

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.752 del 7 al 20 de mayo de 2019



FORD RANGER RAPTOR

Al volante



¡¡¡BRUTAL!!!

Dacia Duster Blue dCi 115

Diésel y 4x4



Volvo XC40 T3



Tracción delantera y máxima seguridad

8 PROBAMOS SUV ELIGE EL TUYO

Mitsubishi Outlander PHEV

4x4 y etiqueta 0



Tracción quattro
y 300 CV

Audi SQ2



**Citroën C5 Aircross
PureTech 180**



Gasolina y maletero récord

Ford Edge EcoBlue 190

Premium,
diésel y
4x4



Mahindra XUV 500 W8

El SUV 7 plazas más
barato



Lexus UX 250h

Lujo con etiqueta ECO





NUEVA GAMA SUV CITROËN

LA AVENTURA EN MODO CONFORT.



Pico 
DEL CONFORT
3.355 M

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

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®

PRUÉBALO AHORA



INSPIRED
BY YOU



CITROËN prefiere **TOTAL**. Gama Citroën SUV: Consumo mixto WLTP (L/100Km): 4,5 a 8,0. Emisiones de CO₂ mixto WLTP (g/Km): 118 a 181.
Emisiones de CO₂ mixto NEDC (g/Km): 106 a 132.



PARA CADA TIPO DE NATURALEZA.

NUEVO JEEP® RENEGADE POR 15.750€

JEEP® COMPASS POR 19.750€

CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

Jeep®

THERE'S ONLY ONE

Emisiones de CO₂ Gama Jeep.: de 117 a 315 (g/km). Consumo mixto: de 4,4 a 16 (l/100km). Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma (EU) 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Precios recomendados para Jeep, Renegade Sport 1.0G MT6 88kW (120CV) y Jeep, Compass Sport 1.4 Mair 103kW (140CV) 4X2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento de permuta por entrega de vehículo usado a cambio, con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del Cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de financiación de 12.500€ (Renegade) y 13.900€ (Compass) con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. No se incluyen los gastos de financiación. Ejemplo de financiación para Jeep, Renegade con entrada de 4.124,20€, por un importe total del crédito de 12.531,07€ incluye Seguro Vida (905,28€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 84 cuotas mensuales de 195€. TIN 7,95%, TAE 9,28%, comisión de apertura (3%) 375,93€ al contado, importe total a plazos 20.880,14€ e importe total adeudado 16.755,93€. Ejemplo de financiación para Jeep, Compass con entrada de 6.633,72€, por un importe total del crédito de 14.137,62€ incluye Seguro Vida (1.021,34€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURÍA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 84 cuotas mensuales de 220€. TIN 7,95%, TAE 9,28%, comisión de apertura (3%) 424,13€ al contado, importe total a plazos 25.537,85€ e importe total adeudado 18.904,13€. Garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 31/05/2019 en Península y Baleares. Las versiones visionadas pueden no corresponder con los vehículos ofertados. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

Al detalle



UN SALÓN CENTENARIO

El Salón del Automóvil de Barcelona, ahora reconvertido en Automobile Barcelona, cumple en esta edición un siglo de vida. Una historia durante la que la ciudad condal se ha convertido en el perfecto escaparate para traer a España las últimas novedades de cada época en el sector del automóvil. Y que de cara al futuro quiere abrirse a las nuevas tendencias en materia de movilidad. En un mundo tan cambiante, cumplir cien años tiene mucho mérito. Felicidades.



EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Entre el 6 y el 12 de mayo se celebra la V Semana Mundial de la Seguridad Vial que quiere recordar que aún queda mucho por hacer. En España, el RACE, responsable del único centro a nivel mundial de formación en Seguridad Vial de la ONU, ha decidido que mejor que celebrarlo, es seguir trabajando. Y ha preparado una campaña que llegará directamente a más de 4.000 niños de cuatro municipios que quiere reforzar la seguridad vial en el entorno escolar. Sigue habiendo mucho por hacer.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

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

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

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

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Masada, 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 SL:

Difusión controlada por OJD



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

Depósito Legal: M30.2471983

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



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El automóvil pide un pacto de Estado

Los resultados electorales obligan a recordar los planes del PSOE en torno al sector de la automoción. Pero los fabricantes quieren llevar sensatez al asunto con sus 50 recomendaciones.

Es imposible hablar del futuro del automóvil en España y no referirse a unos resultados electorales que reavivan el incierto programa del gobierno Sánchez sobre el primer sector industrial de nuestro país. Según este, y teniendo en cuenta que el apartado de la movilidad no es precisamente el que más ha ocupado a los diferentes partidos, el PSOE apuesta por el pomposo compromiso de “impulsar la transición hacia una economía descarbonizada y digital en el sector de la automoción”. En él se recoge una serie de brindis al sol como es conseguir un parque móvil sin emisiones de CO₂ en 2050 y cinco millones de vehículos eléctricos para 2030. También, y para no repetir la metedura de pata del “diésel tiene los días contados”, el programa del PSOE evita mencionar los progresivos vetos a los vehículos movidos por combustibles fósiles, entre los que destaca la impareable subida del impuesto a los diésel. Además, y esto es lo que mejor pinta, hay un Plan Estratégico del Automóvil 2019-2025, con una inversión de 2.634 millones, que contempla 1.127 millones para los planes MOVEA y MOVES, de ayudas a la compra de coches eficientes.

Sobre todo este planteamiento, y prácticamente en paralelo, la Asociación Nacional de Fabricantes de Coches y Camiones (Anfac) ha presentado una propuesta sobre movilidad con 50 medidas; y entre ellas le pide al nuevo Gobierno 600 millones en ayudas que incen-

tiven la compra de coches nuevos en los próximos tres años. Serían 450 millones para los vehículos de cero y bajas emisiones, y 150 millones para automóviles de combustión. La cuestión es reducir la edad media de un parque móvil que ya está en torno a los 13 años. Asimismo, esta iniciativa presentada por José Vicente de los Mozos y Mario Armero, presidente y vicepresidente de esta asociación, está compuesta por dos grandes medidas. Por un lado, una Ley de Movilidad Nacional que supere el escenario de cinco leyes distintas y 54 planes sobre la calidad del aire. Por el otro, un listado con 50 recomendaciones que permitan armonizar una movilidad que optimice la renovación del parque y tenga una fiscalidad en función del uso. Además, de los Mozos puntualizó que, sin un mercado fuerte en España, la movilidad cero emisiones ni es hoy la solución ni garantiza el futuro de las fábricas instaladas en España. “Hay que avanzar en las infraestructuras de recarga, hay que generar confianza en el cliente

y, mientras esto no ocurra, las multinacionales del automóvil no querrán invertir en producir coches eléctricos en nuestro país”. En resumen, esta industria representa el 10 por ciento del PIB y da empleo a más de dos millones de trabajadores. Por eso las asociaciones del sector le piden al nuevo Gobierno un pacto de Estado y un proyecto a largo plazo que garantice la estabilidad y permita afrontar los retos que nos depara el futuro.

El presidente de Anfac, José Vicente de los Mozos, ha puntualizado que, sin un mercado fuerte en España, la movilidad cero emisiones ni es hoy la solución ni garantiza el futuro de las fábricas instaladas en nuestro país.

SUMARIO

Nº 1.752 • 7 al 21 mayo de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

RENAULT EZ-FLEX

La marca francesa explora el transporte de mercancías en la ciudad con este pequeño furgón eléctrico de solo 3,86 metros de longitud.

12.- EN PORTADA

LEXUS UX 250H

El UX es el primer SUV compacto de Lexus, con muchos argumentos para hacerse un hueco entre los SUV premium. Y su condición híbrida le otorga un plus.

20.- CUATRO RUEDAS

AUDI SQ2

El Q2 es la base perfecta para crear un SUV deportivo como este SQ2, con 300 caballos, un todocamino tan potente como discreto.

24.- CITROËN C5 AIRCROSS

PURETECH 180 CV

Con 180 caballos, el motor PureTech se adapta como un guante al C5 Aircross por agrado, respuesta en carretera y por su ajustado gasto.

26.- DACIA DUSTER 4X4

BLUE DCI 115

El nuevo Duster, que ha mejorado en prácticamente todos los aspectos, sigue presumiendo de unos precios de derribo que le convierten en una opción de compra muy racional.

30.- FORD EDGE ECOBLUE

190 CV

El Ford Edge se acerca al segmento premium a base de mejorar mucho la calidad y aumentar el refinamiento.

32.- MAHINDRA XUV 500

Siete plazas, un motor voluntarioso y un equipamiento completo son las claves de este Mahindra, el SUV de siete plazas más barato.

34.- MITSUBISHI

OUTLANDER PHEV

El híbrido enchufable más vendido del mundo brilla por refinamiento y agrado de conducción.

36.- VOLVO XC 40 T3

El XC40 es el primero en estrenar un motor trícilíndrico en la marca

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	20, 50
CITROËN	24
DACIA	26
FORD	30, 42
GENESIS	8
KIA	8
LEXUS	12, 45
MAHINDRA	32
MERCEDES	38
MITSUBISHI	34
NIO	6
RENAULT	6
TOYOTA	39
VOLVO	36

6



36



26

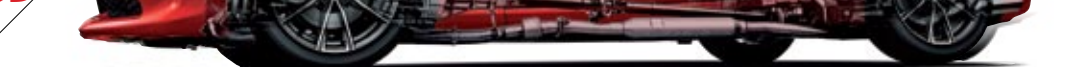
24



20



39



sueca, que ofrece 163 caballos.

38.- MERCEDES CLASE V

Un monovolumen de grandes dimensiones y máximo confort que ahora estrena motores.

39.- TOYOTA GT86

La renovación del coupé japonés es un guiño a los conductores más deportivos.

40.- TOYOTA RAV4 4X4

Toyota combina en el nuevo RAV4 dos de las características que han hecho legendaria a la marca japonesa: la hibridación y la tracción total.

42.- FORD RANGER RAPTOR

El Ford Ranger Raptor es el pick-up definitivo para hacer off road radical. Llegará en junio.

45.- LEXUS RX 450H L

El primer siete plazas de Lexus asocia su interior más amplio y modulable con la calidad y lujo clásicos en la marca.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE

GOODYEAR EAGLE F1 SUPERSPORT

Para obtener el máximo rendimiento de tu deportivo.

50.- TECNOLOGÍA HÍBRIDA DE AUDI E-TRON

El Audi e-tron FE05 de Fórmula E sirve de avanzada a los e-tron de serie.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS CAMBIO DE RUMBO

El primer ciclo del campeonato 2019 de Fórmula 1 parece confirmar la rehabilitación deportiva de McLaren tras cuatro años de infierno. La escudería británica es ya el cuarto equipo de la parrilla.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Nuevo Crossover Ford Focus Active

Totalmente equipado y
con recompra garantizada

Por **150€/mes***

Entrada 5.924€. Cuota Final 9.520€. 49 meses. TAE 9,31%



El mundo está lleno de lugares por descubrir. Hazlo a la vez que descubres tu nuevo Focus. Más aventurero, más alto y más seguro. Preparado para cualquier terreno y perfecto para escapar de lo que ya conoces. Un Crossover que tiene mucho que ver contigo. Descubre más en **ford.es**



Go Further

GAMA FORD NUEVO FOCUS SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 4,3 A 7,1 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 111 A 161 G/KM (DE 88 A 134 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

*Focus Active 1.0 Ecoboost 92kW (125cv) con radio SYNC 3 con pantalla táctil 20.3cm (8") y 6 altavoces, llantas de aleación 43.2cm (17"), luces diurnas LED, sensores de parking delanteros y traseros, asistente de arranque en pendiente, mantenimiento de carril, pre-colisión con frenada de emergencia. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 19.022,41€. Entrada de 5.924€. Importe total del Crédito 13.098,41€. 48 cuotas de 150€/mes. Cuota final 9.520€. Comisión de apertura 445,35€. TIN 7,80%. TAE 9,31%. Importe total adeudado 17.165,35€. Precio Total a Plazos 23.089,35€. Operación sujeta a valoración crediticia. El modelo visualizado puede no coincidir con el vehículo ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. Al financiar con Multiopción, FCE Bank garantiza un valor futuro mínimo del vehículo entregado para el pago de la última cuota (sujeto a condiciones de venta en ford.es)

ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA VOLANTE

Un V12 Twin Turbo 5.2 de 715 CV y 91,8 mkg anima al DBS Superleggera Volante, versión capaz de alcanzar 339 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Su capota de lona puede quitarse en 14 segundos y ponerse en 16, y cuando se inician las entregas en el tercer trimestre su precio en Alemania será de 295.500 euros.



VENUE: SUV DE ACCESO DE HYUNDAI

Hyundai ha desvelado en el Auto Show de Nueva York el Venue, un económico SUV de 4,04 metros fabricado en Corea que equipará motor 1.6 de gasolina y dos tipos de cambio: manual y automático. Se pondrá a la venta en Norteamérica a final de año.

El EZ-FLEX es eléctrico y muy compacto

Renault imagina el futuro reparto en las ciudades

Los fabricantes siguen proponiendo ideas sobre las entregas urbanas en el futuro, conocidas ya como el reparto del 'último kilómetro'—esta actividad se multiplicará por cuatro de aquí al 2050—. Y el vehículo experimental EZ-FLEX prepara esa movilidad del mañana porque es eléctrico, presume de conectividad y es ágil en las urbes, ya que tiene un diámetro de giro de 9 metros. El secreto está en su pequeña talla—mide 3,86 metros de largo por

1,65 de ancho y 1,88 de alto, lo que le permite acceder a instalaciones subterráneas—, aunque la capacidad de carga es de 3 metros cúbicos gracias a un puesto de conducción compacto, donde se ha cuidado especialmente la comodidad de acceso, la facilidad de lectura de la información o la visibilidad del entorno: peatones, mobiliario urbano... Además, el plano de carga trasero queda a solo 76 centímetros del suelo y puede accederse a la zona

de transporte rápidamente desde distintas puertas. En cuanto a la mecánica, la firma francesa apuesta por un motor eléctrico y una batería que garantiza 100 kilómetros de autonomía entre recargas, que es el doble de lo que, según Renault, necesitará diariamente un vehículo dedicado a esta actividad. Y para probarlo, la marca fabricará diez unidades del EZ-FLEX que serán utilizados durante dos años por profesionales, empresas y ciudades.

►▼Ure veratin
velessit deliquat
eui blandigna
faci blaore
diatisit auguero
dolum zrrilla.
Andrem dit iure
magna facidunt
lan vullaorerit
aliquat ad
tis esequam,
voluptatuero



KIA PRESENTA EL STINGER GTS

Limitada a 800 unidades, la serie especial GTS del Kia Stinger más enérgico está dotada de un 3.3 V6 con 365 CV y se ofrece en versión RWD de tracción trasera y D-AWD de tracción total, esta última con un nuevo diferencial mecánico trasero de deslizamiento limitado que permite añadir el modo de conducción Drift, en el que el cien por cien del par pasa al tren posterior. Los precios en Estados Unidos arrancarán en 44.000 dólares.



►►El GTS adopta una pintura naranja específica y detalles en fibra.



PARA PENSAR

750

unidades fabricará Mercedes-AMG del GT R Roadster, dotado de un V8 4.0 con 585 CV.

La firma alemana ya admite pedidos de su brutal descapotable que cuesta 250.000 euros, acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos y alcanza 317 km/h de velocidad punta. El consumo medio es de 12,4 l/100 km.

EL PUNTAZO

Fiat quiere plantar cara en Sudamérica al Renault Sandero Stepway—vendido en España como Dacia—, y para ello lanza ahora el Argo Trekking, que fabrica en Brasil y tiene motor 1.3 de 100 CV.



Motor eléctrico de 300 caballos

NIO da pistas sobre su futura berlina deportiva

NIO, la innovadora marca china fundada en 2014 y especializada en vehículos eléctricos, presentaba hace unos días en el Salón de Shanghai el ET Preview, 'concept' que avanza cómo será su futura berlina tanto en términos estilísticos como de tecnología. Así, el futuro modelo de NIO podría beneficiarse de un motor de 220 kW—casi 300 CV— y de una vanguardista plataforma que combina la nueva batería NCM811—de níquel, cobalto y manganeso— con dos tipos de motor eléctrico—magnético en las ruedas delanteras y de in-

ducción para las traseras—, superando los 510 kilómetros de autonomía NEDC entre recargas. Asimismo,



►►NIO es un joven fabricante global con centros de diseño y desarrollo en Alemania, Gran Bretaña, Estados Unidos y, por supuesto, China.

el fabricante chino presentaba un nuevo sistema de carga rápida de baterías llamado NIO Power Charger, al tiempo que anunciaba que su sistema de recarga One Click for Power, usado hasta hoy más de 93.000 veces por los clientes de la marca—que ya cuenta en

su gama con los SUV ES6 y ES8, y con el deportivo EP9—, podrá ser utilizado desde ahora también

en China por usuarios de coches eléctricos de otras marcas, pagando 280 yuanes—37 euros— por carga.



Tecnología Mild Hybrid y 347 CV

Los Audi S5, ahora con motor TDI ecológico

El Audi S5 equipa por primera vez un motor V6 diésel, concretamente un moderno 3.0 TDI con tecnología Mild Hybrid (MHEV) de 48 voltios y compresor eléctrico EPC que rinde 71,4 mkg de par máximo entre 2.500 y 3.100 rpm y 347 CV de potencia, valores que permiten al S5 Coupé acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, y en 4,9 al S5 Sportback. La dos versiones tienen limitada su velocidad electrónicamente a 250 km/h, mientras que el consumo medio NEDC se queda en 6,2 l/100 km—un 19 por ciento menos

que el S5 de gasolina— y las emisiones de CO₂, en 161 g/km. Este deportivo y ecológico motor TDI se asocia al cambio Tiptronic de 8 marchas y a la tracción permanente Quattro, con diferencial deportivo, que en condiciones normales envía un 40 por ciento del par delante y un 60 detrás, pudiendo alcanzar un reparto 70:30 o 15:85 si es necesario. De serie equipan discos ventilados de 375 mm en el tren delantero y neumáticos 245/40 R18, y en opción se ofrecen los 265/30 R19 y la suspensión con Damper Control.



►►A la venta desde mayo, el precio en Alemania del S5 Sportback TDI—arriba— y del S5 Coupé TDI—abajo— es el mismo: 65.300 euros.



DOS NUEVOS NISSAN GT-R

En Nueva York, Nissan ha reforzado la gama de su modelo más deportivo con tres versiones a cual más salvaje. Por un lado el GT-R Nismo, que reduce más de 30 kilos el peso y recibe mejoras en motor y cambio inspiradas en los coches de los campeonatos GT3; por otro el GT-R 50th Anniversary Edition, disponible en tres acabados y con dos pinturas bitono exteriores a elegir. Por último, la versión Track Edition del GT-R pasa a rendir 600 CV.

► Es nuevo el GT-R 50th Anniversary Edition —arriba— y se ha mejorado el GT-R Nismo —derecha—.



► El HabaNiro mide 4,43 metros de largo y 1,60 de alto, y emplea puertas de mariposa. Kia no las usará en modelos de calle... por el momento.



Concept diseñado en California

El Kia HabaNiro, un coche que vale para todo

Así define la firma coreana el 'concept' creado en su centro de Diseño en California: «el coche para todo». Y es que el HabaNiro es totalmente eléctrico, tiene tracción total, ofrece cuatro cómodas plazas, presume de conducción autónoma de Nivel 5 —el máximo posible— y se aproxima a los 500 kilómetros de autonomía entre recargas. Kia reconoce que «probablemente nunca se construirá», pero que buscaron crear un vehículo que se moviera tan cómodamente por ciudad como por una retorcida carretera costera o por caminos alejados del asfalto. Y el resultado es un modelo

de 4,43 metros de largo por 1,96 de ancho y 1,60 de alto dotado de tracción a las cuatro ruedas gracias al sistema e-AWD, que se sirve de un motor eléctrico delante y otro detrás. Y el interior, minimalista, prescinde de pantallas rectangulares o botones y mandos tradicionales, sustituidos por una gran pantalla frontal táctil interactiva con retroalimentación de luz sensorial. Además, el HabaNiro puede analizar el estado emocional del conductor gracias al sistema READ para adecuar la configuración del interior a cada situación, mejorando el placer de conducción y aumentando la seguridad.

Eléctrico y lujoso para la ciudad

El Genesis Mint Concept debuta en Nueva York

En el Auto Show de la ciudad estadounidense Hyundai ha mostrado el Genesis Mint Concept, adelanto de un hipotético modelo urbano de gran lujo equipado con mecánica eléctrica, y que partiría de una autonomía mínima de 200 millas —más de 320 kilómetros— con su batería recargable en tomas rápidas de hasta 350 kW. Los tres equipos de diseñadores coordinados por Luc Donckerwolke han creado una carrocería muy compacta de dos puertas y dos plazas —curiosamente,

► En el desarrollo del Mint han intervenido los tres centros de Diseño de Hyundai: Corea, Alemania y Estados Unidos. El interior se inspira en muebles de lujo.



con perfil de tres volúmenes— en la que el acceso a la zona de carga se puede hacer también desde 'tapas' laterales, mientras que el habitáculo, inspirado en el mobiliario de lujo de los

mejores creadores europeos, aprovecha al máximo cada centímetro. Y si en el exterior se apuesta por una pintura verde mate, dentro

manda un refinado tono marrón cognac. El volante, prácticamente rectangular, está rodeado por seis pequeñas pantallas que

avisan sobre las funciones críticas del vehículo, más otra pantalla, justo frente al conductor, con la información principal.



Escúchala en Apple Music.

120 AÑOS MARCANDO EL RITMO.



FIAT 500X POR 13.900€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.

CELEBRAMOS NUESTRO ANIVERSARIO CON LA NUEVA EDICIÓN ESPECIAL FIAT 500X 120 ANIVERSARIO. CONSIGUE HASTA 6 MESES DE APPLE MUSIC®*

La nueva familia Fiat 500 120 aniversario con experiencia Apple es una caja de sueños que hace que todo sea posible. Consigue hasta 6 meses de Apple Music® para disfrutar de más de 50 millones de canciones sin publicidad y de todo este equipamiento:

- FAROS FULL LED
- LANE ASSIST
- SENSOR DE LUCES Y LLUVIA
- SENSOR DE PARKING TRASERO
- PANTALLA TÁCTIL DE 18CM (7")
- LLANTAS DE ALEACIÓN DE 41CM (16")

FIAT. IMPULSADO POR LOS SUEÑOS DESDE 1899.



fiat.es

Gama Fiat 500X: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 5 a 8,4 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 130 a 193 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 113 a 171 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). Oferta válida para Nuevo Fiat 500X 120th Aniversario 1.6 E-Torq 81kW (110CV) 4x2. PVP Recomendado 13.900€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT), descuentos del concesionario y fabricante y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 12.450€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. No se incluyen los gastos de financiación ni de matriculación. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 13.900,00€ con 72 cuotas mensuales de 250,49€. TIN 8,99%. TAE 10,59%, comisión de apertura (3%) 417,00€ al contado, importe total a plazos 18.452,28€, importe total adeudado 18.452,28€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 30/06/2019. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.



La integración de Apple CarPlay requiere un iPhone compatible. *Promoción válida hasta el 31/12/2019 con la compra de modelos seleccionados de la gama Fiat 500, de acuerdo con las condiciones disponibles en www.fiat.es. Válida solo para Apple Music en España. La oferta se aplica solo a la cuenta individual de Apple Music, 3 meses gratis para miembros ya registrados anteriormente. No acumulable con otras ofertas. La suscripción se renueva automáticamente después del período de prueba gratuito. Se requieren productos y servicios compatibles, y una cuenta de iTunes válida. Consulta las condiciones correspondientes a tu país en <https://www.apple.com/legal/internet-services/itunes/es/terms.html>. Apple no patrocina esta promoción ni participa en ella. Apple Music y Apple CarPlay son marcas registradas de Apple Inc.

EL PORSCHE 911 SPEEDSTER, DE VERDAD

Presentado en 2018 a modo de 'concept' como parte de la celebración del 70 Aniversario de la marca, el 911 Speedster pasa a ser ahora un modelo de serie con ocasión del Auto Show de Nueva York. Su motor 4.0 de seis cilindros, procedente de los 911 GT3, rinde 502 CV y se asocia exclusivamente a un cambio manual de seis marchas. Estéticamente, su parabrisas más bajo y la aerodinámica cubierta de fibra de carbono sobre la zona de las plazas traseras le convierten en un modelo inconfundible.



▶▶ En el interior, sencillez máxima y obsesión por la ligereza, pues el 911 Speedster anuncia un peso de 1.465 kilos.



Más grande y aerodinámico

El nuevo Mercedes GLS llegará a finales de año

En Nueva York ha visto la luz la nueva generación del GLS, un SUV que permite ahora elegir entre seis o siete plazas y cuyas dimensiones han crecido: 77 milímetros la longitud—ahora mide 5,21 metros—, 22 la anchura y 60 la distancia entre ejes, lo que permite anunciar mayor amplitud en la segunda fila, que en Europa tendrá de serie banqueta 60:40 y respaldo 40:20:40, aunque se podrá optar a la configuración 'americana', con dos butacas independientes en la fila intermedia. Además, el volumen del maletero con las dos filas posteriores abatidas crece a 2.400 litros, y la aerodi-

námica de la carrocería se ha optimizado: Cx de 0,32. En cuanto a mecánicas, la oferta diésel contará con el seis cilindros OM 656, disponible en dos versiones: el GLS 350 d 4Matic de 286 CV y el GLS 400 d 4Matic de 330 CV, en ambos casos con consumos medios entre 7,6 y 7,9 l/100 km. Y después se sumará el GLS 580 4Matic, dotado de un V8 de gasolina con circuito de 48 voltios y alternador arrancador integrado que rinde 489 CV, a los que pueden sumarse brevemente los 22 CV de la función EQ Boost. Toda la gama, además, incluirá de serie la suspensión neumática Airmatic.

minutos, 49 segundos y 369 milésimas. Todos equipan un sistema de control de estabilidad AMG Dynamics con tres

configuraciones de agilidad—cuatro en las versiones S—y ofrecen en opción nuevas llantas de 21 pulgadas.



Dos carrocerías y versiones de 476 y 510 CV Los Mercedes-AMG GLC 63 4Matic+ nacen con récord en Nürburgring

La firma de la estrella lanza el GLC 63 4Matic+, un todoterreno deportivo desplegado en cuatro versiones fruto de combinar sus dos carrocerías—SUV normal y Coupé—con dos mecánicas, pues del V8 4.0 Biturbo con inyección directa hay dos evoluciones: una con 476 CV y 66,3 mkg para los GLC 63 y otra con 510 CV y 71,4 mkg reservada a los GLC 63 S, en todos los casos con cambio AMG Speedshift MCT 9G y tracción integral AMG Performance 4Matic+ dotada de distribución completamente variable del par. Las prestaciones son de impresión, con 4,0 segun-

dos para acelerar de 0 a 100 km/h en la versión de 476 CV y 3,8 cuando se trata de la más potente, mientras que la velocidad máxima es de 250 km/h en los primeros—270 si pedimos el paquete AMG Driver—y 280 en los segundos. Precisamente fue un GLC 63 S 4Matic+ el que recientemente batía el récord de vuelta rápida en Nürburgring para vehículos SUV, al parar el cronómetro en 7

▶▶ Las nuevas versiones se diferencian por las ópticas delanteras y traseras, las llantas, los escapes trapezoidales...

Nuevo Crossover Ford Focus Active

Totalmente equipado y con recompra garantizada

Por **150€/mes***

Entrada 5.924€. Cuota Final 9.520€. 49 meses. TAE 9,31%



El mundo está lleno de lugares por descubrir. Hazlo a la vez que descubres tu nuevo Focus. Más aventurero, más alto y más seguro. Preparado para cualquier terreno y perfecto para escapar de lo que ya conoces. Un Crossover que tiene mucho que ver contigo. Descubre más en **ford.es**



Go Further

GAMA FORD NUEVO FOCUS SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 4,3 A 7,1 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 111 A 161 G/KM (DE 88 A 134 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

*Focus Active 1.0 EcoBoost 92kW (125cv) con radio SYNC 3 con pantalla táctil 20,3cm (8") y 6 altavoces. Llantas de aleación 43,2cm (17"). luces diurnas LED, sensores de parking delanteros y traseros, asistente de arranque en pendiente, mantenimiento de carril, pre-colisión con frenada de emergencia. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 49 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 19.022,41€. Entrada de 5.924€. Importe total del Crédito 13.098,41€. 48 cuotas de 150€/mes. Cuota final 9.520€. Comisión de apertura 445,35€. TIN 7,80%. TAE 9,31%. Importe total adeudado 17.165,35€. Precio Total a Plazos 23.089,35€. Operación sujeta a valoración crediticia. El modelo visualizado puede no coincidir con el vehículo ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. Al financiar con Multiopción, FCE Bank garantiza un valor futuro mínimo del vehículo entregado para el pago de la última cuota (sujeto a condiciones del contrato). **ford.es**

Un crossover audaz

Perjudicado de partida por un tamaño más reducido que el de su competencia directa y que condiciona su espacio interior, el UX presenta, sin embargo, muchos argumentos para hacerse un hueco entre los SUV premium. Y su condición híbrida le otorga un plus que deberemos considerar.



PRECIO		53.500 €
EMISIONES DE CO ₂ :		102 G/KM (NEDC)
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		
+		Agrado de uso y silencio en ciudad y a velocidad mantenida. Equipamiento de serie. Prestaciones. Transición inapreciable al pasar de un motor a otro.
DEBE MEJORAR		
-		Tacto del freno. Cambio de variador algo 'antipático'. Precio elevado. Sin levas de cambio en el volante. Consumo fuera de su zona de confort.
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	

Andrés Mas || amas@motor16.com

Fotos: Bryan Jiménez

Lexus sigue completando su oferta de SUV híbridos para no dejar escapar ni un solo cliente, ya sea por arriba como por la gama de acceso. Gama ésta donde encaja la última incorporación a ese segmento, un UX que se añade a los más grandes NX y RX, convirtiéndose en el todocamino más barato de la marca, al estar disponible desde los 33.900 euros.

El UX juega con varias ventajas que le sitúan en un lugar preferente de cara al comprador. Una de estas ventajas es que, de momento, no hay crossover híbridos

compactos del tamaño y la clase premium del UX, un coche de 4,50 metros de largo y 1,54 de alto, especialmente manejable y eficiente en 'territorio comanche', es decir, en la ciudad. A estas alturas quizá sea necesario recordar que Lexus es la división de lujo de Toyota y que el UX está construido con el mismo mimo y obsesión por la calidad con que puede estar hecho un Lexus LS, una berlina de lujo de 150.000 euros. Pero quizás la ventaja clave es que el UX, fabricado a partir de la base del Toyota C-HR, combina el refinamiento y la exclusividad propias de Lexus con una etiqueta ECO de la DGT que –ver recuadro– proporciona muchas satisfacciones y añade méritos en un momento en el que una calificación de este tipo puede cambiar la vida de un usuario, eliminando el mayor quebradero de cabeza con el que se encuentra el que de verdad necesite utilizar su coche para moverse por el centro de las grandes urbes.

El sistema híbrido del UX se aprovecha de la tecnología híbrida autorrecargable de cuarta generación de Lexus, que cuenta con un nuevo motor de gasolina 2.0 de cuatro cilindros, un motor eléctrico de alto rendimiento y un cambio CVT que evoluciona... pero sin lograr quitarse de encima el antipático resbalamiento propio de esta tecnología, normalmente asociada a modelos híbridos.

El motor atmosférico de dos litros de gasolina del UX 250h es uno de los propulsores más eficientes construidos por Lexus. Con control electrónico de las válvulas VVT-i, un elevado índice de compresión (13:1) y el sistema de inyección electrónica de combustible D4-S, esta mecánica de 152 caballos logra sobre el papel una eficiencia similar a la de un buen propulsor diésel. Además, mientras que la recirculación de calor de escape permite que el motor se caliente con rapidez, la Admisión Variable Inteligente Eléctrica reduce las emisiones. Pero la clave es que este motor de gasolina se ve complementado por otro eléctrico con el equivalente a 109 caballos alimentado por una batería de níquel-metal hidruro de 1,4 kWh situada bajo el asiento trasero, que permite circular una media de entre 1,5 y 2 kilómetros seguidos en modo eléctrico. La potencia total conjunta del UX 250h es de 184 CV, que se muestran más que suficientes para mover con vigor un conjunto que pesa lo suyo, aunque las puertas y el capó sean de aluminio, o el portón y los spoilers sean de resina.

Como es habitual en un híbrido hemos apreciado un salto importante entre el consumo en su entorno ideal, como es la ciudad y alrededores, y el consumo en carretera. En territorio urbano el UX, que circula mucho tiempo en modo eléctrico, nos ha gastado 6,0 l/100 km, un dato más que



LA CLAVE

amas@motor16.com

Aunque hay un UX desde 33.900 euros, el precio de nuestra unidad, por más que fuese equipada al máximo, nos ha parecido muy alto. Dicho esto, e independientemente de su nivel de acabado, el UX 250h es un híbrido muy agradable y muy bien hecho que sorprende por su equilibrio entre confort y agarre, y por el genio de sus 184 CV. Pero casi tan importante como todo ello es su etiqueta ECO.



▲ El maletero es pequeño. Tiene solo 320 litros, pero dispone de un doble fondo muy útil.



▲ El motor de explosión del UX es un 2.0 de 152 CV. Y la potencia total es de 184 CV.

► Dos tomas de corriente y salidas de aire detrás. Allí el espacio es justo y el acceso, antipático por lo avanzado del asiento respecto al hueco que deja la puerta.



AERODINÁMICA
EN EL LEXUS UX SE HA TRABAJADO MUCHO LA AERODINÁMICA, CON UNOS BAJOS CASI TOTALMENTE PLANOS Y MUCHOS ELEMENTOS QUE FAVORECEN EN ESE APARTADO PANTALLA GRANDE...
...AUNQUE EL MANEJO SE HACE MEDIANTE UN 'RATÓN' TÁCTIL QUE REQUIERE TIEMPO



▲ A ambos lados del cuadro de instrumentos van dos ruedas de selección.



▲ El reloj analógico se actualiza vía GPS. El cuadro digital se puede configurar con diferentes pantallas. Y el UX 250h tiene modo eléctrico EV.



▲ El cambio automático de variador tiene carril secuencial para simular seis marchas.

interesante para un modelo de casi 200 CV y con su motor más potente movido por gasolina. Sin embargo, a 120 km/h y con un solo ocupante la cifra se ha incrementado hasta los 6,9 litros, y en cuanto pasamos un poco de esa velocidad –en circuito cerrado medimos el consumo a 140 km/h mantenidos y con un solo ocupante– el gasto se dispara por encima de los 9 litros cada 100 kilómetros. Cifras que obligan a considerar la compra de un modelo así si el objetivo es cubrir muchos kilómetros al año por carretera.

No nos engañemos, el entorno ideal del UX es la ciudad y su periferia. El Lexus recién llegado tiene el campo de visión más amplio que existe para este tipo de crossover. Y el mejor radio de giro de su clase, por lo que maniobrar en el entorno urbano resulta muy fácil. Además, el coche es agradable como pocos porque está muy bien insonorizado y las transiciones entre el fun-

cionamiento del motor eléctrico y el de gasolina son casi inapreciables. Lástima que el tacto del freno, como ocurre en la mayoría de los híbridos que lo utilizan para regenerar energía, tenga un recorrido inicial sin sensación de mordiente, lo que choca y, además, alarga las frenadas hasta que uno se acostumbra.

Pero si hay que ir, se va, y el UX tiene el centro de gravedad más bajo de su clase por lo que en carretera ofrece una estabilidad y un aplomo que desde el primer kilómetro transmiten seguridad y control. No obstante, el que desee mayor firmeza, al margen de una estética más deportiva y de unas levas de cambio en el volante que este acabado no contempla, debería elegir el acabado F Sport, que puede llevar suspensión de dureza regulable. Esta se echa bastante de menos cuando se aviva el ritmo y llega una carretera de montaña con curvas y firme desigual; sin embargo, y aunque el

coche balancea bastante, lo cierto es que el UX 250h mantiene la trayectoria muy bien con un ESP poco intrusivo y un chasis que brilla con luz propia en las situaciones más exigentes. El modo Sport –Sport + y otro personalizado en el acabado F Sport– y un cambio con su programa manual secuencial que simula hasta seis marchas, permiten acercar las sensaciones del UX a las de un pequeño GTI, pero siempre con el inconveniente de un cambio de variador con el que hay que habituarse a las altas revoluciones del motor sin que al mismo tiempo la velocidad aumente en proporción, algo que en uso turístico y relajado va a ocurrir pocas veces. Por cierto, y respecto a esos consumos medidos cuando el UX sale de su zona de confort, hay que decir que en conducción deportiva hemos visto cifras de gasto medio próximas a 20 l/100 km; lógicamente abusando del acelerador y de las marchas cortas simuladas.



◀ La plataforma del UX es magnífica. Realizando una conducción viva el UX inclina, pero mantiene la trayectoria con nobleza y sólo al límite se muestra algo subvirador. El acabado F-Sport puede llevar suspensión regulable.

El UX puede llevar un sistema de tracción total que incluye un segundo motor eléctrico de 7 caballos que mueve las ruedas del eje trasero, pero salvo usuarios de la franja norte peninsular que vayan a frecuentar carreteras deslizantes o con nieve a menudo, no parece demasiado recomendable ya que el coche pesa 60 kilos extra, cuesta 2.000 euros más, tiene menos ma-

letero y los consumos y las prestaciones se ven ligeramente perjudicadas.

El interior del UX 250h con acabado Luxury está al mejor nivel en aspectos como calidad o equipamiento, aunque deberíamos dar un tirón de orejas al iluminado que diseñó un cubreequipaje propio de un coche de juguete; una fina y frágil tela que será plegable y pesará poco, pero que no

es lo que busca un usuario europeo. Tampoco nos ha convencido la capacidad del maletero o el espacio en las plazas traseras en un coche que mide cuatro metros y medio, o sea, 10 centímetros más de lo que mide por ejemplo un Nissan Qashqai, que sin embargo ofrece bastante más de ambas cosas.

Pero está claro que el pliego de condiciones del UX no contemplaba más practicidad que la justa y que sus objetivos eran otros: diseño, agrado, eficiencia, manejabilidad urbana y, sobre todo, exclusividad. Y todo esto lo tiene en cantidades suficientes como para convencer al cliente premium más confuso.

Y una última recomendación: el UX 250h 4x2 Business cuesta 17.600 euros menos que la versión aquí probada. Da como para comprar otro coche y tiene un equipo de serie, digamos, que más que aceptable. Ahí lo dejo.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

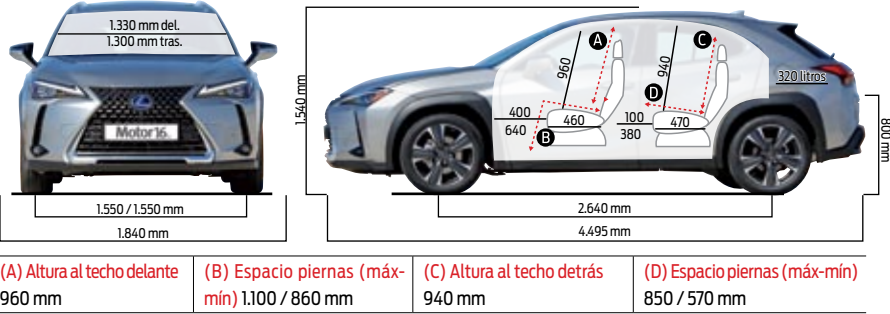
MOTOR DE COMBUSTIÓN	2.0 VVT-i
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4, en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	80,5 x 97,6
Cilindrada (c.c.)	1.987
Alimentación	Iny. mixta direct/indir.
Compresión	14,0 a 1
Potencia máxima / rpm	152 CV / 6.000
Par máximo / rpm	19,4 mkg / 4.400-5.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Posición	Síncrono de imán
Potencia máxima	80 kW / 109 CV
Par máximo	20,6 mkg
BATERÍA	
Capacidad (kWh)	Níquel metal hidruro
Voltaje nominal (V)	1,4
Autonomía en modo EV (km)	216
Potencia máxima conjunta	Variable (hasta 2 km)
Par máximo conjunto	184 CV
TRANSMISIÓN	
Tracción	n.d.
Caja de cambios	Delantero
DIRECCIÓN Y FRENOS	Automát. CVT, 6 vel.
Sistema	Asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 305 mm / Discos 281 mm

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/50 R18 - 75Jx18"
Marca	Dunlop
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.615
Capacidad del depósito (l)	43
Relación peso/potencia (kg/CV)	8,8
Altura libre al suelo	160 mm



MEDIDAS



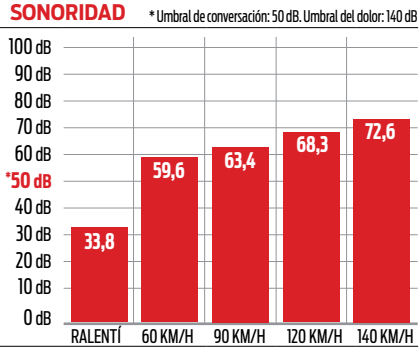
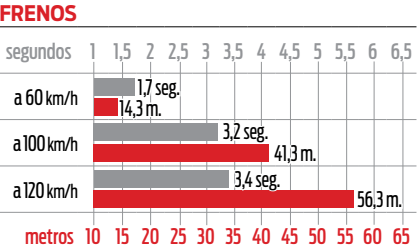
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,3 pulgadas	▲		
Techo solar eléctrico	▲		
Cargador de móvil inalámbrico	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Sonido Mark Levinson	▲		
Faros MultiLED	▲		
Head-up Display	▲		
Aparcamiento asistido		▼	
Cámara de 360º	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador bizona	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Llamada de emergencia e-call	▲		
Sensores aparcamiento del/tras.	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Airbag rodilla conductor	▲		
Airbag de cortina del. / tras.	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Neumáticos Run-flat	▲		
Pre-colisión y detección de peatones	▲		
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Luces con función 'cornering'	▲		
Control por voz	▲		
Control de tracción y estabilidad	▲		
Control de crucero adaptativo	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

PRINCIPALES OPCIONES
Pintura metalizada: 1.100. Ganchos de remolque desmontable: 1.250. Portabicicletas: 130. Faldones laterales: 850.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	177 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (8,5)
Recorriendo (metros)	144
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,5
De 80 a 120 km/h en D	6,5
Recorriendo (metros)	182
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,1
Conducción dinámica	19,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,9
A 140 km/h de crucero	9,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	685
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	n.d. / n.d.
Ciclo mixto (NEDC)	4,3
Ciclo mixto (WLTP)	5,6



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



NISSAN QASHQAI
DESDE 18.500€*



Y AHORA CON ASISTENTE DE CONDUCCIÓN ProPILOT.

TECNOLOGÍA QUE TE MUEVE.

Consumo mixto WLTP: 6,8 l/100 km. (NEDC-BT: 5,3 l/100 km). Emisiones de CO2 WLTP: 154 g/km. (NEDC-BT: 121 g/km).
*PVP recomendado en Península y Baleares 18.500€. Incluye Precio Franco Fábrica, transporte, Nissan Assistance, descuento promocional, IVA e IEDMT que, para el mercado español, puede no ser aplicable a su Comunidad Autónoma. En caso de que los impuestos aplicados sufran variaciones hasta el momento de la compra, el precio se acomodará a la aplicación de los nuevos tipos impositivos vigentes. Oferta válida para particulares y autónomos que adquieran un Nissan Qashqai Visia 1.3 DiG-T 103 kW (140CV) Manual que financien con Magic Plan 3D de RCI Banque SA, Sucursal en España. Importe mínimo a financiar 7.000€. Permanencia mínima 24 meses. Quedan excluidas Flotas y empresas. Oferta no compatible con otras campañas y válida hasta el 31/05/2019. Para más información consulte en <https://www.nissan.es/>

EN COMPARACIÓN CON...

	LEXUS UX 250h 4X2 LUXURY	AUDI Q3 45 TFSI QUATTRO STRONIC S-LINE	HONDA CR-V 4X2 HYBRID LIFESTYLE	TOYOTA RAV4 HYBRID 220 4X2 LUXURY
Precio	53.500 euros	53.360 euros	38.850 euros	38.300 euros
Cilindrada	1.987	1.984	1.993	2.143
Potencia	184 CV	230 CV / 5.000-6.700 rpm	184 CV	218 CV
Par máximo	N.D.	40,8 mkg / 1.750-2.500 rpm	N.D.	N.D.
Cambio	Aut. CVT, velocidades múltiples	Automatico doble embrague, 7 vel.	Automatico, 1 velocidad	Aut. CVT, velocidades múltiples
Tracción	Delantera	Total	Delantera	Delantera
Cons.medio (NEDC)	4,1 l/100 km	7,4 l/100 km	5,3 l/100 km	4,6 l/100 km
Emisiones	94 g/km CO2	168 g/km CO2	120 g/km CO2	105 g/km CO2
Autonomía	1.050 kilómetros	810 kilómetros	1.075 kilómetros	1.195 kilómetros
Vel. máxima	177 km/h	233 km/h	180 km/h	180 km/h
0 a 100 km/h	8,5 segundos	6,3 segundos	8,8 segundos	8,1 segundos
Maletero	320 litros	530-675 litros	450 litros	580 litros
Dimensiones	4.495 / 1.840 / 1.540 mm	4.484 / 1.849 / 1.585 mm	4.600 / 1.855 / 1.679 mm	4.600 / 1.855 / 1.685 mm
Batalla	2.640 mm	2.680 mm	2.663 mm	2.690 mm
Diámetro giro	11,2 metros	11,8 metros	11,7 metros	11,8 metros
Depósito comb.	43 litros	60 litros	57 litros	55 litros
Peso	1.615 kilos	1.695 kilos	1.614 kilos	1.665 kilos
A favor +	En el UX destaca el agrado de uso por el silencio de marcha y la suavidad que destila gracias a que funciona en eléctrico en muchas ocasiones. La calidad está a muy buen nivel, como es habitual en la marca. Consumo en ciudad y a baja velocidad.	Mide lo mismo que el Lexus UX y en este caso cuesta lo mismo aunque es más potente, recurre a un cambio automático mejor y es tracción total. También tiene más maletero y su calidad está fuera de toda duda. Acelera dos segundos más rápido de 0 a 100 km/h y su aplomo es superior.	Aunque peor equipado, el Honda es 20.000 euros más barato, que es mucho dinero. Es diez cms más largo y tiene más maletero y mucho más espacio en las plazas traseras. Ofrece un agrado de conducción similar al de Lexus. Y tiene etiqueta ECO.	Tiene el mejor dato de aceleración entre los modelos híbridos de esta comparativa. Y también el maletero más capaz. Su programa de personalización es muy interesante. Y a nivel ergonómico está muy conseguido. La nueva plataforma transmite solidez.
En contra -	La bandeja que cubre el maletero es impropia de Lexus. El consumo se dispara en cuanto se sale del entorno urbano y no se circula a 90 km/h. El espacio atrás y en el maletero es justo. Y es caro aunque lleve mucho equipo.	Sin embargo lo que marca la diferencia entre este Audi y el Lexus es la etiqueta. Porque el Q3 45 TFSI Quattro STronic no tiene la tan ansiada etiqueta ECO de la DGT que sí tiene el UX. Además, el Q3 es algo más pesado y gasta bastante más.	El CR-V Hybrid no puede llevar rueda de repuesto ni en opción. Su cambio de una sola marcha ofrece una respuesta similar a los CVT aunque sin tanto resbalamiento. La pantalla que muestra los modos híbridos no se ve bien.	Es el peor insonorizado del grupo y su cambio de variador no ayuda a reducir la sonoridad cuando se acelera a fondo. Además, tiene un comportamiento delicado y es muy subvirador al límite

EL DETALLE

MADRID CENTRAL

Vía libre para el UX

Los vehículos con calificación ECO –como el Lexus UX– y 0 Emisiones, según el etiquetado de la DGT, pueden acceder a 'Madrid Central', ya sea para circular o aparcar en las plazas del Servicio de Estacionamiento Regulado (SER) de la zona. Además, los vehículos ECO mantienen la bonificación del 50 por ciento a la hora de aparcar en la Zona de Estacionamiento Regulado en las plazas verdes de la zona restringida, así como en el resto de Madrid, teniendo en

cuenta la restricción horaria. Los vehículos que no cuenten con una etiqueta ECO o 0 Emisiones sólo podrán acceder al área restringida si son residentes de la zona o tienen una plaza de parking, o si han sido invitados por un residente. Esta es una de las ventajas de disponer de un modelo híbrido como el UX, una virtud a la que se le debe dar la importancia que tiene ya que cada día que pasa la presión para el automóvil será mayor en las grandes ciudades.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,21 euros/km. Coste financiero: 0,72 euros/km. Coste km total: 0,93 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: No disponible. Seguro a todo riesgo: 448,06 euros/año con franquicia de 450 euros.

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

RED DE POSVENTA

132 puntos de asistencia en España.

GARANTÍA

General: 3 años o 100.000 km. 5 años o 100.000 km para el sistema híbrido.

www.mundolexus.es

DATOS DEL COMPRADOR

LEXUS

Importador: Lexus España D.A.S.L. Avda. Burgos, 116. 28050 Madrid. Teléfono: 902 300 503

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 54.600 EUROS

Nueva Gama i30 N y N-Line de Hyundai.



Diversión elevada a

La Nueva Gama i30 y N-Line de Hyundai representa todo el espíritu de competición que tiene la marca.

La Nueva Gama i30 está formada por el ya conocido i30 N y el recién llegado i30 Fastback N. Ambos modelos cuentan con un espectacular diseño deportivo, chasis rebajado y ofrecen una potencia de hasta 275 CV. Por otro lado, el nuevo acabado deportivo N-Line dota al i30 y al i30 Fastback de avances en equipamiento y rendimiento, así como de un diseño muy atractivo inspirado en la versión “N”.

i30 Fastback N

El Nuevo Hyundai i30 Fastback N supone la versión más sofisticada de la Gama “N”.

Su línea de techo, inclinada y su cuidado diseño deportivo, son toda una declaración de intenciones de lo que esconde bajo su capó: una potencia de 275 CV gracias a su motor turbo y un gran rendimiento en las curvas. Pura adrenalina con un toque de elegancia.

Disfruta de cada kilómetro, porque con tan solo pulsar un botón, te ofrece la opción de elegir entre cinco modos de conducción que cambian la configuración del automóvil, ajustando los parámetros del motor, la suspensión, el Control Electrónico de Estabilidad, el Diferencial N con autoblocante electrónico, el sonido del motor, la dirección y el ajuste de revoluciones.

En definitiva, si algo caracteriza a este coche, es el perfecto equilibrio entre dinámica de conducción, potencia, confort y sofisticación.

En definitiva, si algo caracteriza a este coche, es el perfecto equilibrio entre dinámica de conducción, potencia, confort y sofisticación.

Equipamientos destacados de la Gama Hyundai i30 Fastback N

- Motor de 202 kW (275CV)
- Diferencial delantero mecánico con control electrónico (e-LSD)
- Llantas de 18” y 19”
- Frenos de alto rendimiento
- Asientos delanteros deportivos exclusivo N con tapicería alcántara
- Barra trasera anti-torsión
- Sistema de suspensión activa



i30 N-Line

El nuevo acabado N-Line ofrece al Hyundai i30 unos increíbles avances en equipamiento y rendimiento, así como un atractivo diseño inspirado en la versión “N”.

Cuenta con un chasis y suspensiones mejorados, con los que se obtiene una sensación más deportiva durante la conducción. En su interior, unos exclusivos asientos deportivos ofrecen un entorno de conducción que recuerda al del mundo de la competición.

Todo esto, unido al inconfundible emblema N-Line que luce en su aleta delantera, convierte al i30 de serie en un auténtico coche deportivo.



Equipamientos destacados de la Gama Hyundai i30 N-Line

- Asientos delanteros deportivos
- Llantas diseño deportivo de 17” y de 18”
- Diseño exterior con marcada línea deportiva.
- Emblema N Line en aleta delantera
- Faros delanteros Full LED
- Ajuste en suspensión y respuesta de motor (1.4 TGDl)

Inesperado deportivo

Un Q2, un todocamino de 4,19 metros que es el escalón de acceso a la gama SUV de Audi y fue ideado para un público juvenil, no parece 'a priori' la base perfecta para que nazca un deportivo. Sin embargo, este SQ2 es el típico lobo con piel de cordero, pues es tan potente como discreto.

Artículo de: [Jesús Garnacho](#) | [jgarnacho@motor16.com](#)
Fotos: [Bryan Jiménez](#)

Si te hablo de un vehículo cuyo corazón proporciona 300 caballos de potencia, que acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, que su velocidad máxima está limitada a 250 km/h, que se ‘merienda’ los 400 metros desde parado en 13,1 segundos o que sale del primer kilómetro lanzado a más de 214 km/h, ¿cuál sería el primer coche que te vendría a la mente? Pues me juego contigo lo que quieras a que jamás habrías pensado en un Audi Q2.

Hablemos con propiedad: un SQ2. Porque esta versión en particular está puesta a punto por Audi Sport y luce tan discreta como deportiva.

Tanto es así que si lo ves por la calle, o tienes un sexto sentido o pasará totalmente desapercibido delante de tus ojos. Y es que sólo sus cuatro salidas de escape y sus emblemas hacen presagiar lo que esconde bajo su capó este SUV de 4,21 metros de largo –dos centímetros más que un Q2 ‘normal’–, una alternativa perfecta para quienes lo vayan a usar tanto en ciudad como en carretera. De campo ni hablamos, ¿verdad?

También le delatan esos pequeños aletines en plástico negro que minimizan las salpicaduras de sus neumáticos en la carrocería, y que poco habría costado mimetizar mejor. Hubiera sido un detalle si tienes en cuenta que por lo que vale este SQ2 podrías

adquirir un A5 Sportback 45 TDI Quattro Tiptronic, o un A6 40 TDI Quattro S tronic; y casi te da incluso para un Q5 45 TFSI Quattro S tronic. No será que no hay para elegir, aunque pocas opciones hay tan deportivas como este SUV.

Si por fuera es discreto, su interior va al rebufo, pero es cierto que hay unos sensacionales asientos deportivos, un volante con fondo plano, pedales metálicos...

Como ocurre en el resto de los Q2, no sobra precisamente el espacio, mientras que





LA CLAVE
[jgarnacho@motor16.com](#)
Los más de 54.000 euros que cuesta me parecen una exageración. Discreto como pocos, nadie diría que acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y alcanza los 250 km/h sin inmutarse gracias a sus 300 CV. Su equipamiento no brilla, pero te ‘meriendas’ a más de uno que no se lo espera. Y eso... no tiene precio.

PRECIO		54.680 €
	NUESTRAS ESTRELLAS	
	EMISIONES DE CO ₂ :	
	163 g/km (NEDC)	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Prestaciones. Motor. Cambio. Tracción. Comportamiento dinámico. Tecnología. Utilidad diaria.	 Precio. Equipamiento justo. Amplitud interior. Detalles de acabado. Head-Up display. Parasoles cortos.

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	2.0 TFSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	300 CV / 5.300-6.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000-5.200
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	40,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,0
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 340 mm / Discos 310 mm
SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasero: Independiente multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos	235/40 R19
Marca	Hankook
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.210 / 1.802 / 1.524
Capacidad del maletero (l)	355 - 1.000
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,1
De 0 a 50 km/h	1,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,8 (4,8)
Recorriendo (metros)	77,7
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,0
1.000 m desde 40 km/h en D	23,0
De 80 a 120 km/h en D	3,3
FRENADA (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,3 / 35,6 / 51,0
SONORIDAD (en dB)	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	45,6 / 61,1 / 69,3

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	12,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,7
En conducción dinámica	16,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,8
A 140 km/h de cruce	9,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	611
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano/extraurbano (NEDC)	8,8 / 6,2
Ciclo mixto (NEDC)	7,2
Ciclo mixto (WLTP)	8,6





▲ El maletero es igual que en el resto de versiones del Q2 con tracción Quattro. La rueda de emergencia cuesta 160 euros.



DISFRAZADO DE SUV
SU DINÁMICA NO ES LA DE UN SUV. NO HAY INERCIAS Y SU PASO POR CURVA ES IMPECABLE. ES 120 MM MÁS ALTO QUE UN S3 SPORTBACK TAMBIÉN DISCRETO DENTRO LOS DETALLES EN ROJO, LOS PEDALES METÁLICOS O EL VOLANTE DELATAN AL SQ2 FRENTE AL RESTO DE Q2. ESTÁ BIEN ACABADO, PERO HAY DETALLES A PULIR



◀▶ Estos aletines evitan salpicaduras hacia la carrocería, pero se podían haber disimulado mejor. Las llantas de 19 pulgadas con gomas 235/40 son de serie, pero no así las pinzas de freno en color rojo. Una opción.



▲ Este tapizado en cuero bitono cuesta 1.715 euros. Dentro no sobra espacio y el túnel central es voluminoso. Detrás no hay asideros ni salidas de ventilación.



▲ El cambio S tronic de siete marchas es una maravilla. Tiene modo secuencial y levas. Ofrece cinco modos de conducción, desde el Efficiency al Individual, que deja personalizar dirección, motor, cambio, sonido... El Audi Virtual Cockpit y el navegador MMI son de serie, pero la pantalla central es fija y no táctil.

hay algunos materiales usados en zonas alejadas del tacto y de la vista que no brillan por su calidad. En este sentido, un S3 Sportback está mejor acabado. Decir también que sus parasoles quedan muy altos y que el Head-Up display no se ve con gafas polarizadas.

Igual que sucede en los otros Q2 con tracción total Quattro, su maletero oscila entre 355 y 1.000 litros –en los Q2 de tracción delantera la capacidad va de 405 a 1.050 litros– si abatimos los respaldos traseros divisibles en secciones 60:40, pues los 40:20:40 opcionales valen 320 euros.

Ponemos en marcha su 2.0



▲ El SQ2 es muy discreto. Nadie diría que acelera de 0 a 100 km/h en dos décimas más que el primer Audi R8.

TFSI, un bloque fabricado en la planta de Győr (Hungría) que pesa 150 kilos. Pero eso poco importa, y mejor nos quedamos con su rendimiento: 300 CV y sus 40,8 mkg.

El Audi drive select es de

serie y tiene programas como el Efficiency, que permite minimizar el consumo gracias a la función 'inercia', mientras que su función de ahorro 'start-stop' detiene el motor por debajo de 7 km/h. También propone los modos Auto

y Comfort, pero su delicadeza con el pasaje es la justa, pues no ofrece suspensiones adaptativas. Y es que este SQ2 apuesta por una suspensión que presenta una buena

firmeza y acerca su carrocería al asfalto 20 milímetros. Aún así, te puedes permitir viajes largos sin que luego tengas

que visitar al quiropráctico. Y tampoco será necesario 'abonarse' a una gasolinera, pues su consumo ha sido bas-

tante razonable para su enfoque, con una media real de 9,0 l/100 km. De ese modo, los 55 litros de su depósito cunden.

Pero el Audi SQ2 lleva un deportivo de verdad en sus entrañas y lo saca a relucir si apuestas por el programa Dynamic. En ese caso se acentúa el sonido de sus escapes y te invita a avivar el ritmo.

Su cambio S tronic de doble embrague bañado en aceite es una maravilla, pues efectúa cambios de marcha imperceptibles, aunque también te puedes deleitar gracias a las levas que equipa en un volante que ayuda a negociar las curvas con gran facilidad, ya que presume de

rapidez: sólo dos vueltas entre topes.

De SUV tiene poco. Y te das cuenta cuando percibes que su carrocería no inclina en absoluto, pero es cierto que también es algo subvirador y que sus ayudas electrónicas siempre están al tanto de la situación; y en ocasiones incordian más que ayudan.

La tracción Quattro es un aliado excepcional que lee la carretera para repartir la energía necesaria a cada rueda, ya que puede enviar sus 300 CV al eje posterior en milisegundos para salir catapultados hacia la siguiente curva, dejando tras nosotros a coches deportivos para nada tan discretos.

► SUS RIVALES



AUDI S3 SPORTBACK 2.0 TFSI S tronic QUATRO

El SQ2 es más compacto que SUV. Y si no vas a sacarlo fuera del asfalto, igual te interesa más un S3 Sportback, que está mejor acabado, gasta menos y es más barato.

Precio	53.310 €
Potencia	300 CV
Cons. (NEDC)	6,8 l/100km
0 a 100 km/h	4,7 s.



CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE DSG7

Mismo motor, mismo chasis, mismo cambio, misma tracción... Es un clon del SQ2, pero más amplio y de otra marca, por lo que eso se nota en su factura de compra.

Precio	45.450 €
Potencia	300 CV
Cons. (NEDC)	7,4 l/100km
0 a 100 km/h	5,2 s.



JAGUAR E-PACE P300 AWD R DYNAMICS

Es igual de amplio, pero está algo mejor acabado. Pesa demasiado y no anda como el SQ2, mientras que su consumo y su precio se disparan excesivamente.

Precio	61.000 €
Potencia	300 CV
Cons. (NEDC)	8,5 l/100km
0 a 100 km/h	6,5 s.



De los cuatro motores de la gama, este de gasolina con 180 caballos puede parecer 'a priori' el menos lógico. Y, sin embargo, se adapta como un guante al C5 Aircross: agrado, respuesta en carretera, un gasto ajustado... Si sumamos otras virtudes del nuevo SUV francés como un elevado confort o un maletero muy amplio, el conjunto brilla a un gran nivel.

Gasolina sí, gracias

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

Empujados por la irracional demonización del diésel y el temor a hipotéticas restricciones, muchos usuarios huyen de las mecánicas de gasóleo y se pasan a la facción 'contraria', pese a que eso no sea siempre lo inteligente. Es lo que puede ocurrir si compramos un SUV de gasolina, pues disfruta de la misma etiqueta 'C' de la DGT que las versiones diésel y, sin embargo, su consumo de carburante es más alto. Por eso cuesta recomendarlos si el cliente entiende la economía como prioritaria.

Pero hay excepciones a esa 'norma', y nuestro protagonista es un buen ejemplo de ello. Porque ahorramos 2.000 euros en relación al C5 Aircross BlueHDi 180 EAT8 a igualdad de equipamiento –los dos disfrutan ahora de un descuento de 3.700 euros–, de manera que el PureTech 180 EAT8 se queda, con el completo acabado Shine, en 30.700 euros. Factura muy razonable porque de serie trae pantalla con navegador, instrumenta-



▲ Recupera de 80 a 120 km/h en 5,8 segundos, cuando al C5 Aircross con motor diésel BlueHDi 180 –también con caja EAT8– le medimos 6,6.

ción digital, carga inalámbrica del móvil, reconocimiento de voz, tapicería de tejido y cuero –nuestra unidad montaba

la de cuero Hype Brown opcional–, climatizador bizona, control de descenso de pendientes, portón trasero eléctri-

co, gran cantidad de asistentes de conducción y seguridad... Y, por supuesto, una segunda fila que inyecta versatilidad propia de un familiar monovolumen, pues está formada por tres butacas independientes que podemos plegar o desplazar longitudinalmente para modular el espacio interior. Así, el ya excelente maletero de 580 litros puede pasar a ser de 720 –récord en su clase– si avanzamos por completo las tres banquetas; aunque en ese caso apenas quedará hueco para las piernas, pues ya con la segunda fila atrás del todo el espacio se nos antoja justo: 66,5 centímetros entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante.

Pero el interés de esta versión no tiene que ver solo con el ahorro inicial, sino también con un consumo moderado, pues hemos registrado un promedio real de 8,4 l/100 km –ciudad, carreteras de todo tipo y autovía–, cuando a la versión diésel de similar potencia le medimos 8,0 –en proporción, un resultado menos brillante–. En dinero no hay tanta distancia, con el añadido

PRECIO		34.400 €
EMISIONES DE CO ₂ : 129 g/km (NEDC)		
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Confort. Maletero. Segunda fila versátil. Calidad. Equipamiento. Motor y prestaciones. 30.700 con descuentos.	- Espacio para piernas en la segunda fila. Balanceo en curva. No disponible con tracción total. Instrumentación.



▲▶ Convincente calidad general, con materiales de notable y ajuste de sobresaliente. Caja EAT8 y antipatinamiento Grip Control son de serie.



▲ La instrumentación es una pantalla digital de 12 pulgadas; configurable pero con diseños mejorables. En el centro del salpicadero hay una pantalla táctil de 8 pulgadas.

◀◀ Detrás no sobra espacio, pero la banqueta, dividida en tres secciones, es corredera.



◀◀ Los neumáticos de serie, unos 205/55 R19, son más que suficientes para esta versión. Pero si pensamos salir mucho a caminos o circular por nieve, los M+S opcionales sobre llanta de 18 pulgadas –156 euros– parecen buena idea.



▲ Maletero enorme –hasta 720 litros con las cinco plazas en uso– y rueda de repuesto opcional.

gasolina le mete 9 décimas al diésel, y también al adelantar disfrutamos de mayor brío. De hecho, la ligereza del PureTech –un 1.6 con turbo– se aprecia también en el comportamiento, pues aunque el C5 Aircross prima el confort –monta los 'blandos' amortiguadores progresivos hidráulicos–, el tacto general mejora.

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si el C5 Aircross con mecánica diésel BlueHDi 180 me gustó, la versión con motor de gasolina de similar potencia me ha convencido aún más, pues el PureTech es más suave y tiene un lado brioso; y las prestaciones son mejores. Además, consume muy poco más –un extra real de 0,4 l/100 km– y el precio es 2.000 euros menor.

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	1.6 PURETECH 180
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	180 CV / 5.500
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.650
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	54,60 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores progresivos hidráulicos y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores progresivos hidráulicos	
RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R19
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500 / 1.840 / 1.654
Capacidad del maletero (l)	580-720 / 1.630
Capacidad del depósito (l)	53

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	219 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,2
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,5 (8,2)
Recorriendo (metros)	139
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,2
1.000 m desde 40 km/h en D	27,5
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	163
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,9 / 36,5 / 51,7
SONORIDAD (en dB)	
Ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	39,5 / 60,9 / 67,4

SUS RIVALES



HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI 177 4x2 DCT TECNÓ
Con el actual descuento de 5.700 euros se queda en 30.365 euros, casi al nivel del Citroën. Cinco años de garantía, pero más gasto y menos maletero; y altura libre al suelo justita.

Precio	36.065 €
Maletero	488-1.478 l.
Cons. (NEDC)	6,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



PEUGEOT 3008 PURETECH 180 EAT8 ALLURE
Ahora 32.150 euros, aún por encima del Citroën, con el que comparte plataforma y mecánica. El 3008 tiene un tacto más deportivo, pero su interior es algo menos versátil

Precio	33.450 €
Maletero	520-1.482 l.
Cons. (NEDC)	5,8 l/100km
0 a 100 km/h	8,0 seg.

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	8,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,9
En conducción dinámica	10,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,8
A 140 km/h de cruce	9,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	630
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	7,0 / 4,9
Ciclo mixto (NEDC)	5,7
Ciclo mixto (WLTP)	7,4



Democratiza los SUV



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

Por solo 16.250 euros ya nos podemos comprar un Duster con tracción 4x4 –motor 1.6 de gasolina con 115 CV y acabado Comfort–, y si preferimos

la renovada mecánica diésel 1.5 Blue dCi de similar potencia sólo hay que escalar hasta 16.860 euros, aunque en este caso con el acabado Essential, de dotación más justa. El SUV rumano es tan asequible que parece buena idea inver-

tir un poco más en equipamiento: 18.150 euros cuesta el Blue dCi 4x4 Comfort –entre otros elementos, añade volante ajustable en profundidad y altura, retrovisores eléctricos, aire acondicionado, volante de cuero y asiento

del conductor regulable en altura– y 19.500 el Blue dCi 4x4 Prestige, protagonista de estas páginas y que suma cosas interesantes: llantas de aleación, sensores de proximidad posteriores con cámara, elevalunas eléctricos traseros, climatiza-

dor automático, detector de ángulos muertos y navegador con pantalla de 7 pulgadas. Asociando esa dotación de serie al progreso de esta segunda generación en materia de diseño, el Duster presume de un aspecto general más convincente. Hablar de refinamiento parece un exceso, pues la presencia de los plásticos duros es evidente, la instrumentación analógica es sencilla y los mandos principales parecen sacados de un vehículo industrial, pero se aprecia un mayor cuidado del detalle

–cinco toberas de aireación en el tablero, asientos con una forma más ergonómica, pantalla central con información sobre eficiencia y conducción 'off road'...– y al conjunto no se le puede negar sensación de robustez, pues el acabado es bueno y hay lugar, incluso, para inserciones cromadas. Puestos a mejorar, reubicaríamos la rueda que ajusta la altura de luces –va escondida bajo el volante– y pondríamos unas salidas de aire en la segunda fila. Y a las butacas delanteras

En la mayoría de los casos, y centrándonos en fabricantes generalistas, un SUV de talla media dotado de motor diésel y tracción total aparea facturas superiores a los 30.000 euros. ¿Demasiado dinero para nuestra castigada economía familiar? Si la respuesta es 'sí' Dacia tiene la solución, pues su nuevo Duster, que ha mejorado en prácticamente todos los aspectos, sigue presumiendo de unos precios de derribo que le convierten en una opción de compra racional y bien adaptada a los tratos exigentes.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	BLUE dCi 115
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 8
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.461
Alimentación	Inyec. directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.750
Par máximo/rpm	26,5 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas, conectable
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	41,94 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,05
Diámetro de giro (m)	10,15
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	215/60 R17
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.480
Largo / Ancho / Alto (mm)	4.341 / 1.804 / 1.682
Capacidad del maletero (l)	411 - 1.444
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	175 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,1
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,6 (12,1)
Recorriendo (metros)	199
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	16,2 / 18,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	34,6 / 34,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	38,8
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª / 6ª	- / 10,1 / 15,6
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,4 / 36,9 / 53,7

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	6,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,2
En conducción dinámica	8,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,8
A 140 km/h de cruce	8,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	704
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	4,9 / 4,5
Ciclo mixto (NEDC)	4,7
Ciclo mixto (WLTP)	5,8



PRECIO		19.500 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 123 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****	+	Desarrollos de cambio muy cortos. Asientos mejorables. Dirección algo lenta. Sin salidas de aire traseras. Mando de ajuste de altura de luces muy abajo. Calidad de plásticos.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		



pmartin@motor16.com

LA CLAVE

Supone un evidente salto adelante respecto a la primera generación, aunque todavía se aprecia un cierto toque 'low cost' en cuanto a materiales, tacto general de conducción, asientos.... ¿Es eso un inconveniente? En realidad no, pues gracias a ello se consigue un precio excepcionalmente bajo para un SUV tan inteligente.



▲▲ Maletero de 411 litros –antes eran más– con formas muy regulares. De serie no hay rueda de repuesto, pero podemos pedirla: normal o 'mini'.



UN CAMBIO MUY 'PERSONAL'. LA PRIMERA ES TAN CORTA QUE EN CAMPO OPERA COMO REDUCTORA, PERO EN CIUDAD ESO RESULTA MOLESTO. Y LAS MARCHAS FINALES TAMBIÉN SON DEMASIADO CORTAS. PANTALLA TÁCTIL Y NAVEGADOR CON SUS 7 PULGADAS, ES DE SERIE EN EL NIVEL PRESTIGE Y OPCIONAL EN LOS ACABADOS ESSENTIAL Y COMFORT.



◀ Una rueda permite elegir el tipo de tracción: delantera, 4x4 de reparto variable y 4x4 de reparto fijo, este último activo hasta 60 km/h.



◀▲ El control de descensos es de serie. Y la pantalla central ofrece útil información 4x4: brújula, inclinaciones...



▲ El interior del Duster es bastante amplio, destacando la altura al techo y un túnel de transmisión trasero poco voluminoso. Y la versión Prestige cuenta con un cajón bajo el asiento del copiloto. Pero no hay salidas de aire traseras, y aunque los asientos han mejorado, no son su principal virtud.



▲ Sólo se ofrece con caja manual, y los desarrollos son excesivamente cortos.

les seguimos concediendo un simple aprobado, pues en viajes muy largos no resultan especialmente cómodas.

Y eso que el confort general es uno de los capítulos que más avanzan. Aunque la plataforma es la misma que en la generación anterior, la nueva carrocería recurre a paneles distintos y optimiza el aislamiento acústico y de rodadura, de forma que al empezar a circular ya notamos mejores sensaciones. Nadie debe esperar el tacto filtrado y bien insonorizado de un Skoda Karoq, un Nissan Qashqai o un Seat Ateca –por citar sólo tres ejemplos–, pero la condición 'low cost' del SUV de Dacia es ya menos palmaria.

Por amplitud tampoco bate récords –la cota para piernas

en la segunda fila es quizás algo justa–, pero hay mucha altura al techo, una anchura correcta y el túnel de transmisión sobresale poco, de modo que cinco adultos viajarán bien. Y aunque se ha perdido maletero en comparación con el Duster precedente, los 411 litros de volumen –parecen más por sus formas regulares– deben cubrir las necesidades normales. En cualquier caso, las versiones de tracción delantera admiten más equipaje, pues anuncian 445 litros.

Nos ponemos en marcha, y lo que más llama la atención es el cortísimo desarrollo de la primera: 5,84 km/h por cada 1.000 rpm. En campo, trialeando despacio o afrontando rampas imposibles, eso viene de cine pues opera como una



▲ Altura libre de 21 centímetros y generosos ángulos de movilidad 'off road': 30 grados el de ataque y 33 el de salida. En campo va muy bien.

caja con reductora, pero en ciudad acaba siendo incómodo, pues hay que meter segunda enseguida. De hecho, es factible salir desde parado en segunda a poco que estemos en llano o ligera bajada. Todas

las marchas son muy cortas, lo que nos obligará a cambiar el 'chip': ese cruce donde siempre girábamos en segunda aquí es tercera, y esa rotonda que hacíamos en tercera aquí es cuarta. De hecho, no hemos

podido medir la recuperación de 80 a 120 km/h en cuarta porque en esa relación... no alcanza 120 km/h. Más que un problema en sí mismo –el manejo de la palanca es cómodo,

además–, se trata de habituarnos a la personalidad del cambio, pues las prestaciones no son malas, y le hemos medido datos mejores que los anunciados por la marca: 11,6 segun-

dos para acelerar de 0 a 100 km/h, por ejemplo. Y 10,1 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h en quinta, lo cual no está mal. Ahí se junta que el motor 1.5 es muy eficaz y que los cortos desarrollos elevan el régimen bastante, lo que redobla el empuje.

De hecho, circulando en sexta a 120 km/h el motor gira a 2.860 rpm, que es bastante. Pero más que una alta rumorosidad –el dCi no suena mucho, e incluso resultan más perceptibles en autovía algunos ruidos aerodinámicos–, lo que provoca ese alto régimen mecánico es un consumo mayor si mantenemos cruceros 'alegres'. El Duster Blue dCi 4x4 no gasta en exceso –en nuestro realista recorrido mixto le hemos medido

7,1 litros–, pero en proporción resulta más sobrio en ciudad y por carreteras de montaña –jugando con las cuatro marchas superiores podremos practicar una conducción ágil– que en autopista, donde tampoco la aerodinámica es su fuerte.

El SUV de Dacia rinde de maravilla fuera del asfalto o sobre nieve, pues basta con poner la rueda del sistema de tracción en Auto para ganatizar la motricidad; pero tampoco se arredra en vías de curvas cerradas, pues la actitud general es noble y segura, el balanceo siempre parece controlado y los frenos, pese a montar tambores traseros, cumplen de sobra su labor. Además, los neumáticos 215/60 R17 de la versión Prestige ayudan a mejorar el tacto de conducción.

SUS RIVALES



FORD ECOSPORT TITANIUM 1.5 ECOBLUE 125 AWD

Es más pequeño, lo que le pasa factura por amplitud pero mejora sus aptitudes urbanas. Supera al Dacia en acabado, y empatan en rendimiento mecánico. Ahora por 22.803 euros.

Precio	25.785 €
Maletero	356-1.238 l.
Cons. (NEDC)	5,6 l/100km
0 a 100 km/h	11,3 seg.



OPEL MOKKA X SELECTIVE 1.6 CDTI 136 4x4

Más caro que el Ford y mucho más que el Dacia, aunque con descuento baja ahora a 24.368 euros. El Opel tiene un tacto general más cuidado y mejores prestaciones.

Precio	27.940 €
Maletero	356-1.372 l.
Cons. (NEDC)	5,4 l/100km
0 a 100 km/h	10,3 seg.



VW CADDY OUTDOOR 2.0 TDI 122 4MOTION

Es otro tipo de vehículo, pero puede cuadrar a un mismo tipo de público: funcionalidad, tracción total, acabados robustos... Es más caro, pero ahora se queda en 26.625 euros.

Precio	31.130 €
Maletero	750 l.
Cons. (NEDC)	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.



Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Ford ha renovado el Edge, su SUV más grande, cuidado, equipado y potente. Y aunque no se le puede considerar como una tercera generación, sí presenta importantes novedades a nivel de diseño, técnica, seguridad y equipamiento para situarlo en la órbita de los mejores SUV del segmento, incluido el clásico trío alemán; aunque, en realidad, el rival que Ford tiene en el punto de mira sea el Volvo XC60.

Recordemos que el Edge es un SUV muy grande, ya que mide 4,83 metros, sólo seis centímetros menos que un Volkswagen Touareg. Y consecuentemente juega con esa ventaja para ofrecer mucho espacio interior y un maletero de 602 litros, superior al de rivales más pequeños como el Alfa Stelvio, el Audi Q5, el BMW X3 o el Mercedes GLC.

En el Ford recién llegado se han trabajado muchos aspectos, pero sobre todo, y respecto al modelo anterior, se ha mimado especialmente la calidad y la insonorización, reduciendo en este último caso

hasta 2,5 dB el ruido que llega al interior en marcha.

Exteriormente el modelo del óvalo azul estrena parri-

lla, capó, paragolpes y faros, además de nuevos colores. Este despliegue de estilo otorga al SUV de Ford un porte at-



▲ A pesar del peso y su elevado centro de gravedad, el Edge se agarra al asfalto con solvencia y aplomo. Transmite mucha seguridad.

PRECIO		49.125 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 152 g/km (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
NUESTRA VALORACIÓN	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Calidad y dotación. Tracción total eficaz. Insonorización y agrado de uso. Espacio y maletero. Descuento.	
	 Prestaciones respecto a sus rivales. Rueda de repuesto de emergencia. Peso alto. Distancia de frenada.	

lético, pero elegante a la vez y con un inequívoco aspecto premium.

A nivel mecánico Ford mantiene la apuesta por sus eficientes motores diésel como única alternativa para este modelo, entre otras cosas porque el 95 por ciento de lo que se vende en este segmento, sobre todo por consumos, está movido por ese tipo de combustible demonizado injustamente. Sin embargo, hay importantes novedades técnicas, y ahora el Edge incorpora dos motores 2.0 Ecoblue con potencias que pasan de 180 a 190 CV y de 210 a 238 CV. En el caso del primero, objeto de nuestra prueba, cuenta con un solo turbo y siempre va asociado al cambio manual de 6 marchas y a la tracción total, con un sistema inteligente que analiza 40 variables de medición cada 16 milisegundos y que, en caso necesario, puede mandar el cien por cien del par a un solo eje.

El Edge con el motor de 190 caballos homologa un consumo de 5,8 l/100 km que aumentan hasta los 7 si nos ajustamos a un uso real que incluso coincide con el de la nue-



◀▶ Con un tamaño exterior superior al de sus rivales naturales, el Edge ofrece espacio holgado para cinco ocupantes y su equipaje. En el cuadro se puede conocer el porcentaje de tracción de cada rueda. El coche rezuma calidad por los cuatro costados.



◀▶ Los respaldos traseros se pueden abatir de forma independiente mediante este pulsador.



▶▶ El maletero del Edge cubica 602 litros, pero se puede ampliar hasta los 1.847 litros con dos plazas ocupadas.

va homologación WLTP, datos en cualquier caso sorprendentes si tenemos en cuenta el tamaño de este SUV y que pesa 2.030 kilogramos.

Es un peso superior al de sus rivales, y al que de alguna manera hay que hacer responsable de unas prestaciones que no están al nivel de su competencia directa, a la que sin embargo supera en otros apar-

tados como calidad, insonorización, espacio o seguridad.

Además, el Edge tiene ahora un descuento de algo más de 8.000 euros si se financia la compra, y su precio final se queda en 41.112 euros.

El Edge se afianza en un nicho de mercado cada vez más cerca de los premium alemanes y suecos que de los generalistas de Hyundai, Peugeot... Calidad, refinamiento y tamaño son sus armas.



amas@motor16.com

LA CLAVE

Ford no es la primera marca generalista que intenta situar uno de sus modelos en el segmento Premium, aunque no todas lo consiguen. El renovado Edge suma ingredientes para que se le tenga en cuenta en una posible lista de la compra de un SUV refinado y de calidad. Y el resultado es muy convincente.

SUS RIVALES



ALFA ROMEO STELVIO 2.2 DIÉSEL AT8 Q4 190 CV

Es más caro que sus rivales, porque para que lleve tracción total Q4 tiene que asociarse necesariamente al acabado Executive. Sus prestaciones son mejores.

Precio	52.565 €
Maletero	525 l.
Cons. (NEDC)	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	7,6 seg.



VOLVO XC60 D4 AWD MOMENTUM 190 CV

Tiene buen precio, un magnífico consumo y acelera de 0 a 100 km/h en 1,6 segundos menos que el Edge. Pero tiene menos espacio interior y un maletero más justo.

Precio	48.675 €
Maletero	505 l.
Cons. (NEDC)	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 ECOBLUE
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.996
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 3.500
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	56,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica adaptativa
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantero: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasero: Independiente, integral link, con subchasis aislado, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/55 R19
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.030
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.834 / 1.981 / 1.732
Capacidad del maletero (l)	602 / 1.847
Capacidad del depósito (l)	64

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	203 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,8 (10,4)
Recorriendo (metros)	189
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	18,3 / 22,3
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	33,7 / 39,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,0
De 80 a 120 km en 4ª / 5ª / 6ª	8,8 / 11,7 / 14,6
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,7 / 41,8 / 61,5
SONORIDAD (en dB)	
Ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	45,2 / 56,8 / 64,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,3
En conducción dinámica	9,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,9
A 140 km/h de cruce	7,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	914
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,8 / 5,2
Ciclo mixto (NEDC)	5,8
Ciclo mixto (WLTP)	7,0



El poder del dinero

Y no por lo que cuesta, sino por lo que te ahorras. En este capítulo resulta imbatible. Además, sus principales argumentos se centran en sus siete plazas, un motor voluntarioso y un equipamiento completo. Pero a nivel de calidad, dinámica, tacto general y tecnología ya se encuentra en inferioridad frente a sus principales rivales.



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

No es Mahindra un fabricante demasiado conocido en España, y su modesta gama de vehículos tiene el precio como mejor argumento. No es el único, pero hay que decir que se trata de modelos enfocados a un conductor práctico, sin grandes pretensiones en lo que se refiere a calidad o dinámica.

Y su producto estrella es este XUV500 que traemos a nuestras páginas. Tiene mérito, porque en sólo 4,59 metros de longitud ofrece siete plazas. No hay nadie que ofrezca el metro cuadrado a un precio tan asequible. Porque desde 20.985 euros ya tenemos uno bien equipado.

Lo que más nos ha gustado es el motor. Se trata de un diésel de garantías, muy ruidoso en parado y que sueña 'raro' desde 1.500 y hasta 2.500 revoluciones por minuto. Luego ya va redondo y sube hasta 4.500 vueltas. Em-



▲ Es un gran rodador por el rendimiento de su motor diésel de 140 caballos, sin duda uno de los puntos destacados del XUV500.

PRECIO		24.189 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 183 g/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Habitabilidad y siete plazas. Precio ajustado. Equipamiento de serie. Motor resolutivo y voluntarioso.	

puja con voluntad, aunque el excesivo peso del conjunto –casi 1.900 kilos con lo puesto– lastra un tanto sus prestaciones.

El cambio manual, de seis relaciones, está bien dosificado a nivel de desarrollos, pero el tacto de la palanca no es el idóneo precisamente. Tampoco el funcionamiento del sistema de ahorro Start/Stop, lento y algo brusco en su funcionamiento.

Nuestra unidad presenta tracción delantera, pero también dispone de variante 4x4. La suspensión es independiente en ambos ejes, pero el tarado es demasiado suave. Es un gran rodador en tramos sin complicaciones, pero cuando aparecen las curvas no puede evitar los balanceos y cabeceos de la carrocería.

Además, la dirección es lenta –3,2 vueltas de volante entre topes– y los frenos penalizan por el peso y por los neumáticos mixtos M+S que monta –necesita 63,1 metros para parar desde 120 km/h–.



◀ Las acabados son modestos, como la ergonomía al volante. La pantalla táctil de siete pulgadas es de serie.



◀ Las siete plazas son de serie y se 'visten' en piel. La habitabilidad es buena incluso en la tercera fila, a la que se accede solamente por el lado derecho. Los dos últimos asientos son escamoteables.



◀ Su generosa altura al suelo y los neumáticos M+S le permiten circular por pistas de tierra sin problemas. Y para retos mayores la marca india ofrece versiones con tracción total.



Sin exquisites tecnológicas en su dotación de serie, si disfrutaremos de un control de descensos, otro de arranque en rampa, el control de velocidad de cruce, la pantalla táctil de 7 pulgadas, el navegador, cámara trasera, sensores de luces, lluvia y de aparcamiento traseros, llantas de 17 pulgadas, control por voz...

Dicho así todo de golpe no parece la mejor elección, pero insistimos en que analizamos con el mismo rasero todos los vehículos que pasan por nuestras manos, y no todos los conductores mantienen el mismo nivel de exigencia.

Los hay que buscan confort, habitabilidad, un consumo comedido, precio y que esté bien 'alicatado' a nivel de equipamiento. Ahí el XUV500 saca pecho, aunque renuncie a la última hornada de asistentes en seguridad.

Es espacioso delante y también en la segunda fila –es fija, pero con un piso prácticamente plano–, y hasta la tercera resulta razonable y cuenta con climatización propia.



garroyo@motor16.com

LA CLAVE

Si buscamos exquisites, mejor abstenerse. Si nos conformamos con espacio, siete plazas, un motor voluntarioso, un generoso equipamiento y un precio imbatible, la cosa cambia. Es más confortable que otra cosa, y un buen rodador, pero por dinámica, calidad y tecnología está por detrás de sus rivales.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.2 D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.179
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 3.750
Par máximo/rpm	33,6 mkg / 1.600-2.800
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, electrohidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	11,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, multilink, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	235/65 R17 M+S
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.860
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.585 / 1.890 / 1.785
Capacidad del maletero (l)	93 (7 pl.) / 1.512 (2 pl.)
Capacidad del depósito (l)	70

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	19,4
De 0 a 50 km/h	4,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	13,3 (12,5)
Recorriendo (metros)	221
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	17,6 / 20,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	33,3 / 36,3
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,7
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	9,1 / 10,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	13,5
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 5%
FRENADA (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	16,7 / 44,1 / 63,2

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,5 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,2
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,1
A 140 km/h de cruce	8,0
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	972
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	n.d.
Ciclo extraurbano	n.d.
Ciclo mixto (NEDC)	7,0





El rey de los PHEV

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

Hace unos días un comercial de un concesionario Mitsubishi me comentó que tiempo atrás el Outlander PHEV había que venderlo; y ahora, sin embargo, entran y se lo llevan sin más. El motivo, la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT.

Ese es uno de los grandes beneficios a la hora de adquirir este modelo, pero para llegar hasta ahí existe un gran trabajo tecnológico detrás y años de experiencia –debutó en 2013–. Ahora es cuando alcanza su plena madurez.

Este híbrido enchufable ha optimizado su eficiencia y rendimiento. El motor de gasolina es ahora de 2,4 litros y rinde 135 CV –antes era un 2.0 con 121 CV–. Este se complementa con un propulsor eléctrico delantero de 82 CV y otro trasero que incrementa la potencia con sus 95 CV. Puestos a trabajar en colaboración los tres a la vez firman 230 CV, que son 27 más que antes.

También la capacidad de la batería, ubicada entre los dos ejes, se incrementa en un 15

Es el modelo con mecánica híbrida enchufable más vendido del mundo, y esas cosas no suelen ocurrir por casualidad. Además de resultar sumamente eficiente, este centro de tecnología sobre ruedas resulta muy agradable y refinado en marcha.

por ciento, aspecto que permite circular en modo exclusivamente eléctrico hasta 54 kilómetros. Nosotros, siendo cuidadosos, nos quedamos en 46, que no están nada mal y

casi coincide con los 45 de la homologación WLTP.

Al volante hay que hacer antes un curso de 'adaptación'. Cuatro son los programas relacionados con la electricidad:

SAVE –mantiene la carga de la batería–, CHRG –el motor térmico carga la batería–, EV –circulamos de manera eléctrica exclusivamente y hasta los 135 km/h– y uno ECO para hacer un uso más eficiente del sistema cuando funciona como híbrido estándar. A ellos se unen otros cuatro modos de conducción: Normal, Snow, Sport y Lock. Este último simula el bloqueo del diferencial central para retos 'off road' no muy complicados. Ya habrán adivinado que nuestro protagonista contempla tracción total debido a la acción del segundo motor eléctrico, ubicado en la zaga y que da vida a las ruedas traseras.

Y detrás del volante tenemos unas levas, no para cambiar de velocidad, sino para gestionar con cinco niveles diferentes la eficacia de la frenada regenerativa. Ahí queda eso... Con todo este arsenal tecnológico a nuestras disposición el abanico de personalidades y hasta el consumo varía considerablemente. Si hacemos alrededor de 40 kilómetros diarios es ideal, ya que cambiaremos el surtidor por el



◀ La presentación es muy agradable. Contempla un amplio abanico de programas de conducción.



◀ Homologa hasta 54 kilómetros circulando en modo eléctrico. El tiempo de recarga de la batería oscila entre 5,5 horas –a 230 V– y 25 minutos para una carga rápida del 0 al 80 por ciento.



▲ Ofrece una función Lock para algún reto 'off road' sencillo. El maletero cubica 498 litros. Bajo el piso se guarda el cable.

enchufe; y en mi caso, sin tarifas valle de por medio, el coste rondaría los 1,65 euros al día. Un precio más razonable que los 7,3 litros de gasto medio de gasolina que asumí funcionando de manera híbrida.

A esos buenos registros añade un notable rendimiento en cuanto a prestaciones, y un comportamiento más confortable que dinámico, lastrado por un peso que ronda las dos toneladas. Muy bien equipado, el precio es abultado, aunque los 48.750 euros de salida se suavizan hasta los 38.070 incluyendo descuentos.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Si nos movemos en el entorno de los 40 kilómetros diarios es una opción muy atractiva porque nos permitirá desplazarnos exclusivamente con electricidad y entrar siempre en la gran ciudad por su etiqueta '0 Emisiones'. No es su único argumento: es confortable, refinado en marcha y amplio, y está muy bien equipado.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.4
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	2.360
Alimentación	Inyección indirecta de gasolina
Potencia máxima/rpm	135 CV / 4.500
Par máximo/rpm	21,5 mkg / 4.500
MOTOR ELÉCTRICO 1	
Potencia máxima	60 kW (82 CV)
Par máximo	14,0 mkg
MOTOR ELÉCTRICO 2	
Potencia máxima	70 kW (95 CV)
Par máximo	19,9 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	54 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 13,8 kWh
Tiempo de recarga	Entre 25 minutos y 5,5 horas a 10A
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	230 CV / n.d.

TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, de 1 velocidad
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,9
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 320 mm / Discos 302 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, de tipo multi-link, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/55 R18 - 7.0Jx18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.955
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.695 / 1.800 / 1.710
Capacidad maletero - depósito (l)	498/921 - 45

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	170 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,3 (10,5)
Recorriendo (metros)	144
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,4
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D	6,4
Recorriendo (metros)	182
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,4 km/h de promedio	6,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,0
En conducción dinámica	14,0
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,2
A 140 km/h de cruce	9,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	616
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto NEDC / WLTP (l/100 km)	1,8 / 2,0





Apuesta impar

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

El XC40 llegó con un pan debajo del brazo en forma de un prestigioso galardón, como fue el de Coche del Año en Europa 2018. Y desde entonces todo va viento en popa. Era de esperar porque hereda la experiencia –que no la plataforma– de sus hermanos mayores, el XC90 y el XC60, y hasta conserva en parte el diseño y la tecnología.

Con sólo 4,43 metros de longitud ha sido más fácil 'arriesgar'; por eso es el encargado de hacer debutar en Volvo un bloque de tres cilindros, el T3 de gasolina que nos ocupa. Se trata de la versión de acceso a la gama porque se rodea, además, de tracción delantera y de una caja manual de seis relaciones.

Si analizamos este propulsor por su grado de sonoridad o de vibraciones, señalar que es tremendamente refinado en este sentido, y resultará muy complicado adivinar en marcha su naturaleza impar.

Si valoramos su rendimiento, va bien en la zona medio-alta y cumple a bajo régimen, pese a que el peso del conjunto acaricia los 1.800 kilos y los desarrollos finales del cambio

El XC40 es el modelo de entrada a la gama SUV de Volvo y el primero en estrenar un motor tricilíndrico en la marca sueca. Pero no te dejes engañar, porque hereda la calidad y la tecnología de sus hermanos mayores, pese a que los 163 CV del propulsor T3 no abruman.

son generosamente largos. Además, el par máximo, de 27 mkg, tampoco abruma.

Esto provoca que acelere con ganas, pero que las recuperaciones sean más modestas. Por eso, pese al agradable tacto de la caja manual, preferimos gastar 2.263 euros y apostar por la transmisión au-

tomática Geartronic de ocho relaciones, ya que resulta más resolutiva y confortable.

En cualquier caso, realizar un adelantamiento, y pasar de 70 a 100 km/h en cuarta, se traduce en 8,0 segundos y 203 metros. No está mal, pero tampoco quita el hipo. Algo similar ocurre con el consumo,

de 7,4 litros durante la prueba, aceptable sin duda pero que no bate récords.

Destacar la eficacia de los frenos, con unas distancias registradas sobresalientes, como los 50,1 metros que necesita para detenerse por completo desde 120 km/h. Las generosas y hasta exageradas llantas de 20 pulgadas –son opcionales–, con neumáticos 245/45 R20, también ayudan en esta faceta.

Si hay algo que destaca en cualquier Volvo, amén de la seguridad, es el confort de marcha que ofrece. También en el XC40. No tiene, lógicamente, la pisada y el tacto de sus hermanos mayores, pero a cambio presume de una mayor agilidad dinámica debido a su menor talla.

El chasis puede ser estándar, deportivo –con unos tarados más firmes– o el Four-C, ya con suspensión adaptativa. Pero no contempla la más sofisticada, ya con muelles neumáticos.

Desde el asistente Drive Mode podemos elegir entre los programas Eco, Dynamic, Comfort y Off Road. Sí, has leído bien, porque pese a su condición de tracción delantera presenta esta opción que ajusta la electrónica hasta los



◀ El confort abruma, sobre todo en las butacas delanteras. La pantalla táctil de 9 pulgadas, de serie, se maneja como una tablet, pasando páginas en sentido lateral en sus tres menús.



▶ A pesar de su condición 4x2 ofrece un programa 'off road' –activo hasta 30 km/h– y un control de descensos. El maletero tiene un volumen de 460 litros.



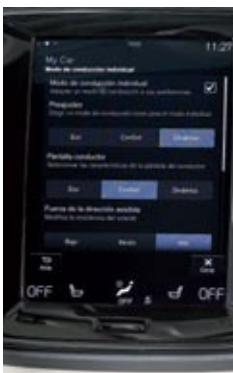


LA CLAVE
garroyo@motor16.com

El primer motor tricilíndrico de Volvo no desentona en el XC40 en cuanto a refinamiento. Es agradable y hasta resolutivo si lo llevamos 'alegre'. Quizás por 650 euros más la opción diésel D3 con 150 CV sea más eficiente y hasta resolutiva. Donde lo borda es a nivel de confort y se rodea de una tecnología muy avanzada, aunque mucha hay que pagarla aparte.

30 km/h. También ofrece un modo Individual.

Por habitabilidad se sitúa en la media del segmento, en confort sube la nota y el maletero ofrece 460 litros. El equipamiento es avanzado, con elementos como el asistente de conducción semiautónoma Pilot Assist, aunque gran parte de la tecnología hay que pagarla aparte.



◀ El XC40 es el SUV más ágil de Volvo. Esta versión de acceso presenta tracción delantera y contempla como opción un chasis con suspensión adaptativa.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 T3
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.477
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	163 CV / 5.500
Par máximo/rpm	27,0 mkg / 1.850-3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	49,7 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	245/45 R20
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425 / 1.863 / 1.652
Capacidad del maletero (l)	460 - 1.336
Capacidad del depósito (l)	54

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (9,3)
Recorriendo (metros)	164
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	17,5 / 21,5
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	32,1 / 38,7
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,1
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	8,3 / 12,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,2
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 2%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,8 / 35,9 / 50,1

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	8,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,7
En conducción dinámica	12,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,7
A 140 km/h de cruceo	9,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	729
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,6
Ciclo extraurbano	5,5
Ciclo mixto (NEDC)	6,3





PRECIO **50.202 €**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **156 g/km**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Calidad de acabado interior. Versatilidad y modularidad. Gama de motores. Tres longitudes de carrocería

DEBE MEJORAR

- Precio elevado. Portón posterior de grandes dimensiones. Tacto de los frenos. Inercias en marcha

Transporte VIP

Mercedes renueva su gran viajero, el Clase V, un monovolumen de grandes dimensiones y máximo confort. Estrena nuevos motores.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Desde 2014 el Clase V se han convertido en casi imprescindible como vehículo de transporte VIP en las ciudades para hoteles, eventos, convenciones... Pero también como gran alternativa para familias que no solo necesitan espacio y comodidad para los ocupantes, sino también espacio de carga. Con la nueva generación sigue ofreciendo tres diferentes longitudes de carrocería -compacta (4,85 metros), larga (5,14 metros) y extra-

larga (5,37 metros)- y una capacidad interior que parte de seis asientos individuales que es la configuración de serie. Pero también se puede optar por banquetas corridas en las dos filas traseras de modo que se pueden alcanzar las ocho plazas en las tres variantes de longitud del Clase V. Y todo ello con una capacidad de maletero sobresaliente, que parte de los 610 litros en la versión compacta, 1.030 en la versión larga y 1.410 en la extralarga.

Confort garantizado y también los últimos avan-

ces, desde el nuevo sistema multimedia MBUX a la caja de cambios automática 9 G-Tronic de serie salvo en la versión de acceso o la tracción total que también se ofrece combinada con todos los motores disponibles.

Cambio fundamental en la parte mecánica con un nuevo propulsor diésel de cuatro cilindros y dos litros de cilindrada, con tres niveles de potencia, que cumplen con la normativa Euro 6d Temp y ofrecen una cifra de consumos razonables, con 6 litros/100 km homo-

logados para el V220d, 5,9 para el V250d y 6,5 para el V300d.

A cambio, unas prestaciones que ofrece en cualquiera de sus tres variantes permiten afrontar viajes con el máximo dinamismo y confort para circular por autovías, el hábitat en el que mejor se desenvuelve, como comprobamos en la presentación. Pero el recorrido también nos lleva a carreteras de montaña, en las que el volumen y peso del coche no ayudan; pero la elasticidad del motor, el cambio suave y rápido solventa la papeleta. No convencer los frenos por su tacto esponjoso, con la sensación de no tener toda la mordiente necesaria. Pero en la práctica se comportan.

FICHA TÉCNICA (COMPACTA)

MOTOR	V220D	V250D	V300D
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.950	1.950	1.950
Potencia máxima/rpm	163/4.200	190/4.200	239/4.200
Par máximo/rpm	38,7/1.200-4.200	44,8/1.350-2.400	51/1.600-2.400
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Aut 9 vel.	Aut 9 vel.	Aut 9 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos Del.-tras	205/65R16-245/45R19	225/55R17-245/45R19	225/55R17-245/45R19
Peso (kg)	2.127	2.127	2.127
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.895/1.928/1.880	4.895/1.928/1.880	4.895/1.928/1.880
Volumen maletero (l)	610	610	610
Capacidad depósito (l)	57	57	57
De 0 a 100 km/h (s)	11	9,4	7,8
Velocidad máx. (km/h)	195	205	220
Consumo mixto (l/100 km)	6	5,9	5,9
Emissiones CO2 (g/km)	157	156	156
Precios desde... (euros)	50.202	55.653	58.742



▲ Máximo confort en el interior, que puede incluir asientos reclinables en la segunda fila. Puede acoger a 8 pasajeros. Calidad de acabados elevada. Ofrece la tecnología de información MBUX.



Mecánicamente el deportivo GT86 no sufre alteraciones, pero su puesta a punto gana enteros para ofrecer una dinámica sensacional. Con él te puedes divertir mucho... dentro y fuera de la pista.

Regresa la 'súper Toyota'

En los últimos años hemos visto una Toyota más conservadora y 'verde', pero ahora vuelve a agasajar a sus clientes más dinámicos.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

2000 GT, Celica, Supra, MR2, GT-Four, T-Sport... Son nombres y siglas que marcaron una importante parte de la trayectoria de Toyota, una historia marcada por deportivos de leyenda, pero que fueron relegados a un segundo plano en los últimos tiempos en virtud de una gama más descafeinada y 'sosa', aunque también más 'verde' y respetuosa con el medio ambiente.

Sin embargo, la firma japonesa relanza ahora de nuevo míticos vehículos deportivos, como puede ser el GR Supra y su futura oferta GR Sport.

Pero en esa ofensiva es imposible olvidar un modelo capaz de tatuarte una sonrisa

cada vez que pises con él el asfalto. Se trata del GT86, un deportivo con una puesta a punto especial gracias a que combina ligereza -solo pesa 1.297 kilos-, un reparto de pesos perfecto y un bajo

► 200 CV, 1.297 kilos, propulsión posterior... ¿Necesitas algo más?



TOYOTA YARIS GR SPORT Deportivo de eficientes entrañas

Toyota nos va a sorprender de aquí en adelante con el lanzamiento de una completa gama GR Sport, familia de modelos que inició su andadura con este Yaris, que curiosamente apuesta por la mecánica híbrida, de 100 CV, que anuncia un consumo medio de 4,2 l/100 km y emisiones de 96 g/km de CO2, y consigue la tan preciada etiqueta 'ECO' de la DGT.

Su eficiente corazón contrasta con detalles estéticos inspirados en el vitaminado Yaris GRMN, cuyo motor proporciona 212 CV y del que sólo han llegado cinco unidades a España. Además, el departamento Gazoo Racing pone a punto su chasis, por lo que ofrece una dinámica magnífica. Y es que esconde amortiguadores Sachs Performance, equipa una barra estabilizadora delantera maciza, ve rebajada la altura libre al suelo en 9 milímetros, equipa llantas de 17 pulgadas con gomas Bridgestone Potenza RE50 en medida 205/45... Dentro, más de lo mismo; y todo por 18.600 euros.



▲ El aplomo de este Yaris es sensacional. El volante lo hereda del GT86 y cuenta con asientos deportivos.



MÁS POTENCIA LLEGA A LOS 222 CABALLOS, MÁS PRESTACIONES Y MENOS EMISIONES

Tracción eficiente



Toyota combina en el nuevo RAV4 dos de las características que han hecho legendaria a la marca japonesa: la hibridación y la tracción total. Con ello, mejora su capacidad fuera de carretera y, además, la eficiencia, al rebajar su nivel de emisiones. Ya está a la venta.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Más capaz y también más eficiente. Así es el nuevo RAV4 Hybrid 4x4. Un SUV que mezcla, y mejora, dos de las características que han forjado la historia de Toyota, la hibridación y la tracción total. Respecto al 4x2 presentado en el lanzamiento del modelo este 4x4 ofrece un comportamiento más seguro dentro y fuera de carretera. La tracción total se consigue con un nuevo motor eléctrico en el eje trasero —no hay conexión mecánica entre los dos ejes— que entra en funcionamiento según las necesidades de cada momen-

to gracias a la gestión que proporciona un nuevo sistema de tracción total inteligente.

Con el nuevo motor hay más potencia, pues pasa de los 218 caballos del RAV4 4x2 hasta los 222 caballos que desarrolla este 4x4. Y con ello mejoran las prestaciones (de 8,4 a 8,1 segundos en el 0 a 100 km/h respecto al tracción delantera). Pero además, con una mayor eficiencia, pues al disponer de dos motores eléctricos la capacidad de recarga del coche es mayor, lo que se traduce en unas emisiones de CO₂ de 100 g/km (en ciclo NEDC), frente a los 102 g/km del RAV4 4x2.

El nuevo sistema además mejora su uso gracias a la tracción inteligente AWD-i y ahora puede enviar hasta un 80

por ciento del par al eje trasero cuando en el anterior RAV4 solo podía destinar el 60 por ciento a este cometido. Gracias a eso puede subir pendientes de hasta el 21 por ciento de inclinación.

Cuenta con un selector de modos de conducción con cuatro posiciones: Sport, Eco, Normal y Trail, específica de esta versión que equipa un diferencial de deslizamiento limitado que reduce el par en las ruedas que pierden contacto para enviarlo a las ruedas que cuentan con mayor tracción. El sistema AWD-i actúa sobre la dirección —ofreciendo más o menos asistencia—, sobre el eje trasero, sobre la respuesta del acelerador y el cambio y también sobre el control de la frenada.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	2.487
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia max (del/tras)	88/40 kW
Par max (del/tras)	202/121 Nm
Pot. máx. total	222 CV
Par máx. total	22,5 mkg
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut CVT
Frenos del/tra.	Discos vent/Disc
Peso (kg)	1.650
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.600/1.855/1.685
Maletero (l)	580/1.690
Capacidad del depósito (l)	55
Tipo de batería	Hidruro de Niquel
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	4,4
Emisiones CO ₂	100 g/km
Precios desde... (euros)	32.050

Todo esto lo hemos puesto en práctica en un pequeño circuito sobre nieve en la pis-



▲ El sistema informa del tipo de tracción y del tipo de propulsión

ta de Madrid Xanadú, en el que, equipado con neumáticos Bridgestone Weather Control A005 -neumáticos de todo tiempo, para uso en verano y homologados para invierno— ha demostrado una gran capacidad de tracción sobre la nieve. En solo dos vueltas la gestión inteligente de esa tracción se encarga a la perfección de todo el trabajo. A falta de una prueba más exhaustiva, convence por su eficacia.



TOYOTA PRIUS AWD-I

El híbrido más vendido, con tracción total

La gama del Toyota Prius, el híbrido más vendido del mundo, se amplía con esta versión AWD-i que añade un segundo motor eléctrico capaz de mover las ruedas del eje posterior en las arrancadas hasta 10 km/h. De esta manera mejora la tracción sobre firmes resbaladizos. Y además, puede actuar hasta los 70 km/h enviando energía al eje trasero si las condiciones de la vía así lo requieren.

A diferencia del RAV4, este nuevo motor no supone un aumento de potencia, que se mantiene en los 122 CV que ofrece el propulsor 1.8 de

►► Sorprende un híbrido subiendo por una cuesta nevada. Pero el Prius lo hace.

combustión y otro eléctrico. Y es que el motor que mueve las ruedas posteriores apenas genera 7,2 CV de potencia y 55 Nm de par motor. Tampoco influye a sus prestaciones, ni a su consumo medio, que sigue siendo de 3,7 l/100 km. Si bien, sus emisiones de CO₂ se elevan de 84 a 85 g/km.



En la prueba nos sorprendió su capacidad de traccionar sobre nieve con la suavidad y el silencio habituales en los híbridos. Está a la venta desde 32.690 euros.

SALÓN
VO

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

ORGANIZA



IFEMA
Feria de
Madrid

SAL RODANDO

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

PROMUEVE

GANVAM

vehiculo-ocasion.ifema.es



Purasangre

Para un amante del todoterreno no hay mayor placer que poder hacer una ruta 'off road' radical con un vehículo que responda, no sufra mecánicamente y no te ponga en aprietos. Y el Ford Ranger Raptor es el pick-up definitivo para ello. Costará 56.200 euros cuando llegue en junio.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Hacia muchísimo tiempo que realizando una conducción 'off road' con un vehículo todoterreno no tenía la tentación constante de meterme en líos. Entendiendo lo de «meterme en líos» por elegir el tramo más complicado, la zona más peligrosa o ese imponente bache que habría evitado a toda costa a bordo de otro coche. Sin embargo, al volante del nuevo Ford Ranger Raptor no hay lío que valga, pues si es necesario, y si no también, conduces casi sin despei-

narte por lo que se convertiría en un infierno para casi cualquier otro todoterreno sin las prestaciones de este pick-up, que hereda imagen y muchos de los valores –ver cuadro en página siguiente– del Ford F-150 Raptor americano.

Hemos tenido la oportunidad de conducir al límite el Ford Ranger Raptor en un entorno privilegiado como es el de las dunas y los kilómetros y kilómetros de playa de Essaouira, al oeste de Marrakech, en Marruecos. Y allí, con el coche tal y como viene de fábrica, sin proteccio-

nes especiales y sin ni siquiera bajar las presiones de las ruedas, hemos disfrutado de un pick-up que parece no tener lí-

mites sea cual sea el escenario por donde nos movamos o los obstáculos que se presenten.

Los datos son demoledores, porque la altura libre al suelo del Raptor europeo es de 283 milímetros –241 mm en el Mercedes-AMG G 63, por poner un ejemplo–; puede vadear pasos de agua de 85 centímetros de profundidad; incluye seis modos de conducción de los que cuatro son específicos para fuera del asfalto; y los amortiguadores están firmados por FOX Ra-



▶▶ En el interior del Ranger Raptor se respira calidad y tecnología. Levas de gran tamaño en el volante, cuero, conectividad... Ofrece seis modos de conducción, cuatro de ellos para uso 'off road' radical.

cing para asegurar el mejor rendimiento sin sacrificar la comodidad. Además, Ford ha recurrido en el Ranger Raptor a un motor diésel biturbo de 213 CV y 51 mkg de par que también utilizarán a mediados de año los Ranger sin el apellido Raptor, y que sustituye al 3.2 TDCi de 200 CV que ahora utilizan las versiones Wildtrak. Este propulsor utiliza dos turbos de diferente tamaño. El pequeño es de

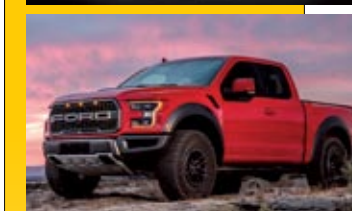
geometría fija y trabaja a bajas revoluciones, mientras que el grande es variable y su misión es mejorar el rendimiento a medio y alto régimen. El caso es que los 213 CV cumplen su misión a la perfección a pesar de un peso de 2,5 toneladas en vacío y de unas ruedas BF Goodrich con una medida 285/70 R17 y unos tacos que imponen. Con todo, el Raptor alcanza y mantiene velocidades de crucero en autovía sin

esfuerzo, y el consumo, bastante elevado, entra dentro de lo esperado en un 'aparato' así. En concreto le hemos medido entre 10 y 12 l/100 km circulando hasta 120 km/h por todo tipo de carreteras, y un 50 por ciento más realizando una conducción por la arena abusando de marchas cortas y de una presión máxima casi constante sobre el acelerador. Y hablando de marchas, el Ranger Raptor recurre a un cambio automático de 10 velocidades de convertidor de par con grandes levas



F-150 SVT Raptor El primero

En el SEMA Show de Las Vegas que tuvo lugar en el año 2008, la división Special Vehicle Team de Ford presentó una versión deportiva de su laureado modelo F-150, el vehículo más ven-



▶ El primer Raptor, arriba, llegó a Estados Unidos en 2008. El segundo, en 2017.

dido del mundo hasta 2018. Ford lo bautizó como F-150 SVT Raptor y destacaba por sus características deportivas más pensadas para los caminos que para las carreteras. Mayor altura al suelo, amortiguadores FOX Racing, motor V8 5.4 de 320 CV o V8 6.2 de 410 CV, y tres modos de conducción, uno de ellos para el campo. El relevo Del F-150 SVT Raptor llegó en 2017 y pasó a llamarse F-150 Raptor. Este ya incorporaba carrocería de aluminio, motor V6 de 3,5 litros EcoBoost de doble turbo y 450 CV, cambio automático de 10 marchas y seis modos de conducción.

PRECIO		56.250 €
EMISIONES DE CO ₂ : 233 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Eficacia total fuera del asfalto. Calidad. Diseño poderoso. Sin ballestas traseras. Comodidad.	- Consumos en conducción 'off road'. Peso. Gama Raptor limitada a un solo modelo.

LA ALTURA LIBRE AL SUELO DEL RANGER RAPTOR ES DE 283 MM, LO QUE PERMITE SUPERAR PIEDRAS U OBSTÁCULOS DE GRAN TAMAÑO





MOTOR DIÉSEL BITURBO DE 213 CABALLOS



◀ Los neumáticos todoterreno son específicos de este modelo. A pesar de ellos y de las 2,5 toneladas de peso, el Raptor se defiende bien en carretera. Y mejor que ninguno de sus rivales en el campo.

en el volante y una facilidad sorprendente para adaptarse a cada modo de conducción.

El chasis del Raptor está desarrollado por Ford Performance y ha sido optimizado para la conducción todoterreno de alta velocidad. Utiliza aceros de alta resistencia y baja aleación, y la suspensión de competición con amortiguadores FOX cuentan con una válvula sensible

a la posición para proporcionar mayor amortiguación en los extremos de su recorrido y mayor suavidad en la zona intermedia cuando se circula por carretera y zonas de menor bacheado. Además, el Raptor se olvida de las ballesas tan habituales e incómodas en un pick-up y recurre, además de a muelles y amortiguadores, a un nuevo sistema en espiral con un brazo de Watt integrado que permite que el eje se mueva hacia arriba y hacia abajo pero con poco movimiento lateral.

El sistema de gestión del terreno del Raptor nos permite seleccionar entre seis modos de conducción para ajustar la dinámica del coche a una amplia gama de terrenos y escenarios. Por ejemplo, el modo 'Normal' hace hincapié en el confort, el ahorro de combustible y la facilidad de conducción, y es el que se activa por defecto al arrancar el coche. El 'Deportivo', por su parte, es el adecuado para una conducción más viva en carretera con una respuesta más inmediata

del cambio automático. Y ya situados fuera del asfalto, está disponible el modo 'Hierba, Grava o Nieve', diseñado para asegurar la eficacia en superficies irregulares y resbaladizas. También se ofrece el 'Barro y Arena', con un ajuste específico del reparto de par y el frenado selectivo de las ruedas para una tracción adecuada en superficies profundas y deformables. El modo 'Roca' está diseñado de forma específica para terrenos rocosos, siempre a baja velocidad donde es clave un control suave. Y, por último, el modo 'Baja' —en honor a la mítica carrera de la Baja California— ajusta la respuesta para un rendimiento 'off road' de alta velocidad. En nuestra emocionante toma de contacto con el Raptor europeo hemos sido testigos de la eficacia aplastante de un vehículo poderoso que te permite llegar a donde quieras, cuando quieras y por donde quieras, pero ha sido en modo 'Baja', y en un circuito muy rápido preparado en la playa, donde más hemos

EE.UU. vs EUROPA

Así son los dos Raptor

Que Ford haya decidido lanzar en Europa una variante deportiva del Ranger llamada Raptor —inexistente por cierto en la gama americana del Ranger— no quiere decir que sea igual que el F-150 Raptor a la venta en Norteamérica. Para empezar, el motor del F-150 es un 3.5



▲ Arriba, el último 'restyling' del Ford F-150 Raptor que se vende en Estados Unidos. Debajo el Ranger Raptor.

V6 EcoBoost de gasolina con 450 CV. El eje trasero lleva ballestas, pero los amortiguadores FOX se regulan en dureza desde el interior, y los asientos son baquet Recaro. El F-150 Raptor —5,89 metros de largo— lleva sensores que detectan si el coche está en el aire efectuando un salto y preparan la suspensión para el aterrizaje. Y el sistema Trail Control es como un control de crucero para terrenos accidentados. Ambos comparten el cambio de 10 marchas, el aspecto agresivo y la filosofía 'Sin Límites'.

disfrutado con un coche que pide más marcha cuanto más se complican las cosas.

Al día en ayudas a la conducción y equipo de confort, y con acabados muy cercanos a los Vignale, el Raptor llegará a España en junio desde la fábrica de Sudáfrica. Y ya hay cien pedidos en firme sin ni siquiera montarse en el coche.



Lujoso híbrido para siete

Es el primer modelo de siete plazas comercializado por Lexus en Europa y asocia su interior más amplio y modulable con atributos ya conocidos en cuanto a prestaciones, eficiencia, dinámica de chasis y equipamiento.

Con más de 2,7 millones de ventas en todo el mundo, el RX se ha consolidado en el mercado Premium de los vehículos crossover más exclusivos, con hitos como la llegada en 2005 del RX 400h, primer modelo de su clase con sistema híbrido autorrecargable, o el lanzamiento del nuevo RX 450h L, versión de siete plazas dirigida a aquellas familias que precisan de una mayor flexibilidad pero no quieren renunciar a atributos clásicos del RX en cuanto a prestaciones, eficacia del chasis, equipamiento y, por supuesto, la eficiencia de funcionamiento que se traduce en la etiqueta 'ECO' de la DGT.

La nueva carrocería es so-

lo 110 milímetros más larga y apenas altera el inconfundible diseño exterior del RX, pues el espacio extra para los asientos traseros se logra colocando la luna trasera con un ángulo ligeramente más pronunciado. De hecho, hasta el limpiaparabrisas trasero, que se mueve de arriba abajo de la luna, maximiza el espacio disponible.

En el capítulo mecánico es protagonista el sistema híbrido combinado autorrecargable, que cuenta con un motor de gasolina V6 de 3,5 litros e inyección directa, con una potencia máxima de 262 CV y 335 Nm de par. La potencia total del sistema híbrido, sumando el motor de combus-

tión y el eléctrico, asciende a 313 CV, de manera que disfrutamos de altas prestaciones—8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 6 para recuperar de 80 a 120 km/h— con un bajísimo consumo y mínimas emisiones: 5,9 l/100 km y 136 g/km de CO₂, respectivamente.

El RX 450h L presume, además, de la eficaz tracción a las cuatro ruedas E-Four —cuenta con un motor eléctrico adicional en el eje trasero—, de un sistema de selección de modos de conducción—Eco, Normal y Sport— y, en el caso de las versiones superiores, de la suspensión variable adaptable AVS, sinónimo de equilibrio entre confort y estabilidad.



◀ Funcionalidad, pero con lujo y confort. El RX 450h L está disponible con un amplio abanico de tapicerías, colores y acabados, incluida la opción de cuero fino en la versión Executive: en negro, marrón Topacio, marrón Noble y marfil.

FUNCIONALIDAD

El 'ECO' ideal para disfrutar en grupo

A pesar de ser solo 110 milímetros más largo que el modelo normal, de cinco plazas, el RX 450h L ofrece un interior que multiplica la funcionalidad, empezando por una tercera fila —ideal para que viajen niños, e incluso adultos en trayectos cortos— a la que se accede con comodidad y que está formada por dos plazas independientes, que podemos desplegar o abatir pulsando un botón en los



▲ Con siete plazas en uso el maletero conserva 211 litros. Con cinco son 828 litros, y 1.656 abatiendo las dos filas.

asientos de la segunda fila o desde el maletero. Además, la segunda fila presenta una división 40:20:40 y puede ajustarse longitudinalmente hasta 150 mm, lo que permite repartir los espacios interiores a voluntad. Un ejemplo lo tenemos en el amplísimo maletero, cuyo volumen es de 828 litros con cinco plazas en uso y hasta 1.656 si solo necesitamos dos plazas.



▲ El portón trasero eléctrico puede abrirse sin tocarlo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 ECOBLUE
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.996
Potencia máxima/rpm	213/3.750
Par máximo/rpm	51,0/1.750-2.000
Tracción	Trasera o total
Caja de cambios	Aut., 10 vel.
Frenos del./tras.	Disc. ventilados
Neumáticos	285/70 R17
Peso (kg)	2.510
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.374/2.180/1.873
Profundidad vadeo (mm)	850
Capacidad depósito (l)	80
De 0 a 100 km/h (s)	10,5
Velocidad máx. (km/h)	170
Consumo mixto (l/100 km)	8,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	233
Precio (euros)	56.250

la frase

Luca de Meo. Presidente de Seat



«Cuando la tecnología y la legislación estén listas, el coche autónomo tendrá el potencial de reducir el coste de transporte por carretera en un 90 por ciento y hará que la conducción sea diez veces más segura».

en breve

► **REFUERZO EN LAS ITV.-** La UE impone a los fabricantes facilitar los datos técnicos de sus modelos a las ITV a partir del 20 de mayo de 2020 para los vehículos matriculados desde el 20 de mayo de 2018.

► **SUBVENCIÓN EN ALMUSSAFES.-** El Gobierno valenciano concede nueve millones de euros a Ford para poner en marcha proyectos de I+D+i y mejorar eficiencia energética y procesos en la fabricación de motores y vehículos en la planta pañola. La Generalitat también destina dos millones de euros al parque industrial de Almussafes y zonas limítrofes.

► **PILAS DE COMBUSTIBLE EN SERIE.-** Bosch y Powercell se unen para crear y producir a gran escala pilas de combustible de hidrógeno para turismos y camiones eléctricos. Deberían llegar al mercado en 2022.

► **ELECTRICIDAD CON EL NEXO.-** Hyundai Motor va a construir en Corea una planta de energía de pila de combustible de hidrógeno que, basada en módulos del Nexa, generará electricidad.

▼ Armero y de los Mozos, vicepresidente ejecutivo y presidente de Anfac, presentaron el Plan.

PLAN MOVILIDAD ANFAC
Transición inteligente hacia la movilidad del futuro

ANFAC PROPONE
UN PLAN
NACIONAL PARA
ASEGURAR EL
FUTURO

Medidas frente a la incertidumbre

La movilidad está cambiando a pasos agigantados, y en España la industria del automóvil no se puede quedar atrás para no dejar de ser un sector importante y estratégico, que genera empleo de calidad. Lo recalca José Vicente de los Mozos, el presidente de Anfac, en la presentación del plan desarrollado por la asociación de los fa-

bricantes de vehículos en España para realizar una transición «inteligente, ordenada y justa» hacia la movilidad sostenible del futuro, garantizando el desarrollo sostenible, el crecimiento económico y la innovación, siempre respetando el derecho del ciudadano a desplazarse con libertad, seguridad y a costes asequibles. Transición

que Anfac centra en una Ley de Movilidad Nacional y cincuenta recomendaciones, muchas de las cuales ya se aplican en los países de nuestro entorno. Una hoja de ruta diseñada por los fabricantes para potenciar las tecnologías menos contaminantes y preparar el país para el futuro, en la que destaca la necesidad de un plan de

renovación del parque, con una duración de tres años y una dotación de doscientos millones de euros anuales: 150 para incentivar la compra de vehículos de cero y bajas emisiones, y los cincuenta restantes destinados a incentivar la adquisición de vehículos con sistemas de propulsión de combustión, incluidos diésel y gasolina.

La petición forma parte de uno de los siete apartados en que se articulan las cincuenta iniciativas presentadas a toda las formaciones políticas, que también contemplan una fiscalidad orientada al uso, estructurada sobre parámetros medioambientales y centrada en la eliminación del impuesto de matriculación y la reformulación del de circulación. A lo que se une la petición de un IVA reducido para los vehículos alternativos o un

Impuesto de Transmisiones Patrimoniales para los turismos en función de su antigüedad.

También se pide la tan necesaria armonización de las políticas de movilidad, que acabe con la incongruencia de las cinco leyes distintas y 54 planes de calidad del aire que hay actualmente en España, así como el impulso a las iniciativas de movilidad compartida, la optimización de los sistemas de gestión de tráfico, la sensibilización y concienciación ciudadana y empresarial y la integración de las políticas urbanísticas con las de movilidad. Son medidas que la patronal considera imprescindibles para dotar a la industria de la automoción de la estabilidad necesaria y conseguir un mercado fuerte de cero emisiones. Porque si ese mercado sin emisiones no es potente,



¿para qué se van a fabricar coches eléctricos en España? Es la pregunta lanzada al aire por José Vicente de los Mozos, que aboga por el desarrollo de la «neutralidad tecnológica» en el territorio nacional para llegar en buena posición a 2040 cuando la UE no permitirá la venta de vehículos con emisiones. Una buena posición que no se alcanza sin atajar el retraso en infraestructuras de recarga y aumentar significativamente el 0,5 %, que representan

las matriculaciones de eléctricos en el país, considera el también presidente de Renault España, que recalca que los fabricantes no querrán invertir aquí sin un mercado potente. Con este plan, el diagnóstico y las medidas para convertir a España en referencia de movilidad ya está hecho, y queda en manos de políticos y Gobierno implementar rápidamente las soluciones propuestas por un sector que genera empleo de calidad.

Institute. Esta plataforma, líder de datos, análisis e información, que impulsa a las compañías globales a construir credibilidad en todo el mundo, coloca a Michelin en la quinta posición de un ranking liderado este año por Google. Tres puestos por detrás aparece BMW, con Seat en la posición 25, Tesla en la 31, Toyota en la 36, Renault en la 45 y PSA Peugeot Citroën en la 47.



Premios Innovadora seguridad infantil

Entre los 68 proyectos presentados, el V Premio Emprendedores y Seguridad Vial de Línea Directa Aseguradora, dotado con 20.000 euros, ha sido para el singular sistema de retención infantil de Textia Innovative Solutions. Una solución efectiva en todas las etapas del menor y fácilmente plegable y portátil. Por su carácter innovador, el jurado también ha destacado el Structural Deformity Index System (SDIS), que predice la gravedad de las

la cifra

428.000

millones de euros generan en impuestos los vehículos motorizados en la UE-15 al año, dos veces más que el presupuesto comunitario. Son datos de Acea, que atribuye a Alemania 92.000 millones, 79.000 a Francia, 74.400 a Italia, 56.000 a Reino Unido y 28.100 a España.

Un estudio los compara con el diésel Los eléctricos no son tan 'verdes'

Aunque en un primer momento considerar un diésel menos dañino con el medio ambiente que un eléctrico suene descabellado, el estudio del instituto alemán Ifo cambia esa valoración al ampliar la contaminación a toda la vida del vehículo, incluidos fabricación y mantenimiento. Bajo esa hipótesis, hasta la llegada de los vehículos propulsados por hidrógeno o metano 'verde', los motores de combustión de gas natural se convierten en la tecnología ideal.

Encabezado por Christoph Buchal, profesor de física en la Universidad de Colonia, un equipo de investigadores ha utilizado un modelo eléctrico y otro diésel para comprobar con datos reales el impacto en emisiones de CO₂ de ambas tecnologías, concluyendo que, solo teniendo en cuenta la energía utilizada en la producción de baterías, el dióxido de carbono de los vehículos con batería eléctrica están por encima de las de un diésel. Diferencia que se acrecienta a favor del motor de combustión cuando se incluyen variables como la duración de las baterías, la obtención de los elementos que las integran o el origen de la electricidad en instalaciones que no emplean fuentes de energía renovable. Centrada en un Mercedes C 220d y un Tesla Model 3, con una utilización de 15.000 kilómetros al año y con diez años de vida útil de las baterías, los investigadores sugieren que un eléctrico contamina entre un 11 y un 28 % más que un diésel.



lesiones de ocupantes de vehículos en una colisión por alcance, reduciendo los tiempos de respuesta y mejorando la calidad de la asistencia.

Industria española Pérdida de empleo

La bajada de la producción y los consiguientes expedientes de regulación (EREs) han llevado a la

desaparición de 5.100 puestos de trabajo en el sector de la automoción durante el primer trimestre de 2019. Son ya seis los meses de disminución, en los que se han perdido 17.000 empleos, según la Encuesta de Población Activa (EPA). A finales de marzo, la fabricación de vehículos, remolques y semirremolques daba trabajo a 231.100 personas en España.



Nombramientos Hyundai ficha a José Muñoz

Como director mundial de operaciones, José Muñoz se ha incorporado al grupo automovilístico surcoreano, asumiendo

también la presidencia de Hyundai Motor North America y Hyundai Motor America. Tras estallar el caso Carlos Ghosn, el directivo español presentó su dimisión en enero como director ejecutivo de rendimiento de Nissan Motor Corporation y presidente de Nissan en China.

Emisiones Las reducciones que llegarán

Al visto bueno del Consejo de la UE sobre el 37,5 %

de reducción de emisiones en coches nuevos y el 31 % en furgonetas para 2030, se añade el -30 % para camiones aprobado por el Parlamento, también para 2030. Y en todos los casos hay un punto intermedio en 2015, con el -15 %. Además, la nueva legislación obliga a los fabricantes de vehículos pesados a asegurar en 2015 que las ventas de unidades con cero y bajas emisiones contaminantes representarán, al menos, el 2 por ciento de su cuota de mercado.

Salón de Barcelona Preparado para el centenario

La edición del centenario de Automobile Barcelona contará con 44 marcas, que suponen casi el doble (46 %) sobre la última celebración. Es el primer evento ferial en España que llega a los cien años, y ocupará la casi totalidad de Fira de Barcelona del 11 al 19 de mayo. Además de las últimas novedades de los fabricantes, estará el PAL-V Liberty Pioneer Edition, el primer coche volador, que se conoció en



Ginebra, y habrá un intenso programa de actividades para conmemorar ese siglo de existencia.

Producción Hitos millonarios

Al vehículo 17 millones producido por Renault España se une la salida de la uni-



dad del Polo ocho millones de la planta de Volkswagen Navarra. Un cliente francés recibirá el Renault Captur fabricado en la factoría de Carrocería y Montaje de Valladolid, que completa la redonda cifra desde que en 1953 la marca del rombo iniciara la actividad en nuestro país. Por su parte,

Alemania es el destino del Polo ocho millones hecho en Navarra, una instalación que llevan produciendo ese modelo de forma ininterrumpida desde 1984.

Automoción Un sector con prestigio

Siete compañías del sector de la automoción figuran entre las cincuenta empresas con mayor reputación en España, según el estudio de reputación corporativa elaborado por el Reputation



Verdaderas lapas

Los neumáticos, ese elemento negro y redondo que todos conocemos, son lo único que unen nuestro vehículo a la carretera; por lo tanto, son una pieza esencial. Ahora, para obtener el máximo rendimiento de nuestra montura, Goodyear ha creado estos Eagle F1 SuperSport, una gama de cubiertas que casarán a la perfección con tu deportiva montura.

Hacia años que Goodyear no ofrecía neumáticos con los que atraer al público que busca una goma de altísimas prestaciones. Pero ahora le ponen remedio con estos Eagle F1 SuperSport que hemos probado en el trazado malagueño de Ascari.

Este neumático estrena un diseño innovador –no tanto en su exterior como en la parte que no vemos– y materiales de última tecnología, como resinas que favorecen el agarre y que han sido utilizadas en los neumáticos de las 24 Horas de Le Mans.

De entrada están los Eagle F1 SuperSport, que se ofrecen para llantas de entre 18 y 21 pulgadas, anchos de 205 a 305 milímetros y perfiles de 30 a 45. Tuvimos ocasión de probarlos sobre un Alpine A110, una criatura dotada de un motor central de 252 CV y que sólo pesa 1.080 kilos.

Aun que el trazado esta-

ba mojado, evacuan con facilidad el agua, transmitiendo seguridad. Las formas del dibujo optimizan el agarre y su estructura permite incrementar la superficie de contacto cuando se someten a presión. En otras palabras: a la hora de frenar, el dibujo se deforma y hay más goma en contacto con el asfalto.

Estos Goodyear Eagle F1

SuperSport también los equipaba una montura tan exclusiva como el Ferrari 488 GTB, todo un ‘cavallino rampante’ cuyo 3.9 V8 Biturbo proporciona 670 CV de potencia. Esta maravilla calza gomas 245/35 ZR20 delante y 305/30 ZR20 detrás, pero aguantan a la perfección sus sensacionales prestaciones, incluso a los ritmos más exigentes. De ellos sor-

prenden la estabilidad a alta velocidad, tanto en recta como en curva.

Si eres de los que utilizan el coche deportivo ocasionalmente en un circuito te gustará saber que por encima están los Goodyear Eagle F1 SuperSport R, que ya emplean los mencionados compuestos de competición, usan carcassas más resistentes y lucen un dibujo más enfocado a extraer lo máximo de tu montura.

Estas gomas han sido las elegidas por Porsche para equipar de origen sus 911 GT3 RS, precisamente el modelo con el que probamos este neumático en Ascari.

Se ofrecen en tamaños de 18 a 21 pulgadas, anchuras de 205 a 325 milímetros y perfiles de 25 a 40. En el caso concreto del 911 citado, cuyo corazón bóxer atmosférico rinde 520 CV y puede alcanzar las 9.000 rpm, equipa 265/35 ZR20 delante y 325/30 ZR21 detrás.

Además de ofrecer unos niveles de adherencia sensacionales, con nulo amago de pérdida de tracción, lo que transmite es precisión de cirujano, algo que se agradece en vehículos de esta envergadura cuando buscamos sus límites. Esto se debe, en parte, a que estrena unos nuevos ‘puentes’ colocados en los surcos y que

▶▶ Todos estos neumáticos están homologados para la calle, y ya los tienes disponibles para muchos vehículos deportivos.

unen su dibujo, reduciendo las deformaciones que se generan en curvas a alta velocidad.

La opción más radical son los RS, una goma apta para la calle

pero pensada para uso intensivo en circuito. Por ello tienen los canales necesarios para conseguir la homologación y ofrecer más superficie de con-

tacto, además de apostar por compuestos de última generación. Por cierto, ahora sólo las ‘queman’ los 700 CV del Porsche 911 GT2 RS.



▶ Estos nuevos Eagle F1 SuperSport R son equipo de serie en los 911 GT3 RS, mientras que los GT2 RS se decantan por los SuperSport RS.



◀▶ De izquierda a derecha, SuperSport, SuperSport R y SuperSport RS. Los dos primeros se ofrecen en muchas medidas, pero los RS ahora sólo están disponibles en 265/35 ZR20 y 325/30 ZR21, pues por ahora los equipa sólo el Porsche 911 GT2 RS. Los SuperSport R cuentan con un aditivo utilizado en los neumáticos de las 24 Horas de Le Mans.





◀▶ Arriba, Daniel Abt y Lucas di Grassi, los pilotos del equipo Audi Sport ABT Schaeffler esta temporada. A la izquierda, el e-tron FE05 en la carrera de Roma.

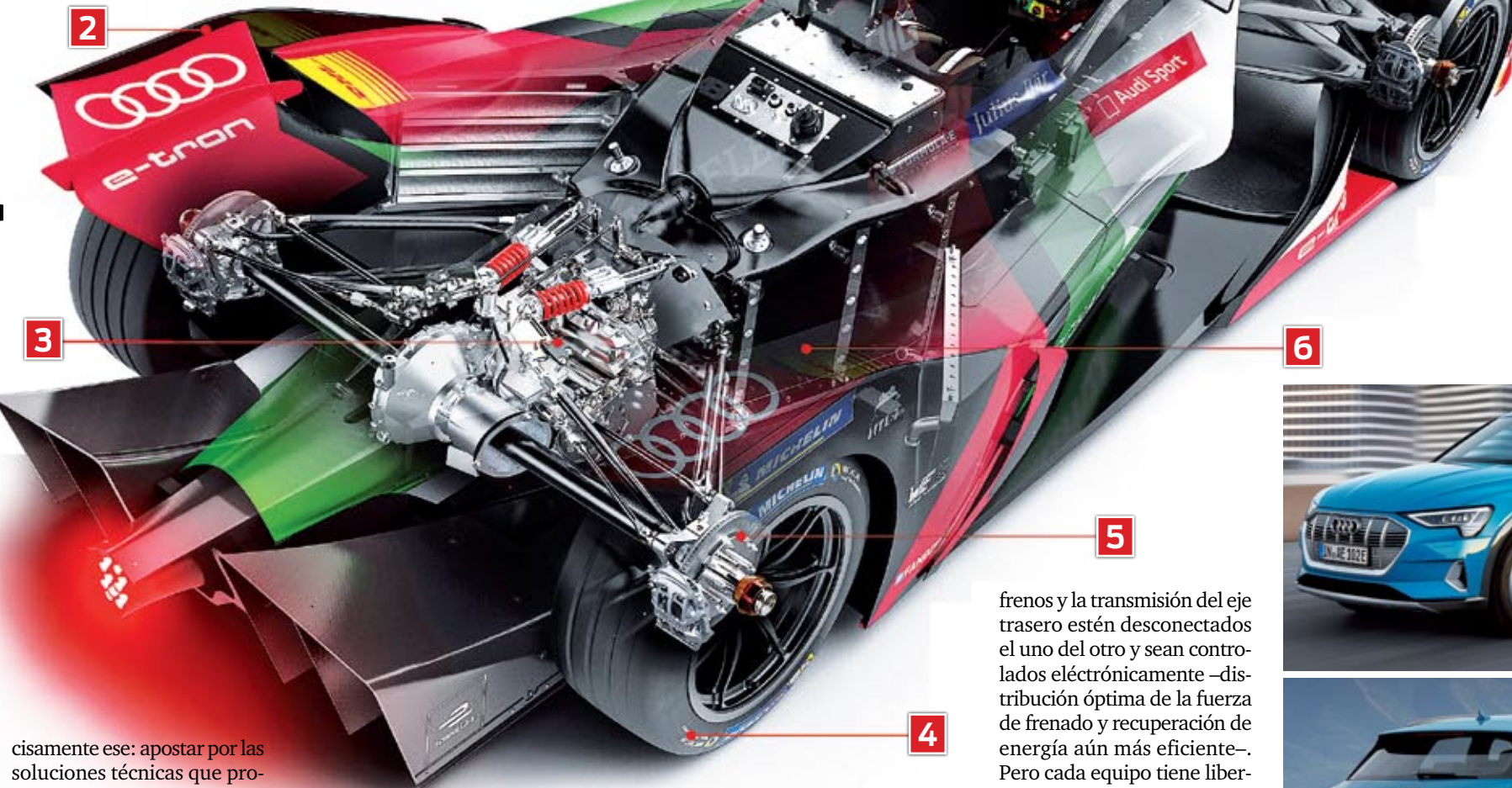
De las carreras a tu calle

La ofensiva comercial de Audi en el terreno de los coches eléctricos se nutre de las tecnologías probadas en la Fórmula E, donde su e-tron FE05 sirve de avanzadilla a los e-tron de serie.

Tras casi 40 años de exitosa actividad en el automovilismo desarrollando las tecnologías Quattro, TFSI, TDI o los motores híbridos, Audi daba el salto en 2017 a la competición con monoplasas eléctricas, convirtiéndose en el primer fabricante alemán que entraba en la Fórmula E. Un paso decisivo ligado directamente a la ofensiva comercial anunciada por la casa de Ingolstadt en el Salón de Francfort ese mismo

año: Audi contará en su gama con más de 20 modelos electrificados antes de 2025, incluyendo híbridos enchufables y coches totalmente eléctricos. Y qué mejor banco de pruebas que la competición para acelerar su tecnología eléctrica: aerodinámica, seguridad, recarga y recuperación de energía, gestión térmica, eficiencia en general...

Porque uno de los fundamentos de la Fórmula E es pre-



cisamente ese: apostar por las soluciones técnicas que protagonizarán la movilidad del mañana e incentivar la innovación constante. De hecho, la actual temporada 2018-19 es la primera de este joven cer-

◀ En marzo Audi desveló el Q4 e-tron, un 'concept' que avanza cómo será el futuro SUV compacto cien por cien eléctrico de la marca. Mide 4,59 metros, equipa dos motores que totalizan 225 kW y su autonomía pasa de 450 kilómetros.

tamen, nacido en 2014, en el que las baterías tienen capacidad suficiente para durar la distancia completa de una carrera de 45 minutos, mientras que hasta ahora era necesario cambiar de coche a mitad de carrera.

Para que los costes no se disparen y exista mayor igualdad, todos los equipos comparten baterías de 52 kWh creadas por McLaren, además del nuevo sistema 'Brake-by-Wire', que permite que los

▼ **1.-VOLANTE.** El volante de un Fórmula E es extraíble, dispone de un display y levas de cambio, y permite al piloto conocer las indicaciones de los comisarios de carrera. **2.-CHASIS.** El chasis está construido con fibra de carbono, el mismo material con el que se fabrica la carrocería. Y ambos elementos deben cumplir la exigente normativa de la FIA en cuanto a seguridad y de cara a las pruebas de choque. **3.-MECÁNICA.** Protagonismo en este apartado para la unidad de motor-generator Audi Schaeffler MGU03. El cambio es de una velocidad y la tracción, trasera. **4.-LLANTAS Y NEUMÁTICOS.** Las llantas son de aluminio, con medida 9Jx18" en el eje delantero y 11Jx18" en el trasero. Los neumáticos, suministrados por Michelin, son idénticos a los usados en vehículos de calle. **5.-FRENOS.** Sistema de frenos con doble circuito hidráulico y control electrónico de la distribución de fuerza de frenada. Los discos de las cuatro ruedas son de fibra de carbono. **6.-BATERÍA.** De iones de litio, la batería es aportada por McLaren Applied Technologies, tiene una capacidad de 52 kWh, puede recargarse en unos 45 minutos y su peso es de 374 kilos.

cambios, parte de la suspensión trasera y el software.

Según Audi, el e-tron FE04 de la temporada anterior ya fue regularmente el monopla-za más eficiente de la parrilla; pero han querido ir más lejos y el nuevo e-tron FE05 equipa un sistema de propulsión que estrena el 95 por ciento de sus componentes y es un 10 por ciento más ligero. El motor MGU03, por ejemplo, ha sido concebido por Audi y su socio tecnológico Schaeffler para optimizar la eficacia y adecuarse al nuevo reglamento, que limita la potencia en carrera a 200 kW (272 CV), y a 250 kW (340 CV) en los entrenamientos o durante el 'Fan-Boost', ayuda que conceden los aficionados con sus votos.

Hasta eso lo encontramos en el Audi e-tron de serie, un SUV cuya batería de 95 kWh permite homologar más de 400 kilómetros de autonomía WLTP y que normalmente rinde 265 kW (360 CV) y 57,2 mkg de par, pero que en modo Boost –seleccionable por el conductor– alcanza los 300 kW (408 CV) y los 67,8 mkg.



▶▶ El e-tron, ya a la venta en España desde 82.450 euros, es el primer coche eléctrico cuyo sistema de carga utiliza el nuevo estándar de comunicación EEBUS, que integra el coche eléctrico con el futuro hogar inteligente.



▼ El e-tron GT Concept se convertirá en 2020 en un modelo de serie. Con sus 4,96 metros y sus 590 caballos eléctricos, será el primer coupé deportivo de Audi libre de emisiones.



PARA LEER



SENNA DESCONOCIDO

‘Senna, historias desconocidas, 25 años más tarde’ (15,95 euros) es el título del libro que acaba de publicarse y que rinde homenaje al tres veces campeón del mundo de Fórmula 1, Ayrton Senna, cuando se cumplen 25 años de su muerte.

El volumen, de 180 páginas ofrece imágenes inéditas y dos entrevistas muy personales con el mítico piloto. Ha sido escrito conjuntamente por los periodistas José María Rubio y Lemyr Martins.

+ en www.kia.com/es

KIA

UN LIBRO ESPECIAL

Kia se unió a la Fundación Atresmedia y la Fundación Seur y celebró el Día Internacional del Libro regalando ejemplares de la obra ‘El niño que no quería ser azul, la niña que no quería ser rosa’ a más



de 10.000 niños ingresados en 200 hospitales españoles. La obra, ganadora del Premio Destino Infantil Apel.les Mestres, es un cuento escrito e ilustrado por Patricia Fitti que trata de romper con los patrones de género.

HYUNDAI

►► La marca Hyundai lleva 15 años colaborando con la iniciativa solidaria ‘El desierto de los niños’.



▲ Los SUV de Hyundai, Kona, Tucson y Santa Fe, encabezaron la expedición a Marruecos.

SOLIDARIOS EN EL DESIERTO

‘El desierto de los niños’, la caravana que cada año recorre Marruecos repartiendo solidaridad, ha cumplido su 15 edición con el apoyo de Hyundai. En este nuevo viaje, los SUV de la marca –Kona, Tucson y Santa Fe– han encabezado la expedición, que ha batido un récord de asistencia, con 207 personas, entre ellas 66 niños menores de 14 años, y 60 vehículos, que recorrieron

más de 2.000 kilómetros por Marruecos.

Además, la iniciativa no solo ha supuesto un éxito en cuanto a participación, también es un referente en las acciones solidarias que promueve. Por ejemplo, este año se ha inaugurado en la ciudad de Fezzou la Escuela Hyundai-Federico Granda para niños de hasta 5 años, construida gracias a las aportaciones de los con-

cesionarios de la marca en España. También, Hyundai entregó los 26.690 euros recaudados para construir un pozo que permitirá llevar agua a una pequeña localidad del desierto. Este dinero se consiguió gracias a una campaña puesta en marcha a comienzos de 2019 por la red de concesionarios de Hyundai, que donó cinco euros por cada prueba de conducción realizada con sus modelos.

SUBASTA BENÉFICA

UN FORD ESCORT DE ORO, PLATA Y DIAMANTES

El joyero británico Russell Lord ha invertido 25 años, 90.000 euros y miles de horas de trabajo en construir esta maqueta del Ford Escort Mk2 conducido por Ari Vatanen en los 70. Este modelo a escala 1:25, que se subasta con fines benéficos,

lucirá carrocería de plata, los frenos, el alerón o las llantas son de oro de 18 quilates, los faros son diamantes, los intermitentes son zafiros, etc.



+ en www.leep.es

VIAJAR

Jeep se ha asociado con Europcar y los Hoteles HardRock de Ibiza y Tenerife para ofrecer a cada nuevo propietario de los modelos Cherokee, Grand Cherokee y Wrangler, una forma diferente de conocer estas islas.

CARA DELEVINGNE, IMAGEN DEL VW T-CROSS EL SUV URBANO MÁS VERSÁTIL

El Volkswagen T-Cross llega a los concesionarios españoles y la marca se asocia para su lanzamiento comercial con una de las artistas jóvenes más polifacéticas, Cara Delevingne. Con esta colaboración, Volkswagen quiere mostrar la versatilidad de su primer SUV urbano.

Con el lema #MoreThan1Thing (más que una

cosa), la marca refuerza la idea de que este crossover puede tener muchas caras, muchos públicos... Por ello, se ha asociado con una artista que destaca por sus múltiples facetas. Cara Delevingne es modelo, actriz, cantante, activista, empresaria... y representa a la perfección las muchas posibilidades de este SUV.

►► Cara Delevingne es modelo, actriz, cantante, empresaria... y también la nueva imagen de la campaña de lanzamiento del Volkswagen T-Cross.



Montse Turiel | mturiel@motor16.com

UN OCTAVIA DE 1961 PROPIEDAD DE UN OSCENSE

ESTE ES EL SKODA MÁS ANTIGUO DE ESPAÑA

Este Skoda Octavia de 1961 es el coche de la marca más antiguo en España. Su propietario es Juan Carlos Peralta, un oscense aficionado a la mecánica.

A finales del año pasado, Skoda puso en marcha una iniciativa para encontrar el coche de la marca más antiguo en España. La búsqueda les ha llevado hasta Juan Carlos Peralta (Lalucía, Huesca) y su Octavia de 1961, un modelo que este aficionado a la mecánica restauró en 1999 después de encontrarlo en un desguace en muy mal estado. Ahora, propietario y coche pro-

tagonizan un documental (se puede ver en las redes sociales de la marca) que celebra los 60 años del Octavia y en el que Peralta explica las dificultades que pasó durante el proceso de restauración en un momento en el que no se podía recurrir a la ayuda de Internet para conseguir piezas y recambios originales.

►► Juan Carlos Peralta restauró este Octavia de 1961 después de encontrarlo abandonado en un desguace.



+ en www.porsche.com/spain

EXPOSICIÓN ITINERANTE DE LA MARCA

EL PORSCHE 911 ES ARTE

‘Mäkelismos’ es el título de la nueva exposición itinerante que recorrerá los concesionarios de la marca en España y Portugal hasta el próximo mes de

noviembre. Los que visiten alguno de estos centros podrán disfrutar de seis obras de René Mäkelä, un pintor español que utiliza un estilo hiperrealista con toques

expresionistas. Cuatro de ellas son cuadros de gran formato, mientras que otras dos han sido trasladadas directamente a la carrocería de dos 911: uno de 1988 perteneciente a la serie G, la más duradera en los 55 años del modelo, y otro de la serie 992.



+ en www.maserati.com/maserati/es/es

MASERATI LEVANTE EXCLUSIVO

UN COCHE ÚNICO PARA RAY ALLEN

A lo largo de su carrera deportiva en la NBA, Ray Allen encestó 2.973 triples, un récord que todavía nadie le ha arrebatado. Allen es un jugador único y se merecía un coche a su altura. Por eso, Maserati ha personalizado para él un Levante exclusivo. El modelo está pintado en tono ‘Blu Astro’, tiene detalles en fibra de carbono,

llantas diamantadas y las alfombrillas se han elaborado con un material inspirado en las canastas y zapatillas de baloncesto.



+ en www.spainclassically.com

ATENTOS A...

DEL 18 AL 25 DE MAYO

La segunda edición del **Spain Classic Rally** recorre 3.000 kilómetros entre Oviedo y Madrid con paradas en Santander, Pamplona o Cuenca. Es la mayor prueba de regularidad sobre asfalto de Europa para coches clásicos.



McLaren ya no es lo que era

El primer ciclo del campeonato 2019 ha confirmado la rehabilitación deportiva de McLaren tras cuatro años de infierno. El MCL34 ha corregido la deriva de su predecesor, y la escuadra británica se ha convertido en el cuarto equipo de parrilla. A pesar de los incidentes, Carlos Sainz muestra cada vez más confianza en su máquina y en su rendimiento para el resto de la temporada.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Motorsport Images

Carlos Sainz y McLaren terminaron segundos en la primera jornada de pretemporada y de debut para el MCL34. A cuatro décimas de Sebastian Vettel y su Ferrari. Normal interpretar entonces ese buen arranque como un intento de McLaren por empezar con buena imagen. “Me interesa más el ‘feeling’ con el coche que el tiempo”,

explicaba el piloto madrileño aquel día, “soy un piloto muy de ‘feeling’, si me da el que me tiene que dar, sé que puedo ir rápido. Es lo que valoro. Todavía no lo sé, ya habrá tiempo para hablar de ello». La historia de las cuatro primeras carreras de 2019 sería la historia de la respuesta a sus dudas.

Al terminar el Gran Premio de Azerbaiyán, Sainz ya contaba con argumentos tras poner a prueba su monoplaza

en cuatro pistas diferentes. “El coche es competitivo” volvía a insistir el madrileño a pesar de los avatares sufridos hasta Bakú y que le habían impedido puntuar hasta el momento. Sainz también se sentía satisfecho con su rendimiento personal en el primer ciclo del campeonato. “Todo el año he ido cómodo con el coche, he hecho clasificaciones muy buenas, vueltas muy buenas, y he ido muy rápido, pero no acababan de

salir los resultados”. McLaren llega al Gran Premio de España en cuarta posición de Constructores con un rendimiento promedio que confirma al MCL34 como cuarto monoplaza de parrilla, superando algunas de las lagunas que lastraban al MCL33 la pasada temporada.

Para empezar, en las sesiones clasificatorias donde, salvo China, los dos pilotos han entrado con holgura en el Q3. La evolución de Renault ha proporcionado un plus de velocidad punta al monoplaza británico, y McLaren revisó a fondo la filosofía ae-

rodinámica del MCL33, cuya falta de carga aerodinámica y falta de rendimiento en curva obligaron a compensar dichas carencias a costa de apostar por un mayor índice de ‘drag’. El equipo británico se desorientaba ante la falta de correlación del comportamiento en pista con las herramientas de simulación, sacrificando las sesiones libres para comprender y corregir sus problemas durante numerosos grandes premios de 2018. Por lo visto hasta hoy, parece que con relativo éxito.

Pero no sin obstáculos, especialmente para Carlos Sainz. En Australia, el piloto español se encontró con un Robert Kubica pinchado en el momento crucial y quedó descolgado en su posición de salida. Ni once vueltas duró en carrera. Cuando su ritmo y estrategia le llevaban a los puntos, la primera avería mecánica dejó sin confirmar las primeras sensaciones positivas en el seno del equipo. Pe-

ro el debutante Lando Norris ya logró colarse en el Q3 con relativa facilidad. McLaren había logrado en Albert Park el mejor resultado de la temporada, y la pista australiana suele ofrecer una fotografía desdibujada de la jerarquía inicial. Por ello, eran neces-

rias más carreras para confirmar esa impresión inicial.

Que recibió un primer espaldarazo en el Gran Premio de Bahrein. Sakhir es un trazado de tracción y eje trasero por su configuración de ‘stop and go’, circuito que humilló el año anterior a McLaren en

el país de origen de su mayor accionista. Hasta Toro Rosso dejó en evidencia con el motor Honda al MCL33. Pero en esta ocasión el Q3 resultó también relativamente fácil para los dos pilotos. A Sainz solo le separaron 61 milésimas del Red Bull de

En la carrera de Azerbaiyán los dos McLaren acabaron en los puntos: Sainz fue séptimo y Norris, octavo. En la imagen, los dos siguen los pasos del Toro Rosso de Kvyat instantes después de la salida.





COMO SAINZ, LANDO NORRIS HA MOSTRADO EN VARIAS CARRERAS LA FACILIDAD DEL MCLAREN MCL34 PARA METERSE EN EL Q3



El director ejecutivo de McLaren, Zak Brown, está reforzando el equipo: James Key, un ex Toro Rosso, llegó en abril, y desde mayo contará con Andreas Seidl, el gran artífice de los éxitos de Porsche en el WEC.



A pesar de algunos incidentes, Sainz insiste en que sigue recibiendo buenas sensaciones del monoplaza y del equipo. Queda por ver cómo influye el primer gran paquete aerodinámico que el MCL34 estrenará en Montmeló.



Max Verstappen, quinto. El año anterior, Alonso descansaba a 2,2 segundos largos del Ferrari de Sebastian Vettel. Sainz, a 0,947 de Charles Leclerc, autor de la pole en 2019. Mansour Ojje y Sheikh Mohammed bin Essa Al Khalifa –responsable del fondo soberano Mumtalakat Holding Company– recibían a Sainz con un abrazo. Efectivamente, se confirmaba el nuevo rumbo de McLaren. “Si ves dónde el equipo estaba en Abu Dhabi al final de la pasada temporada, y hoy estamos con Haas, los líderes del segundo grupo, es un gran paso adelante y una señal de progreso”, reafirmaba Sainz tras los entrenamientos clasificatorios.

Aquella fue una extraordinaria oportunidad perdida para Carlos Sainz y McLaren. “Los de delante no se me es-

capaban y podía aguantar a los seis primeros sin problemas». Sainz se refería a Verstappen, pero también al Mercedes de Bottas, por delante del holandés. Palabras impensables un año antes. El incidente con el holandés ya es conocido y la carrera de Sainz quedó comprometida para abandonar después por otra segunda avería mecánica. Pero Lando Norris seguía reforzando la hipótesis de que el MCL34 podría convertirse en el cuarto monoplaza de la parrilla.

“Si miro a la tabla de puntos estaría muy frustrado, pero estoy orgulloso de cómo el equipo está trabajando, de cómo me he adaptado muy rápidamente al coche, lo rápido que puedo ser con este monoplaza. Me da gran confianza y estabilidad mental para saber que los puntos lle-

garán finalmente”, reconocía Sainz al final de la prueba a pesar de la decepción. Pero su rendimiento seguía aportando respuestas a aquellas incertidumbres iniciales de pretemporada. “Es pronto para decir que podremos estar entre los diez primeros en todas las carreras, necesitamos ir a pistas como Bakú, o como China, un circuito completamente diferente a este” explicaba Sainz ante el esperanzador fin de semana de Bahrein, “una vez que hagamos cuatro o cinco carreras veremos si somos regulares en Q3». Pero Sainz, siempre reactivo a crear falsas expectativas, iba lanzando señales cada vez más positivas. «El coche reacciona a las modificaciones cuando cambiamos de circuito».

Shanghai se antojaba la pista más complicada para

el MCL34 hasta el momento, “un circuito muy diferente al de Bahrein, donde el eje delantero resulta clave”, en oposición a la carrera precedente, “sabemos que aquí va un poco en contra de nuestras debilidades, aún tenemos algunos problemas que solucionar. Necesitas que el coche sea ágil, que puedas tener mucha carga en curva rápida. Si podemos ser fuertes en China, empezaré a sentirme más positivo para el resto, porque seríamos entonces rápidos en tres pistas totalmente diferentes”. Sainz y Norris, sin embargo, sorprendieron el viernes con la impresión de poder acceder fácilmente al Q3 de nuevo, pero ambos quedaron fuera por primera vez. Sin embargo, el domingo McLaren recibía otro mensaje positivo a pesar de

las reticencias iniciales de la pista china.

Daniil Kvyat eliminó las opciones de Norris y Sainz en la primera vuelta. Pero desde el fondo de la clasificación el español rodó con gran ritmo superando en algunos segundos el balance global de Daniel Ricciardo y Renault, séptimos en la meta. Si Shanghai se presentaba como la pista más complicada para el MCL34, Sainz y McLaren salieron relativamente esperanzados. “Nos siguen pasando cosas fuera de nuestro control, pero ya vendrá. Esto son rachas, así es el mundo del motor, que cuando pasan tantas cosas fuera de tu control lo único que debes hacer es tener paciencia y confiar en ti mismo. Hasta ahora, las cosas dentro del equipo están saliendo como yo quiero”. Sainz seguía re-

cibiendo buenas sensaciones del monoplaza y del equipo a pesar de los incidentes. Pero también se mostraba confiado por su rendimiento personal, y sus indicaciones y referencias al equipo se están viendo refrendadas por la evolución del monoplaza sobre el asfalto.

Por fin la mala racha terminó y McLaren confirmaba en Bakú que el MCL34 se ha convertido en el cuarto monoplaza de la parrilla. Sus dos pilotos entraban fácilmente en el Q3. Incluso la vuelta de Sainz en el Q1 le hubiera colocado en octava posición de parrilla. Sin embargo, otro incidente con Magnussen en el momento clave le dejó fuera del Q3 que le impidió arrancar junto a Checo Pérez, finalmente sexto. Sainz reafirmó que el ritmo de carrera

del MCL34 incluso supera al de los sábados. Racing Point es por ahora el mayor rival para McLaren para esa cuarta posición provisional de parrilla, pero el monoplaza rosa solo ha logrado entrar en dos ocasiones en el Q3, y Lance Stroll en ninguna de ellas. Mientras tanto, Haas y Renault, teóricos rivales de McLaren, se han desplomado en esta primera parte del campeonato.

McLaren parece recuperar el rumbo perdido de estos últimos años. Su estructura sigue reforzándose con la llegada de dos nombres clave que tendrán gran incidencia en su evolución. En abril se incorporaba su nuevo responsable técnico –James Key, ex Toro Rosso– y en mayo llega Andreas Seidl, el gran artífice de los éxitos de

Porsche en el Mundial de Resistencia. Será el responsable máximo del equipo y su influencia comenzará a notarse en los próximos meses.

Con el Gran Premio de España comienza la segunda parte del campeonato. Todos los equipos, incluido McLaren, incorporarán el primer gran paquete aerodinámico de la temporada. El equipo británico puede presumir de su gran salto cualitativo, pero solo cuatro décimas separan al primero de la clase media respecto al último en esta primera parte del campeonato. Este escenario inicial puede cambiar a partir de Montmeló. Recordando aquella primera jornada de pretemporada, ahora Carlos Sainz llega a su gran premio con respuestas a sus numerosas dudas. Por ahora son más que positivas.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

RECUPERACIÓN EN ABRIL, PESE A LA DEBACLE

Peor de lo esperado; así califican los concesionarios (Faconauto) un año en el que las compras de particulares, el canal más importante del mercado, encadena ocho meses de descensos, con un -17,3 % en abril (45.053 unidades), frente al 2,6 % de subida general (119.417 coches y todoterreno), gracias al empuje de empresas (36.421 matriculaciones) y alquiladores (37.943 operaciones), que han experimentado un notable crecimiento en el cuarto mes del año, con 13,3 y 27,1 % de subida, respectivamente.

Crecimiento moderado del mercado en abril que, tras siete meses continuados de caída, no sirve para equiparar las matriculaciones de los cuatro meses transcurridos con ese periodo de 2018: 456.749 operaciones, que suponen -4,5 % sobre enero-abril del ejercicio anterior. Datos que apuntan la tendencia a la baja con que cerrará 2019, según Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Gan-

vam (Vendedores), a las que se unen los importadores, representados por Aniacam. Para las asociaciones del sector resulta especialmente preocupante la incertidumbre de los consumidores, que refleja el -11 % con que cierra el cuatrimestre el canal de particulares, por debajo de las doscientas mil operaciones (190.552). También, y pese al fuerte impulso de abril, registran un acumulado en negativo las matriculaciones de los 'rent a car' (-1,6%) por los malos datos de meses anteriores. Del negativo se salvan la empresas, con un alza del 3,8 % en el cuatrimestre. En el reparto por combustibles, la gasolina mantiene su hegemonía, acaparando el 63,1% de las matriculaciones del mes y el 61,8% en lo que va de año, con un ligero avance del diésel, que sube al 27,3% en abril y suma el 28,1% en el acumulado, y quedando el 9,6 y 10,1 %, mensual y acumulado respectivamente, para las energías alternativas.

Fuente: ANFAC

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Abril	Enero-Abril
SEAT 12.261	SEAT 38.795
RENAULT 9.904	PEUGEOT 35.199
PEUGEOT 9.461	RENAULT 32.638
VW 8.961	VW 31.469
HYUNDAI 7.050	OPEL 25.391
CITROËN 6.442	CITROËN 24.533
TOYOTA 6.297	TOYOTA 23.460
OPEL 6.076	HYUNDAI 19.926
FORD 5.908	NISSAN 19.886
MERCEDES 5.515	FORD 19.870

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Abril	Enero-Abril
LEÓN 5.008	LEÓN 13.638
CLIO 3.069	QASHQAI 11.229
MÉGANE 2.738	SANDERO 10.556
IBIZA 2.896	CLIO 9.669
SANDERO 2.498	MÉGANE 9.138
GOLF 2.373	IBIZA 9.086
208 2.343	C3 8.743
ARONA 2.305	208 8.476
CAPTUR 2.292	3008 8.265
3008 2.200	POLO 8.191

SEAT

Alquiler de coches por días y horas

Castellana Motor es el concesionario elegido por Seat para probar un servicio de coche compartido en el que cuenta con la experiencia de Respiro, la plataforma pionera en carsharing en Madrid que compró el año pasado, y la gestión de XMOBA, empresa independiente del grupo que desarrolla, comercializa e invierte en nuevas soluciones de movilidad. Es un programa piloto pensado para los que no tienen coche y los clientes que tienen que dejar el suyo en el taller, que tiene al Ibiza TGI como eje principal. Un modelo que, al ser un híbri-



tocontaminación –salvo aparcar en el último nivel–, y disfrutar de un 50 % de descuento en los estacionamientos regulados. Con seguro y combustible incluido, el coste del servicio parte de 2 euros a la hora, con una cantidad variable añadida por kilómetro recorrido.

PRODUCCIÓN

UN TRIMESTRE A LA BAJA

Los 261.663 vehículos hechos en las plantas españolas en marzo suponen el quinto mes seguido en negativo (-0,36 %) y sitúan el acumulado del año en -1,7 %, con 756.823 unidades fabricadas. En el reparto mensual, turismos (206.738 y -2,3 %) y todoterrenos (2.738 y -35 %) presentan los mayores descensos, frente al aumento de comerciales e industriales (52.187 y +3,8 %), con especial despegue de los comerciales ligeros (24.892 y +25 %) e industriales pesados (1.705 y +26,58 %).



NISSAN

Más X-Trail a la venta

Dos motores, cinco o siete plazas, tracción delantera o total, cambio manual o automático y tres niveles de equipamiento configuran las treinta versiones disponibles en el X-Trail, que llega al mercado español con un precio de partida de 24.900 euros, una vez aplicados los descuentos actuales. Los dos motores cumplen la norma Euro6d-Temp, y también llega al X-Trail la tecnología ProPILOT de la firma japonesa. Si se opta por el Tce de 160 ca-

ballos la oferta se limita al nuevo cambio automático de doble embrague EDC de 7 relaciones y tracción delantera, con un plus para las siete plazas que, en función del acabado, oscila entre 400 y 1.450 euros sobre los precios del cuadro adjunto para el 1.3 DIG-T. Más abierta es la elección en el 1.7 dCi de 150 CV, mecánica disponible con cambio manual de seis velocidades o la transmisión automática Xtronic; combinables ambas con tracción delantera y

PRECIOS*	
1.3 DIG-T 160 CV DCT7 Acenta	24.900 €
1.3 DIG-T 160 CV DCT7 N-Connecta	27.300 €
1.3 DIG-T 160 CV DCT7 Tekna	30.950 €
1.7 dCi 150 CV Acenta	24.900 €
1.7 dCi 150 CV N-Connecta	27.300 €
1.7 dCi 150 CV Tekna	30.950 €

* Con descuentos y para la versión 4x2 y cinco plazas; con cambio manual en el 1.7 dCi.

VOLKSWAGEN

TCR, el Golf GTI más exclusivo

Con una edición limitada a 290 unidades y un precio de 43.600 euros desembarca en el mercado español el Golf GTI TCR, el más exclusivo GTI, que desciende del dos veces campeón de la TCR International Series y en esta versión de calle puede alcanzar hasta 260 kilómetros por hora –de serie está en 250 km/h– y pasar de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos. Dotado de una transmisión de doble embrague DSG de siete relaciones, filtro de partículas de

gasolina y un exclusivo equipamiento de serie, no faltan en esta edición limitada tecnologías de vanguardia como Front Assist, control de velocidad de cruce adaptativo ACC, instrumentación



290 unidades por 43.600 €

FORD

El Mustang mantiene su reinado

Disponibles en 146 mercados, el espectacular modelo de Ford vuelve a ser, por cuarto año consecutivo, el modelo deportivo más vendido del mundo en 2018: 113.066 unidades y una cuota del 15,4 % del segmento, en parte gracias al impulso de la versión Bullitt. Son datos de IHS Markit, que tam-

bién lo coloca como el deportivo más vendido de Estados Unidos (75.842 coches). El Mustang celebra su 55 aniversario y, según los datos de Ford, más de 500.000 unidades de la sexta generación se han comercializado en el mundo desde



2015, de los que más de 45.000 se entregaron en Europa, donde acumula 2.300 matriculaciones en el primer trimestre de 2019 (+27 % sobre el mismo periodo del año pasado).

DS

PUNTO DE ENCUENTRO EN SANTANDER

El DS 3 Crossback fue el invitado de excepción en la apertura del DS Store Santander, el nuevo espacio de encuentro de la marca gallega de automóviles de lujo y altas prestaciones, que ya cuenta con treinta puntos de venta en España. De la mano del Grupo Blendio, importante grupo automovilístico que comenzó con el primer concesionario Citroën de Cantabria hace más de noventa años.



GRUPO HYUNDAI

TODO BAJO CONTROL

Para que los conductores puedan configurar y personalizar las funciones principales de su vehículo eléctrico a través del smartphone, el Grupo Hyundai ha desarrollado una tecnología que será implementada en los futuros EV de Hyundai y Kia. Siete son las características de rendimiento ajustables con esta aplicación, también preparada para utilizar en cualquier eléctrico el perfil personalizado creado.



Sara Sotillos, coordinadora de la formación Escuela de Talento Comercial, nos resuelve las dudas para **mantenerse formado en el ámbito laboral**

Dealerbest se suma a AMDA para abrir la Escuela de Talento Comercial. Esta formación estará destinada al sector de la automoción debido a la gran demanda que hemos recibido por parte de las concesiones.

Estoy con Sara Sotillos, coordinadora de formación en Dealerbest, consultora especializada en el sector de automoción.

DealerBest.- ¿En qué proyecto trabajas actualmente?

Sara Sotillos.- En la selección de candidatos para la Escuela de Talento Comercial junto con AMDA. **¿Nos puedes explicar, el porqué de la creación de la escuela?**

Sencillamente... Dar una respuesta innovadora y moderna a los departamentos de ventas de los concesionarios demandantes.

¿En qué consiste exactamente el proyecto?

En seleccionar perfiles dinámicos y extrovertidos, formarlos en conocimientos del sector, así como en habilidades comerciales y de comunicación.

Háblame de la metodología que empleáis, y qué duración tiene.

La metodología estaba basada en B-Learning, es decir, semipresencial, aula e internet, además lo complementamos con prácticas en los concesionarios de destino. Todo esto lo desarrollaremos durante 140 horas, en las instalaciones de IFEMA y alguna sorpresa... que no puedo desvelar. «Buscamos dar una respuesta innovadora y moderna a los departamentos de ventas».

¿Y qué tiene de diferente con la oferta actual del mercado?

¡Afirmar! que el candidato cuenta con una



posibilidad real de trabajo, y esta opción tan atractiva la podemos ofrecer debido a que tenemos detrás, como los concesionarios que así nos lo han encomendado.

Pero, me quieres decir que..., si el candidato realiza la formación con éxito, ¿puede entrar a formar parte de alguno de los concesionarios demandantes?

Por supuesto, está en su mano... siempre y cuando cumpla su compromiso de formación y los requisitos acordados con las concesiones. «El candidato cuenta con una posibilidad real de trabajo».

Parece muy beneficioso, formación y una oportunidad laboral..., pero ¿qué ocurre con los alumnos que no superen la formación?

Para que no quepan dudas de la eficacia del programa y el nivel de confianza que tenemos, nos comprometemos con los alumnos que no superen la formación. Los mantendremos en nuestro fichero de candidatos del Departamento de Selección para futuras oportunidades.

Después de esta entrevista, estoy seguro de que vais a tener un aluvión de interesados ¿Dónde se pueden inscribir?

Hemos creado una página web donde las personas interesadas pueden consultar más información: <https://escuelatalentocomercial.dealerbest.com/>

Muchas gracias Sara por tu tiempo y por explicarnos este proyecto tan interesante.

AUTO88

GLP EN RENEGADE Y COMPASS

El concesionario español de las marcas del grupo FCA desde 1985, Auto88, ofrece la posibilidad de convertir los Jeep Renegade y Compass en híbridos gasolina/GLP. Un kit de Zavoli, líder mundial en fabricación de equipos de adaptación de AutoGas/GLP, permite esa alternativa en los Renegade equipados con el motor 1.0 de 120 caballos y los Compass impulsados por el 1.4 Turbo MultiAir2. Auto88 ha contado con la colaboración de Repsol en la puesta en marcha de este proyecto; no en vano, la petrolera es la compañía con más puntos de distribución de AutoGas (GLP) en España.



LIBERTY

SEGURO PARA ELÉCTRICOS

Nuevas coberturas para eléctricos ha incorporado en sus pólizas Auto Liberty Seguros, sin coste adicional. La ampliación incluye los accesorios necesarios para la recarga -cable y adaptador-, así como las baterías. Se añade la Responsabilidad Civil de daños o incendio por impacto o alcance directo del vehículo en instalaciones de recarga propiedad de terceros (hasta 300.000 €) y en inmovilizaciones originadas por descarga de la batería, asistencia desde el kilómetro cero con recarga de emergencia o el traslado hasta el punto de recarga más próximo elegido por el cliente.



KIA

Serie limitada para el Sportage

En los acabados Concept y Drive se ofrece una serie limitada del Kia Sportage, el superventas de la marca coreana, que ha sido renovado para seguir manteniendo su éxito en esta cuarta generación en la que la seguridad, como siempre, se mantiene como prioridad máxima, pues a un bastidor aún más resistente se unen un amplio equipamiento de seguridad pasiva y las últimas tecnologías

de seguridad activa y prevención autónoma de riesgos.

En cuanto a la serie limitada, el Sportage Concept Plus, asociado al 1.6 GDi, incorpora al equipamiento de serie de ese acabado climatizador bizona automático, retrovisor interior electrocrómico, sensor de lluvia y sensores de aparcamiento traseros. Todo ello por 350 euros más sobre el precio del Concept normal. El añadido al

Drive Plus, que está disponible con las motorizaciones 1.6 GDi y 1.6 CRDi de 115 caballos, se centra en lunas oscurecidas y cargador de USB, con un sobrepeso de 200 euros sobre la tarifa oficial de las versiones Drive. Además, como todos los Kia, cuentan con los siete años de garantía Kia o 150.000 km, y el compromiso de calidad: 7 años de garantía de movilidad y actualización cartográfica.

TOMTOM

MODERNA NAVEGACIÓN

El especialista en tecnología de localización celebra los cien millones de productos vendidos en el mundo con el lanzamiento del TomTom GO Premium, su dispositivo de navegación más completo, conectado e inteligente. Disponible con pantalla táctil interactiva de cinco (330 €) o seis pulgadas (380 €), cuenta con nuevas funciones, como la integración IFTTT (If This Then That), que permite interactuar con asistentes digitales personales, recibir notificaciones o conectarlo a dispositivos domésticos, para abrir el garaje o encender las luces, por ejemplo.



ALFA ROMEO

El Giulietta Super llega al mercado

El acabado Super para el Giulietta ya está disponible. Se ofrece con los motores de 120 caballos disponibles: 1.4 de gasolina (25.800 euros) y 1.6 MultiJet diésel (26.300 con cambio manual

y 28.300 euros el TCT), con un precio de partida que, aplicando descuentos, baja a 17.800 euros. En su equipamiento de serie destaca el sistema de infoentretenimiento Alfa Connect de Alpine,

... Y también se puede compartir



NISSAN

Qashqai N-Motion, con un diseño más deportivo

Con el N-Motion, edición especial limitada a 800 unidades, la marca japonesa completa la gama 2019 de su exitoso crossover, añadiendo elementos de diseño de gran calidad por fuera y por dentro, y un equipamiento extra que convierte este Qashqai en una oferta tentadora por su excepcional relación calidad/precio.

Basada en el nivel de equipamiento N-Connecta, esta versión limitada añade un toque de deportividad, con parachoques

con protectores plateados y retrovisores y barras del techo a juego. También incorpora faros LED con iluminación frontal adaptable y nuevas llantas Ibiscus plateadas de 19 pulgadas. Cuenta con un exclusivo tapizado N-Motion, con inserciones naranja e incorpora el sistema de infoentretenimiento NissanCon-

PRECIOS

DIG-T140 CV	28.650 €
DIG-T160 CV DCT7	31.750 €
dCi115 CV	29.450 €
dCi115 CV DCT7	31.750 €



GASNAM

RECONOCIMIENTOS SOSTENIBLES

Reconocer el trabajo y esfuerzo de socios y entidades que apoyen la movilidad sostenible es el objetivo de los Premios Gasnam, que en su segunda edición han recibido Scania (innovación), Renfe y Baleària (iniciativa empresarial para la sostenibilidad del transporte terrestre y marítimo, respectivamente), Grupo HAM (emprendimiento medioambiental), Gas2Move (start up que fomenta el uso de la movilidad sostenible) y «El Economista» y «Transportes em Revista» (divulgación de la movilidad sostenible en España y Portugal, respectivamente).



¿Buscas empleo?

Jefe de ventas
(Asturias)

Asesor Ventas VN
(A Coruña)

Vendedor B2B
(Madrid)

Vendedor B2B
(Santander)

Asesor Ventas VN
(Santander)

Vendedor B2B
(Oviedo)

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f t



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



50 unidades con -4.000€

DR AUTOMÓVILES

DR3 GLP, lanzamiento con descuento

Un todocamino propulsado por GLP, que dispone de etiqueta ECO y cuesta menos de 15.000 euros (14.900 €) es la propuesta

de DR Automóviles, que ofrece en España las cincuenta primeras unidades del nuevo DR3 con un descuento de 4.000 euros. El

ASTON MARTIN

En Madrid, **de la mano de Tayre**

La sofisticada marca británica ha confiado en Tayre para su regreso oficial a la capital de España donde ahora cuenta con un elegante espacio de exposición y venta (Glorieta de López de Hoyos) donde el cliente puede compro-

bar los colores de la carrocería, la textura de los cueros o las posibilidades de la fabricación artesanal para configurar su Aston Martin. Se une un servicio de postventa, que garantiza la mejor calidad en reparaciones y mantenimiento de

fabricante italiano asegura ocho años de garantía ó 120.000 kilómetros en este modelo, que cuenta con 106 caballos y alcanza los 175 km/h. En su equipamiento de serie no faltan elementos como llantas de aleación de 17 pulgadas, pantalla multifunción de 8 pulgadas, asientos y volante mixtos de cuero, un gran techo solar con inclinación variable, control de crucero, cámara trasera o luces LED. A nivel de seguridad dispone de ABS, control electrónico de estabilidad, reparto de frenada electrónico, control de tracción, asistencia al frenado de emergencia, ayuda al arranque en pendiente y control de presión de neumáticos.

los elegantes coches británicos (C/ Manuel Tovar, 12); equipos formados en Gaydon, la sede del fabricante en Reino Unido. Todo ello para «garantizar un nivel de atención que la marca no ha tenido nunca en la capital», afirma Manuel González, miembro de la familia propietaria de Tayre Automoción, que nació en 1965.

FORD

ECOGUIDE: AYUDA AL AHORRO

El asistente de conducción inteligente de Ford es una tecnología pionera que ayuda a los conductores de comerciales a economizar el gasto de combustible y ahorrar tiempo y estrés. Es el Ford EcoGuide, que gracias a la navegación por satélite del vehículo se anticipa e informa de la manera más eficiente de conducir y evita las frenadas y aceleraciones innecesarias al analizar lo que hay por delante en la carretera, incluso aunque no esté a la



vista. A partir de mediados de año, Transit, Transit Custom y Tourneo Custom equiparán esta ayuda, que además de indicar la marcha adecuada informa de cruces, pendientes, curvas o límites de velocidad.

El presidente de Aston Martin en Europa, Thomas Kiesele, estuvo en Madrid para apoyar la incorporación de la marca al Grupo Tayre.



EUROSOL
RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

■ **ALTERNADORES**
■ **MOTORES DE ARRANQUE**
■ **PASTILLAS DE FRENO**

■ www.eurosolrecambios.com



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



El estudio se ha realizado con este Prius IV 2018 1.8 VVT-I (122 CV) HYBRID CVT.

SISTEMA HÍBRIDO DE TOYOTA

La **electricidad** manda

No cabe duda de que los híbridos, al menos los de Toyota, circulan la mayor parte del tiempo en modo eléctrico —sin emisiones—, con un funcionamiento más próximo al de un '0 emisiones' que al de un vehículo de combustión convencional, en especial cuando se trata de recorridos urbanos.

Lo atestiguan las 52 horas de conducción y los casi 1.400 kilómetros recorridos en el estudio realizado por el Instituto Universitario de Investigación del Automóvil (INSIA), de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM), con el objetivo de comprobar el funcionamiento del sistema híbrido de un Prius en condiciones de circulación real. Comprobación que da como resultado un funcionamiento

en modo eléctrico el 78,5 % del tiempo y el 61 % de la distancia, tiempo y distancia circulando sin hacer uso del motor térmico de gasolina que sube al 84,4 % y al

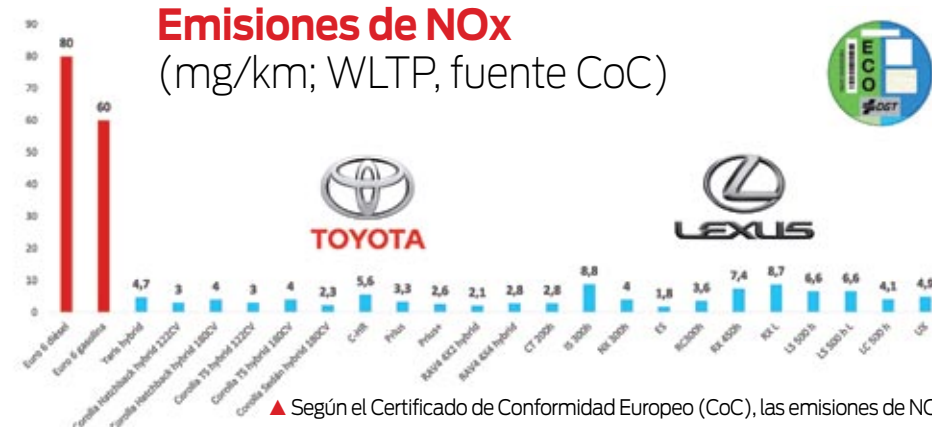
70,0 %, respectivamente, cuando se circula por ciudad, y se quedan en el 60,9 % y el 51,4 % en recorrido interurbano. Con un consumo medio de combustible de cuatro litros cada cien kilómetros, durante todo el estudio. Cifra que baja a 3,7 l/100 km en las partes del recorrido menos exigente, como

el tramo de autovía cuesta abajo incluido en el trazado.

Para llegar a esas conclusiones se utilizó una unidad de serie equipada con tecnología de medición capaz de recoger más de 60 parámetros diferentes, que realizó sesenta veces un trayecto combinado predeterminado, en condiciones de circulación real, a diferentes horas y conducido por hombres y mujeres con y sin experiencia en vehículos híbridos, en modo ECO, sin aire acondicionado conectado y con tres adultos en su interior. Los responsables del estudio determinan los resultados como concluyentes, puesto que no se han observado desviaciones

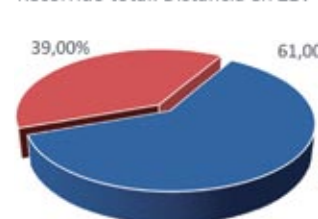
Emisiones de NOx

(mg/km; WLTP, fuente CoC)



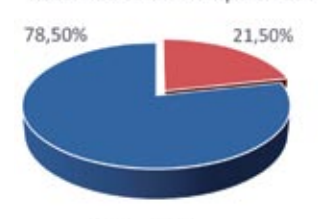
Según el Certificado de Conformidad Europeo (CoC), las emisiones de NOx de los híbridos de Toyota y Lexus son entre 7 y 40 veces inferiores al límite máximo Euro6.

Recorrido total: Distancia en ZEV



■ MCIA ■ ZEVd

Recorrido total: Tiempo en ZEV



■ MCIA ■ ZEVt

Recorrido periurbano: Distancia en ZEV



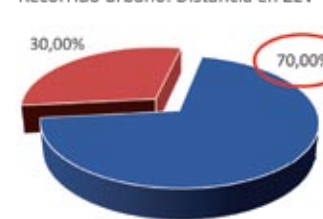
■ MCIA ■ ZEVd Periurbano

Recorrido periurbano: Tiempo en ZEV



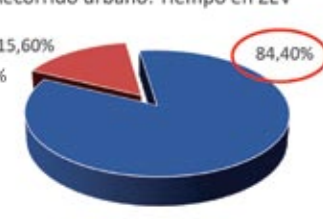
■ MCIA ■ ZEVt Periurbano

Recorrido urbano: Distancia en ZEV



■ MCIA ■ ZEVd urbano

Recorrido urbano: Tiempo en ZEV



■ MCIA ■ ZEVt Urbano

▲ ZEV: Funcionamiento del vehículo en modo Cero Emisiones (cuando la potencia del motor térmico es 0) con respecto a distancia recorrida (ZEVd) y tiempo (ZEVt). Engloba las siguientes situaciones: el vehículo se mueve en modo exclusivamente eléctrico, está en movimiento pero en condiciones de recuperación de energía o está parado y el motor térmico apagado. MCIA: funcionamiento con motor térmico.

estadísticamente significativas en los datos.

De hecho, el trabajo realizado por el INSIA en Madrid confirma los datos de estudios similares realizados por la Universidad Guglielmo Marconi en Roma y la Politécnica de París, que dictaminan que, cuando se mueve por ciudad, el porcentaje de tiempo en circulación en modo cero emisiones de un híbrido de Toyota se aproxima o supera el 80 % —79,4 % en Roma y 86,9 % en París—, que se corresponden con un porcentaje del 76,3 % (Roma) y 77,4 % (París) en distancia.

Un paso más en la política de transparencia de Toyota, cuya filial española se ha convertido en la primera marca del país que incluye las emisiones de NOx en la publicidad de sus modelos.





DATOS DE AUTONOMÍA ¿POCO FIABLES?

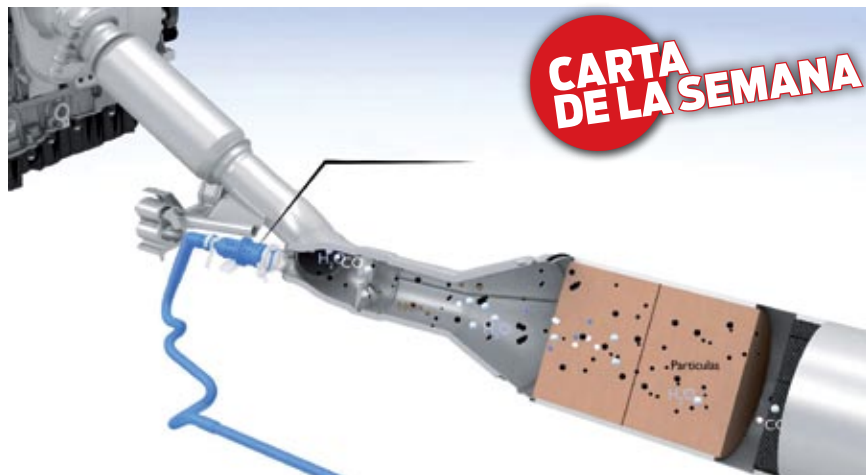
Luis Gracia

Suelo desplazarme con frecuencia a un pueblo en la provincia de Segovia desde Madrid. Tengo un Renault Talisman diésel de 150 caballos de potencia y en el ordenador de viaje hay veces que la autonomía no me cuadra. Por autovía sí, pero en el trayecto que tengo que hacer por carretera, y tras repostar a la salida de Madrid, siempre llenando el depósito, hay unas diferencias enormes en cuanto a la autonomía que me queda. Conduzco más o menos igual siempre, por lo tanto los consumos son muy similares. Es normal o debería acudir a revisar el ordenador. ¿Por cierto, los datos registrados son fiables? Muy agradecido por su atención.

RESPUESTA

Los datos de consumo de los ordenadores de viaje de los vehículos suelen ser bastante fiables, aunque no son precisos al cien por cien y no todos los fabricantes y modelos son igual de rigurosos al respecto. Dicho esto, en la mayoría de los casos el consumo que nos ofrece puede ser instantáneo o reflejar la media del trayecto que estemos realizando.

En este sentido, si fuéramos por un recorrido llano, sin viento y a una velocidad constante los dígitos del ordenador apenas variarían. Sin embargo, si afrontas un puerto de montaña, o en carretera tienes que usar el cambio más de la cuenta, el consumo variará sustancialmente, y también la autonomía, porque ésta marca la distancia de acuerdo al consumo reciente que registra.



EL ADBLUE ES UNA SOLUCIÓN HABITUAL EN LOS DIÉSEL, PERO ¿SE PUEDE INSTALAR A POSTERIORI?

Alberto Perales

Estoy viendo que en los últimos meses cada vez hay más modelos que incorporan un aditivo denominado AdBlue, con el que mejoran drásticamente las cifras de consumos y emisiones. Tengo un Mercedes B 220 CDI de la generación anterior y mi pregunta es si puedo montar esa tecnología en algún taller, como ocurre con los depósitos de GLP. Muchas gracias

RESPUESTA

Efectivamente, la dura normativa en materia de emisiones vigente en la Unión Europea está motivando que muchos modelos diésel incorporen la tecnología con soluciones de AdBlue, algo que se lleva haciendo ya durante años en los camiones que circulan por las carreteras del Viejo Continente.

La norma Euro 6 ya obligó a todos los diésel que se vendían en Europa desde 2015 a arrojar como tope 80 mg de óxido de nitrógeno. Por eso se hizo imprescindible inyectar una solución de urea en el catalizador para rebajar esas emisiones. Más aún ahora, con las nuevas normas Euro 6d y 6c. Sin embargo, no lo podrás hacer en tu vehículo porque, al contrario de lo que ocurre con los depó-



sitos de GLP (Gas Licuado del Petróleo), la transformación es más compleja, ya que se necesita un catalizador especial e ir acompañada de una homologación. Y otra cosa: el Adblue no influye en el consumo, sólo en las emisiones.

Hemos hecho un ejemplo práctico para que lo veas mejor. Al hacer el correvit en la prueba del Volvo XC40 T3, el ordenador se dispara hasta los 16,2 litros de consumo medio. Como puedes ver en la foto, el ordenador indica que la autonomía es de 100 kilómetros y hasta se enciende

la reserva, a pesar de que casi nos queda medio depósito —unos 24 litros—. El ordenador refleja datos a ese ritmo de máxima exigencia. Si luego la conducción es sosegada y el ritmo constante, por ejemplo a 120 km/h, el consumo se dividirá a la mitad y la autonomía indicará el doble.

► 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 a:
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.

CONSULTAS RÁPIDAS

NEUMÁTICOS ALL SEASON Y AMORTIGUADORES

Antonio Palomar

Pues no sabemos quién te ha comentado algo así, pero te aseguramos que está equivocado. Los neumáticos All Season tienen la particularidad de que son aptos para todo el año. Tienen la ventaja de que van bien sobre asfalto seco, lluvia e incluso nieve, y tienen el marcaje M+S. De esta manera no hace falta cambiar los neumáticos de verano por unos de invierno

cuando llega el mal tiempo. Y lo mismo que ocurre cuando cambias las 'gomas' porque ya están desgastadas, lo único que tienes que respetar son los códigos de equivalencia, con un margen de variación del diámetro que no supere un +/-3 por ciento, así como los códigos de velocidad y carga. Por lo tanto no hace falta pasar la ITV, como tampoco hace falta si cambias los amortiguadores. Si introduces modificaciones en el chasis, ya sí tendrías que superar la ITV.

CRISTALES MÁS FINOS

Alfonso Perterra

Cuando te refieres a las ventanillas traseras de tipo compás, digamos que hay dos motivos principales: la reducción de costes y el menor peso. En este último sentido es complicado saber el ahorro de peso porque depende del modelo y del tamaño. Digamos que en un utilitario de corte generalista, instalar cristales de 3 milímetros de grosor en lugar de 4,5 se traduciría en pasar de 28 a 21 kilos, es decir, un ahorro del 25 por ciento.

CONSULTAS RÁPIDAS



QUISIERA SABER QUÉ PASOS SE TIENEN QUE SEGUIR CUANDO FALLECE EL PROPIETARIO DE UN VEHÍCULO. ¿PUEDO SEGUIR CONDUCIÉNDOLO SIN RIESGO A SER SANCIONADO?

La normativa aplicable establece que, en el supuesto de transmisión motivada por el fallecimiento del titular del vehículo, la persona que tenga a su cargo la custodia y, en su caso, el uso del mismo mientras se adjudica a uno de los herederos, deberá notificarlo a la Jefatura Provincial de Tráfico de su domicilio legal antes de que transcurran los 90 días siguientes a la defunción del causante.

Dicha jefatura, previa presentación del permiso o licencia de circulación y demás documentos, practicará en el citado permiso o licencia, así como en el Registro de Vehículos la anotación de: «En poder hasta su adjudicación hereditaria de...», indicando la identificación y domicilio del depositario y la fecha del fallecimiento del titular. A partir de ese momento la persona que tuviese a cargo la custodia o el uso pasará a tener todas las obligaciones que le correspondieran al titular del vehículo. Para cumplir con la citada obligación se deberá presentar, ante la Jefatura Provincial de Tráfico, la solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán en la propia jefatura o a través de la web oficial de la DGT, abonar el importe establecido en cada momento, el documento acreditativo de la identidad de la persona o representación si la hubiere, el certificado de defunción del titular del vehículo o el libro de familia donde conste el fallecimiento, el documento donde se acredite la custodia, la posesión o uso de vehículo, el permiso o licencia de circulación del mismo, en el que se anotará la adjudicación provisional, y la tarjeta de inspección técnica o certificado de características con reconocimiento en vigor. Del mismo modo, quien finalmente resultase adjudicatario definitivo del vehículo quedará obligado a solicitar, en un nuevo plazo de 90 días contados desde la fecha indicada en el documento que le acredite como tal, la expedición a su nombre del nuevo permiso o licencia de circulación. Por último, se debe recordar que si no se lleva a cabo la notificación de la defunción en el plazo establecido de los 90 días, se estaría cometiendo una infracción considerada grave, lo que podría suponer una multa de 200 euros. La misma multa también podría imponerse al heredero adjudicatario si no notificase la citada adjudicación en los 90 días siguientes a que se produjese la misma.

BUENA PREGUNTA

EN EL CARNÉ SE REFLEJA EL USO DE GAFAS, LENTILLAS O EL DE AMBAS

¿Me pueden multar si en mi carné de conducir figura que debo usar gafas, pero en su lugar uso lentillas?

RESPUESTA

La necesidad de usar gafas o lentillas es una restricción que figura en el carné de conducir, concretamente en el apartado 12 del carné, que figura en el reverso de dicho documento.

Normalmente, todas las restricciones se identifican mediante un código —según los recogidos en el Reglamento General de Conductores— y que, en caso de aparecer en nuestro carné de conducir, debemos conocer, exactamente, su significado para proceder en consecuencia.

Así, el código que nos obliga a hacer uso de las gafas durante la conducción es el 01.01, mientras que el uso de lente o lentes de contacto (lentillas) se identifica con el código 01.02; para el caso de hacer uso de ambas opciones existe el código 01.06.

Por tanto, si en nuestro carné de

conducir figura únicamente el código 01.01, es porque sólo podremos conducir usando gafas.

Si condujésemos usando lentillas estaríamos cometiendo una infracción y podríamos ser denunciados por ello.

En el caso de constar el código 01.01 y querer hacer uso de las lentillas para conducir, deberíamos acudir al centro de reconocimiento psicotécnico, someternos a las pruebas correspondientes y comunicar la modificación a la Jefatura Provincial de Tráfico para que haga constar dicha modificación en nuestro carné de conducir.

Para el caso de querer conducir con gafas o lentillas, indistintamente, como hemos señalado, es necesario que el código que figure en el carné de conducir sea el 01.06.

Hay que recordar que en caso de no cumplir con exactitud las restricciones impuestas en el carné de conducir se estaría cometiendo una infracción, que podría ser sancionada con una multa que podría alcanzar los 200 euros.



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

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

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
- Vigilancia de multas de tráfico.

- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.

- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Citroën ZX contra Peugeot 306, duelo 'fratricida'

Con muchas coincidencias mecánicas Citroën ZX y Peugeot 306 ponían en liza dos versiones gasolina, ambas con 123 CV, muy dinámicas.

Aunque no fue hasta el año 2006 cuando el carné por puntos se instauró en España de la mano de Pere Navarro, Miguel María Muñoz, su antecesor en la DGT ya 12 años antes

estudiaba la implantación de este permiso siguiendo el ejemplo francés. Nos contaba los detalles de ese proyecto.

En el Salón de Turín, próximo a abrir



sus puertas, se esperaba una avalancha de versiones del Fiat Punto. El utilitario había revolucionado la industria automovilística trasalpina y quería seguir haciéndolo con nuevas variantes.

En este número el protagonismo era para las pruebas del año, en un repaso de los 150 modelos analizados a fondo en la revista. Pruebas individuales, comparativas, pruebas de gama, de larga du-

ración... Nuestro Extra de Pruebas hacía la foto de un año de coches en España.

Además de las pruebas del Extra, comparábamos dos franceses con muchas coincidencias mecánicas. El Citroën ZX 2.0 Volcane y el Peugeot 306 XSi. Ambos con motor 2.0 de 123 CV, el ZX -2,4 millones- brillaba por comportamiento y estabilidad y el 306 -2,4 millones- por sus comportamientos y frenos.



LA PORTADA

Nº 547

FECHA

12-4-1994

HABLAMOS DE

Esta semana la revista estaba dedicada a recopilar un año de pruebas. 150 modelos analizados a fondo, con sus consumos, prestaciones, datos técnicos, precios, rivales... Con la imagen del Renault Laguna como uno de los principales modelos lanzados en el último año, este Extra era un repaso al sector.

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

Lancia Delta-VW Golf, GTIs frente a frente

Deportividad en formato compacto. Lancia y Volkswagen se disputaban el carácter GTI en esta comparativa entre Delta HF y Golf VR6.

Dos importantes novedades se mostraban en las primeras fotos oficiales. Por un lado, Mercedes mostraba un roadster que anticipaba el SLK prácticamente sin cambios. Además, Ford enseñaba la pri-

mera imagen del Galaxy, el monovolumen creado en conjunto con el Grupo Volkswagen.

Varias pruebas ocupaban las páginas de esta revista en la que estrenábamos nuevo diseño; pero sin du-



da la más llamativa era el imponente y elegante Ferrari 348 Spider. Del descapotable de 320 caballos y más de 17 millones de pesetas resaltábamos su comportamiento y el rendimiento de su mecánica.

Otra prueba a fondo tenía como protagonista al buque insignia de Opel, el nuevo Omega, que probábamos en una versión con motor V6 de 211 caballos. Con un precio que

rondaría los 5,5 millones, el Omega brillaba por amplitud, equipamiento y rendimiento mecánico.

La comparativa, para dos compactos deportivos. Lancia Delta HF Turbo y Volkswagen Golf VR6. El italiano -190 CV y 3,7 millones- destacaba por equipamiento y comportamiento. El alemán -174 CV y 3,9 millones-, por prestaciones y comportamiento



LA PORTADA

Nº 548

FECHA

19-4-1994

HABLAMOS DE

La imagen del Ferrari 348 Spider en ese llamativo color gris combinado con el rojo del interior era la protagonista de nuestra portada. Junto al descapotable italiano aparecían también las pruebas del Opel Omega, el Mercedes SLK o la comparativa entre Lancia Delta y Volkswagen Golf.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

PEUGEOT 308

TÚ MARCAS EL RITMO



POR
190€/mes*

47 Cuotas • Entrada: 5.112€
TAE: 7,26% • Cuota final: 12.046,17€

CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO
CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA EAT8
VIGILANCIA DE ÁNGULO MUERTO
PEUGEOT i-Cockpit®

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

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

*Según PVPR en Península y Baleares de 22.000,10 € para un 308 5p Allure PureTech 130 S&S EAT8 €6.3 (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (667,08 €): 17.555,18 €. TIN: 5,75%. TAE: 7,26%. Importe total adeudado: 20.976,17 €. Precio total a plazos: 26.088,17 € financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 48 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 31/05/2019. PVPR para los clientes que no financien: 22.900 € y del modelo visualizado 308 5P GT BlueHDi 180 S&S EAT8 €6.2 con opciones 29.770 €.

Gama 308: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,50 a 7,55 en ciclo combinado - Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo de 117,93 a 172,11 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (g/km) desde 93 hasta 139. Más información en la sección WLTP de la página web de www.peugeot.es (www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp).