Jumpy, que responde aún más a las expectativas de los profesionales, asociando robustez y capacidad de carga con cinco versiones, de las que tres son nuevas: Worker, para uso en obras; Driver, que incorpora equipamientos de confort y ayuda a la conducción para viajes largos, y CityVan, con equipamientos que refuerza la agilidad y la facilidad de uso en ciudad. Se unen el polivalente y personalizable Club y la versión de entrada a la gama Control, con un precio de

partida de 14.590 euros. Es el precio estipulado –sin impuestos y con descuentos– para pedidos matriculados antes del 30 de abril por profesionales autónomos, con un mí-



Con descuentos desde 14.590€

nimo de 6.000 euros financiados a 36 meses y la entrega de un vehículo de más de diez años. El Jumpy está disponible en tres tamaños, con los BlueHDi de 100, 120 y 150 CV con cambio manual de seis velocidades, y también la versión más potente de 180 caballos, asociada a la transmisión automática EAT8.

### VOLKSWAGEN VEHÍCULOS COMERCIALES

## Un Crafter eléctrico para el mercado español

La versión eléctrica del Crafter está disponible en España por un precio de 66.740 euros –se convierten en 81.130 al aplicarse los impuestos–, y puede benefi-

ciarse con hasta 6.000 euros del Plan Moves. Es el primer 100 % eléctrico concebido por VW Vehículos Comerciales y ofrece 170 kilómetros de autonomía, gracias

al motor eléctrico de 136 CV alimentado por un paquete de baterías ion-litio ubicado bajo el suelo del espacio de carga. Se combina con un sistema de recarga rápida CCS, que permite alcanzar el 80% de la carga en 45 minutos. Detalles como los paragolpes en el color de la carrocería, las bandas laterales de protección y la línea azul horizontal en la parrilla frontal distinguen el e-Crafter de las versiones TDI, de las que también lo separan las luces de circulación diurna en forma de C, identificativas de los eléctricos de VW. En el interior, el azul en el volante de cuero y el medidor de potencia marcan la diferencia.



Por 81.130€

## ¿Buscas empleo?

Jefe de ventas  
(Oviedo)

Asesor Ventas VN  
(A Coruña)

Conductor  
(Madrid)

Vendedor B2B  
(Santander)

Asesor Ventas VN  
(Santander)

Vendedor B2B  
(Oviedo)

Márcanos tu CV a  
[seleccion@dealerbest.com](mailto:seleccion@dealerbest.com)

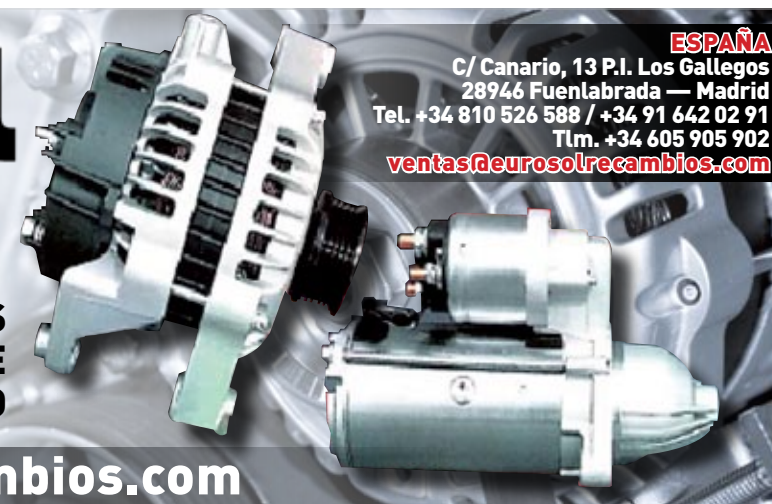
dealerBest in f

## EUROSOL

### RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

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



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

### INDUSTRIALES

#### LAS CLAVES DEL CONSUMIDOR ESPAÑOL

En la compra de su próximo vehículo el gasto previsto por los españoles se sitúa en 22.217 euros, un 4 % por encima de la cifra de 2018, según el último Observatorio Cetelem del Motor. Este estudio, que analiza el comportamiento de los conductores frente al automóvil, moto y caravaning, expresa que la media está en 24.465 euros (+9%) si se trata de un coche nuevo y baja a 12.469 euros para un vehículo de ocasión (-8%). El Observatorio también refleja que el 65 % de los en-



cuestados con intención de adquirir un automóvil en los próximos doce meses recurrirá a la financiación para pagarlo, con el concesionario mono-marca como establecimiento preferido y precio, vida útil del vehículo, funcionalidades y marca como los aspectos más valorados. En cuanto a las tecnologías, del 52 % que se decanta por alternativas a los motores de combustión, al 37 % le interesan los híbridos, al 12 % los eléctricos y al 3 % otros tipos, como el gas.



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN [WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS](http://WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS)





## CARROCERÍA SUV Y ALIMENTADOS CON GAS

Miguel Santos

Vivo a las afueras de Madrid, pero trabajo en la capital y necesito el coche porque el transporte público desde Brunete es un drama. Recorro cerca de 80 kilómetros diarios pero mi preocupación son las cada vez más restrictivas normas para entrar y aparcar en la capital. Por eso me estoy planteando comprar un vehículo con gas, que conlleva la etiqueta ECO. Mi duda es si hacerlo con GLP, con el Dacia Sandero Stepway como opción, o con GNC, en cuyo caso el nuevo Seat Arona TGI es el modelo que más me gusta. Me gustaría saber su opinión al respecto, tanto en consumo, rendimiento, autonomía, precio, dinámica, agrado de conducción... Muchas gracias por su atención.

### RESPUESTA

Es cierto que tanto con el gas licuado del petróleo (GLP) como con el gas natural comprimido (GNC) obtendrás la etiqueta ECO que concede la DGT, pero a nuestro modo de entender la primera cotiza a la baja mientras que la segunda va ganando cuota día a día, y resulta más limpia y eficiente en valores reales. Por eso, de entrada, somos más partidarios del GNC.

El GLP lleva muchos años en el mercado y eso facilita las cosas a la hora de repostar, otro de los puntos a tener en cuenta. En este sentido, la red es mucho más extensa, aunque la de gas natural se está incrementando últimamente, y de las 65 estaciones actuales se pretende pasar a 100 cuando finalice el año. Y el plan es que siga creciendo. En cualquier caso, en Brunete no tienes, y las más cercanas a tu domicilio las situamos en Alcorcón y Pozuelo de Alarcón, y en el distrito madrileño de Campamento, junto a la A-5.

Aclarado este punto, los dos llegan a la etiqueta ECO con filosofías diferentes. El Arona TGI estrena ahora esta tecnología y se aprovecha de la experiencia del Ibiza, con el que comparte casi todo. Por eso incorpora un tercer tanque de GNC que le permite almacenar hasta 13,8 kilos y firmar un autonomía que supera los 400 kiló-



**CARTA DE LA SEMANA**

metros con gas. Mientras haya GNC el propulsor tricilíndrico 1.0 TGI de 90 CV siempre funcionará con ese combustible. Los 9 litros del depósito de gasolina sirven, ahora, de mero apoyo.

Por su parte, el Sandero Stepway monta un motor TCe de 0,9 litros y 90 CV, también de tres cilindros, además de un depósito de 50 litros de gasolina y otro con 32 de GLP, pudiendo el conductor alternar ambos combustibles a voluntad, actuando sobre un mando. El consumo medio homologado es de 4,9 l/100 km con gasolina y de 6,2 con GLP. Y el Arona firma 3,3 kilos cada 100 kilómetros de consumo de gas.

Si echas cuentas al precio actual de ambos com-

bustibles, el gasto con GLP es de 4,77 euros cada 100 kilómetros, mientras que con GNC se reduce a 3,20. Un ahorro considerable, aunque la amortización es imposible porque el Sandero Stepway GLP cuesta 11.020 euros y el Arona TGI está a la venta desde 20.160. La diferencia es abismal, como también lo es el calibre entre los dos modelos. El modelo español está mejor hecho, goza de un mayor equipamiento, su plataforma es más avanzada y dinámica, y el tacto general es mucho más preciso y agradable. El Sandero es un fiel representante 'low cost', cada vez más aparente, eso sí, que compite en habitabilidad, maletero y prestaciones, y que resulta imbatible por precio.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### PULIDO DE LOS FAROS DELANTEROS

Antonio Ventura

Con el paso del tiempo las cubiertas de los faros se van deteriorando debido a que el calor de las bombillas, el sol, el viento o las partículas proyectadas por otros vehículos estropean el protector, generalmente de policarbonato. Por eso tu coche no tiene la capacidad ni la calidad lumínica de antes; aunque esto se puede solucionar en gran medida acudiendo a un especialista para

que pula la superficie. Durante esta operación se recurre a unos productos químicos que los dejan en muy buen estado. Si no lo haces, además de menos luz puedes tener problemas en la ITV. El precio varía según el taller al que acudas, pero de media ronda los 30 ó 40 euros por cada faro.

### ¿QUÉ PASA CON LAS RUEDAS TWEEL?

Javier García

Efectivamente, el fabricante francés de neumáticos

Michelin presentó ya en 2005 unas revolucionarias ruedas, denominadas Tweel, cuya particularidad reside en que unen la llanta con el neumático por medio de unos radios flexibles y elásticos, es decir, se prescinde del aire en el interior. Actualmente ya hay más fabricantes que desarrollan esta avanzada tecnología, de modo que no fue una especie de «globo sonda» como dices, aunque es cierto que su uso, de momento, es industrial y militar básicamente.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### SI LLEVO LAS RUEDAS EN MAL ESTADO ¿CUÁL PODRÍA SER LA SANCIÓN?

En primer lugar hay que destacar que el propietario del vehículo siempre es el responsable de que éste se encuentre en perfectas condiciones para poder circular y, especialmente, de poder circular con las debidas garantías para no poner en peligro tanto al propio conductor como al resto de usuarios de la vía.

Por ese motivo hay que prestar especial atención al estado de los neumáticos, ya que son un elemento fundamental para el desarrollo de una conducción más segura.

Así, se especifica en la reglamentación aplicable que los vehículos deben tener sus ruedas provistas de neumáticos o de elementos de elasticidad similar, que presenten dibujo en las ranuras principales de la banda de rodamiento, y su estado reúna las condiciones mínimas de utilización; deben ser de dimensiones y características previstas por el fabricante en la homologación del vehículo, o sus equivalentes.

Se debe recordar que los neumáticos deben presentar, durante todo el tiempo de su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales de la banda de rodamiento que, como mínimo, tiene que ser de 1,6 milímetros, que podrá ser comprobada con el correspondiente indicador de desgaste, que también debe constar entre las ranuras del neumático. Pues bien, si finalmente los neumáticos no cumplieren con todas las características indicadas, acordes a su finalidad, podría denunciarse una infracción por cada uno de los neumáticos que no se encontrasen en buen estado, lo que supondría una sanción de 200 euros por cada uno de ellos.

## BUENA PREGUNTA

### SON MARCAS VIALES HORIZONTALES Y LA SANCIÓN PUEDE SER DE 100 EUROS

¿Me pueden multar si rebaso las líneas que delimitan el estacionamiento de cada vehículo en batería?

### RESPUESTA

Efectivamente, las líneas que delimitan el estacionamiento son marcas viales que forman parte de la señalización horizontal de las vías. Son líneas de color blanco que delimitan los lugares o zonas de estacionamiento, así como la forma en que los vehículos deben ocuparlos.

Por tanto, si un vehículo se encuentra mal estacionado, bien porque se encuentre estacionado sobre las citadas líneas o bien porque las rebasa ocupando o invadiendo el espacio del lugar destinado a otro vehículo, se estaría cometiendo una infracción, que al ser considerada leve podría suponer una sanción de hasta 100 euros.

En cualquier caso, no se debe olvidar que la competencia, en general, sobre este tipo de estacionamientos corresponde a cada municipio, que son quienes se encargan de la regulación de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la

equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, así como el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, lo que llevarán a cabo mediante la elaboración y aprobación de las oportunas ordenanzas municipales de circulación. Por tanto, siempre habrá que prestar atención a lo que dichas ordenanzas establezcan.



### VARÍA EN FUNCIÓN DEL TIPO DE CARNÉ QUE SE TENGA Y DE LA EDAD DEL TITULAR

Me gustaría conocer cada cuánto tiempo se tiene que renovar el carné de conducir.

### RESPUESTA

Los años de vigencia de un carné de conducir van a depender del tipo de carné que se tenga y de la edad del titular de dicho carné. Así, los permisos de las clases A1, A2, A, B y B+E tendrán un período de vigencia de 10 años mientras su titular no cumpla los 65 años, y de 5 años a partir de esa edad. Por el contrario, los permisos de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C+E, D1, D1+E, D y D+E tendrán un período de vigencia de 5 años mientras su titular no cumpla los 65 años, y de 3 años a partir

de esa edad. No obstante, el período de vigencia podrá reducirse si, al tiempo de su concesión o de la prórroga de su vigencia, se comprueba que su titular padece enfermedad o deficiencia que, si bien de momento no impide la conducción, es susceptible de agravarse.

En cualquier caso, la vigencia de los permisos estará subordinada a que su titular mantenga los requisitos exigidos para su otorgamiento, ya que si no fuese así se iniciaría el correspondiente expediente para declarar la pérdida de vigencia del carné.

Por último, hay que recordar que conducir con el carné caducado, es decir, sin haber sido renovado antes del vencimiento del tiempo establecido, supondrá cometer una infracción que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

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

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO  
**-20%**  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)

### Citroën AX, Peugeot 106 y Rover 114: tres utilitarios, un solo motor

El motor 1.4 diésel de PSA movía a tres de los utilitarios más ahorradores del mercado. Poníamos a prueba sus virtudes en los tres.

La fábrica navarra de Landaben, propiedad de Seat hasta ahora, pasaba a manos de Volkswagen, que con esa adquisición enjugaba 100.000 millones de pesetas de la deu-

da que Seat tenía con el consorcio alemán. Y de paso, se encontraba una casa para el VW Polo.

En el Salón de Ginebra se había anunciado la asociación de



Swatch con Daimler para crear un modelo urbano y en esta revista veíamos ya algunos de los bocetos que darían paso a Smart.

Entre las novedades, un sueco deportivo, el Saab 900 Coupé y su motor turbo de 185 caballos de potencia.

Otra novedad era la renovación de la gama del Renault Clio, un líder en su segmento. Y también la llegada a Europa de General Motors, con novedades

de Cadillac, Pontiac o Chevrolet.

En las pruebas, otro sueco, el Volvo 440 1.6i, escalón de acceso a la gama del que nos gustaban sus frenos y suavidad de marcha.

Y en la comparativa, tres utilitarios que compartían el motor 1.4 diésel del Grupo PSA. El Citroën AX brillaba por economía, el Peugeot 106 por sus aptitudes urbanas y el Rover 114 por rendimiento del motor.



LA PORTADA

Nº 545

FECHA

29-3-1994

HABLAMOS DE

Citroën AX, Peugeot 106 y Rover 114, los tres en un llamativo color rojo, eran los protagonistas de nuestra portada por la comparativa que analizaba sus versiones diésel. Junto a ellos las novedades de General Motors para Europa y el Saab 900 Turbo Coupé que habíamos conducido por primera vez.



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

### Volkswagen Polo, de Navarra para el mundo

Descubríamos, en exclusiva, las primeras imágenes de la nueva generación del Polo. Más español que nunca, pues sería fabricado en la factoría de Landaben.

Si en el número anterior hablábamos de la factoría de Landaben como futura casa del VW Polo, en esta revista descubríamos, en exclusiva unas fotos espía del futuro Polo, ese que

se empezaría a fabricar en Navarra... hasta hoy.

Más novedades había esta semana de primavera en la que parecían florecer los descapotables. Opel



mostraba la versión sin techo del Frontera. Peugeot mostraba la última creación de Pininfarina, el muy elegante 306 Cabrio, para la marca francesa. Y en Porsche era novedad el 911 Carrera Cabrio, un deportivo de 272 caballos de potencia que podíamos disfrutar a cielo abierto,

Y también conducíamos por primera vez el BMW Serie 3 Compact, con 102 caballos, que suponía la prime-

ra incursión de la marca alemana entre los compactos.

A fondo probábamos el Honda Civic Coupé LSI, con 102 caballos, que destacaba por el rendimiento de su motor y su línea deportiva pero elegante.

Y la otra prueba para una demostración de fuerza, la que hacía Renault con el Safrane Biturbo Quadra de 268 caballos y 9,2 millones de pesetas. El buque insignia del rombo.



LA PORTADA

Nº 546

FECHA

5-4-1994

HABLAMOS DE

El BMW Serie 3 Compact era protagonista destacado de nuestra portada, aunque en un número con tantas novedades, había que hacerse eco de más modelos. Dos descapotables, el Peugeot 306 Cabriolet y el Porsche 911 Carrera Cabrio y un utilitario, el Volkswagen Polo, completaban la portada.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)



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

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



# Pico DEL CONFORT

3.355 M



## NUEVA GAMA SUV CITROËN LA AVENTURA EN MODO CONFORT.



### SUV CITROËN C3 AIRCROSS

- 12 ayudas a la conducción
- Techo panorámico practicable
- 85 posibilidades de personalización
- Grip Control con Hill Assist Descent
- Hasta 520 l de volumen de maletero
- Caja de velocidades automática EAT6
- Asientos traseros deslizantes y plegables

DESDE **13.490 €**<sup>(1)</sup>

### NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

- 20 ayudas a la conducción
- Techo panorámico practicable
- Grip Control con Hill Assist Descent
- Hasta 720 l de volumen de maletero
- Caja de velocidades automática EAT8
- 3 Asientos Individuales en segunda fila
- Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®

DESDE **19.490 €**<sup>(2)</sup>

INSPIRED  
BY YOU



**CITROËN prefiere TOTAL** (1) PVP recomendado en Península y Baleares de SUV Compacto C3 Aircross PureTech Gasolina 82 LIVE 13.490€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares que entreguen un vehículo de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ con 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>. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de abril de 2019 matriculados antes del 30/04/2019. PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.090€. Modelo visualizado Nuevo C3 Aircross Shine desde 18.600€. (2) 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. 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€. (1) y (2) 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>. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de abril de 2019 matriculados antes del 30/04/2019. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Citroën SUV: Consumo mixto WLTP (L/100Km): 4,5 a 8,0. Emisiones de CO<sub>2</sub> mixto WLTP (g/Km): 118 a 181. Emisiones de CO<sub>2</sub> mixto NEDC (g/Km): 106 a 132.