

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

OPEL GRANDLAND X HYBRID 4



Lo último

HÍBRIDO ENCHUFABLE DE 300 CV

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.753 del 21 de mayo al 3 de junio 2019



## PROBAMOS EL PEUGEOT 508 SW BLUEHDI 180 EAT8

PRÁCTICO, AHORRADOR Y DEPORTIVO



### 3 coupés de leyenda

● 620 CV ● 331 km/h  
● 0 a 100 km/h: 3,1 seg

**Audi R8 V10 Performance quattro**

● 459 CV ● 263 km/h  
● 0 a 100km/h: 4,6 seg

**Ford Mustang GT Bullitt**

● 450 CV ● 306 km/h  
● 0 a 100 km/h: 3,6 seg

**Porsche 911 Carrera 4S**

### DOS TODOCAMINO FAMILIARES BAJO LA LUPA

7 PLAZAS



HYUNDAI SANTA FE

SEAT TARRACO

La energía no se  
crea ni se destruye,  
se transforma  
en emociones.



**Nuevo Audi e-tron,  
el primer Audi 100% eléctrico.**

Seguramente no es lo que esperabas de un eléctrico. Es más, mucho más. El concepto de deportividad cobra un nuevo significado cuando los 300 kW (408 CV) de potencia lanzan al nuevo Audi e-tron de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos. Un SUV eléctrico con las innovaciones más revolucionarias para proporcionarte una conectividad y confort sin precedentes que incluye avances tan espectaculares como los retrovisores virtuales con cámaras de alta definición Audi virtual mirrors, la tracción quattro eléctrica y carga ultra rápida en menos de 30 minutos\* para una autonomía de hasta 417 km\*\*. Una apuesta por una movilidad sostenible, sin renunciar a unas prestaciones que transforman el placer de conducir en una emoción completamente nueva. Ven a descubrirlo a tu Concesionario Oficial Audi.

**Electric has gone Audi.**

Audi e-tron. Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 0. Consumo combinado de energía (kWh/100 km): 22,6 - 26,1 (WLTP).

[www.audi.es/e-tron](http://www.audi.es/e-tron)

**e-tron**

\* Los tiempos de carga reales pueden variar en función de las condiciones ambientales y de la instalación de carga disponible.  
\*\* La autonomía del vehículo puede variar por factores externos, incidiendo en ésta el perfil de la ruta, la temperatura, el tipo de neumáticos o el estilo de conducción del usuario.



# Pico DEL CONFORT

3.355 M



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



### SUV CITROËN C3 AIRCROSS

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

### 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**



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

## Al detalle



### A MENOS DIÉSEL, MÁS CO<sub>2</sub>

Los datos de la Agencia Europea del Medio Ambiente ya son definitivos y dicen que en 2017 las emisiones de CO<sub>2</sub> se incrementaron un 0,4 por ciento –tras siete años de bajadas– para fijar una media de 118,5 gramos por kilómetros; una tendencia que coincide con el primer año que en Europa se vendieron más coches de gasolina que diésel. La persecución al diésel –incluyendo los nuevos diésel tan limpios o más que los gasolina– por parte de las autoridades no consigue dar los frutos que buscaban.



### POR LA COMPETITIVIDAD

Todo el sector está empeñado en trabajar juntos para mejorar nuestra industria del automóvil. Y de cara al nuevo Gobierno, Anfac en representación de los fabricantes y Sernauto, de la industria de componentes, han pedido una estrategia de país con medidas a corto, medio y largo plazo, para mantener la competitividad. Medidas que, calculan, podrían generar un crecimiento del 1% del PIB o crear 80.000 puestos de trabajo en el sector.

## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Barcelona, capital del motor

En un tiempo en el que los salones internacionales están en crisis, esta edición del centenario del Salón de Barcelona ha sido un magnífico escaparate del universo del motor.

Nuevamente, la celebración del Salón del Automóvil de Barcelona ha sido digna de admiración. De hecho, en un tiempo, de salones internacionales en crisis, los responsables de la muestra catalana han diseñado una edición especial, con mayor superficie expositiva y han conmemorado un siglo de historia desde su nacimiento. Del mismo modo, ha rebautizado esta feria como Automobile Barcelona, con el reto de apostar y contribuir a la transformación del sector. «El mayor salto de su historia», en palabras de José Vicente de los Mozos, presidente de la asociación de fabricantes (ANFAC). Han sido un total de 45 las marcas presentes en este evento, que el Congreso de los Diputados declaró como acontecimiento excepcional de interés público, lo que permite beneficios fiscales a todas las empresas participantes. De ahí que se haya podido ver, tocar y conducir las últimas novedades del mercado. Un auténtico escaparate del universo del motor, donde todos los fabricantes basan su estrategia de futuro en vehículos eléctricos.

los cuarteles generales de las escuelas, se asemeja a pasear por una de las calles más exclusivas del mundo. En estos ‘hospitalities’ de los equipos se sirve, en un fin de semana, una media de entre 1.000 a 1.500 comidas, entre directivos, técnicos e invitados y se prepara una media de 100 kilos de pasta, 120 kilos de pescado y 180 kilos de carne. Cuestión diferente es lo referente a la competición. En este punto, el insultante dominio de Mercedes sobre el resto fue la peor de las noticias para un gran público, que vio cómo, vuelta tras vuelta, la pareja formada por Hamilton y Bottas mostraban una superioridad aplastante. Aunque lo peor de la historia es que,

El Salón del Automóvil de Barcelona ha diseñado una edición especial, conmemorando un siglo de historia desde su nacimiento. Ha rebautizado esta feria como Automobile Barcelona, con el reto de apostar a la transformación del sector. Han sido un total de 45 las marcas presentes en este evento.

si nadie lo remedia, esta cita del calendario puede ser la última. Las negociaciones para una renovación –en la que la Generalitat y el ayuntamiento de Barcelona representan el 90% de la sociedad–, están condicionadas por la inestabilidad generada por el ‘proceso’, que puede pasar factura al Gran Premio de España, que se celebra en Montmeló desde 1991. Sería una gran pérdida por lo que representa de ventana abierta al mundo, con casi mil medios de comunicación asistentes y por la correspondiente promoción turística. Además, países como Arabia Saudí, China, Bahrein o Corea están a la espera del resultado.

## Motor 16

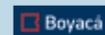
Edita:  
GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.  
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com  
Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com  
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com  
Pedro Martín - pmartin@motor16.com  
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com  
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.  
Publicidad: Gustavo Segovia  
gsegovia@motor16.com  
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507  
Redacción, Administración y Servicios Comerciales,  
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid  
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92  
Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:  
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.  
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.  
Depósito Legal: M30.247/983

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



## SUMARIO

Nº 1.753 · 21 mayo al 3 junio de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

## 8.- QUÉ PASA

## AUDI A4

La marca alemana renueva el A4 que recibe cambios estéticos, más tecnologías y nuevos motores.

## 10.- MCLAREN GT

Lo nuevo de la marca británica es este GT, coupé biplaza con motor V8 de 620 caballos.

## 12.- FORD FOCUS ST

## SPORTBREAK

El familiar de la gama Focus estrena siglas ST para su versión deportiva, con hasta 280 CV.

## 14.- EN PORTADA

## PEUGEOT 508 SW BLUEHDI 180 EAT8

Tan familiar como deportivo, este nuevo 508 combina dinamismo, practicidad y eficiencia.

## 18.- CUATRO RUEDAS

## AUDI R8 V10 PERFORMANCE

Con la actualización del R8, el deportivo alemán estrena esta versión tope de gama con 620 CV.

## 22.- FORD MUSTANG

## BULLITT

Basado en el Mustang Fastback GT, un deportivo que recuerda aquel modelo de la película de Steve McQueen.

## 26.- PORSCHE 911 CARRERA

## 4S

El nuevo Porsche 911 Carrera 4S da una vuelta más de tuerca a una arquitectura que muchos daban por superada.

## 28.- OPEL GRANDLAND X HYBRID 4

El primer híbrido enchufable de Opel es este SUV con 300 caballos de potencia.

## 32.- CITROËN 19\_19

Un concepto para celebrar el centenario de la marca que indaga en el confort desde todas sus vertientes. En 2030 se podría ver algo similar en la calle.

## 36.- SALÓN DE BARCELONA

La edición del centenario ha recuperado la brillantez de citas anteriores por el número de novedades a nivel nacional.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

## Busca tu marca

|             |           |
|-------------|-----------|
| AUDI        | 8, 18, 38 |
| CITROËN     | 32, 40    |
| FORD        | 12, 22    |
| HYUNDAI     | 42        |
| KIA         | 9         |
| MCLAREN     | 10        |
| MINI        | 12        |
| OPEL        | 9, 28     |
| PEUGEOT     | 14        |
| PININFARINA | 8         |
| PORSCHE     | 26        |
| SEAT        | 39, 46    |
| SKODA       | 50        |
| VOLKSWAGEN  | 8         |

8



28



46



32



58

## 38.- AUDI E-TRON QUATTRO

Ecología y dinamismo en el primer eléctrico de Audi: diversión eléctrica.

## 39.- SEAT LEÓN ST CUPRA R

La última versión Cupra de Seat es este exclusivo León de 300 CV con mejoras aerodinámicas.

## 40.- GAMA SUV CITROËN

Probamos a todo confort sobre desérticas pistas en Almería, el C5 Aircross y el C3 Aircross. Muy aventureros.

## 42.- BAJOLA LUPA HYUNDAI SANTA FE

Por calidad, espacio, tecnología y precio el nuevo Hyundai Santa

Fe, su imponente SUV de siete plazas, es uno de los 'gallitos' del segmento de los SUV más familiares.

## 46.- SEAT TARRACO 2.0 TDI 190

Gran rendimiento y consumos comedidos con la versión turbodiesel 2.0 TDI de 190 CV del Tarraco, el SUV de siete plazas de Seat.

## 50.- SKODA FABIA SCOUT

Škoda explora el terreno de los crossover con su nuevo Fabia Scout, un modelo que ofrece una amplísima y versátil carrocería familiar.

## 52.- LA SEMANA

## 56.- A LA ÚLTIMA

## 58.- DE CARRERAS 25 AÑOS SIN AYRTON SENNA ¿POR QUÉ NADIE CONSIGUE OLVIDARLE?

El pasado 1 de mayo, se cumplió el 25 aniversario del fatal accidente de Ayrton Senna. Un cuarto de siglo después el brasileño sigue presente por su talento único y la singularidad de su personalidad.

## 62.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

## 80.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

## 820.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

# Nuevo VOLKSWAGEN T-CROSS



Cara Delevingne

## #MoreThan1Thing

Hay quienes pueden definirse con una sola palabra. Este coche no es para ellos. Este es el coche de quienes son todo lo que quieren. Y quieren todo lo que son. Nuevo T-Cross, el SUV más versátil de Volkswagen. Más cool, más seguro, más práctico y más intuitivo. Y también más tú.



Volkswagen

Gama nuevo T-Cross de 70 a 85 kW (95 a 115 CV). Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): de 130 a 140 (NEDC: de 111 a 112). Consumo medio (l/100 km): de 5,8 a 6,2.

**EL VOLKSWAGEN ID.3, MUCHO MÁS CERCA**

En el Salón de Barcelona Volkswagen anunció que la primera edición que se comercializará de su compacto eléctrico ID.3 será una edición limitada a 30.000 unidades bautizada ID.3 1st –de 'first'– y cuyas entregas comenzarán a mediados de 2020, aunque la producción arrancará a finales de 2019. El ID.3 ofrecerá autonomías WLTP de entre 330 y 550 kilómetros –420 en el caso de la serie 1st, que no alcanzará los 40.000 euros–, y el precio de entrada a la gama será inferior a 30.000 euros.



**HABRÁ OTRO SUV EN LA GAMA KIA**

La firma coreana ha hecho públicos algunos bocetos de un nuevo SUV pequeño que lanzará en todo el mundo. En concreto, será desvelado este verano, estará a la venta en Corea en la segunda mitad del año y posteriormente llegará al resto de mercados. Según Kia, se dirigirá al público joven y la llamada 'generación millennial', y ha sido concebido para desenvolverse en la ciudad pero también para circular por el campo.



**Estrena las versiones S4 TDI de 347 CV**  
Toda la **familia A4 de Audi** introduce mejoras

Cuatro años después de su lanzamiento el Audi A4 introduce cambios de todo tipo. En la imagen exterior, parrilla 'singleframe' más amplia y plana, sensación de anchura reforzada en frontal y zaga, pasos de rueda más musculosos o faros LED en toda la gama; mientras que el habitáculo recibe nuevos tonos y materiales, y una pantalla MMI touch de 10,1 pulgadas. Asimismo, los nuevos paquetes interiores Design selection y S line pueden combinarse libremente con las líneas exteriores Advanced y S line, y con la Black line disponible para el A4 Avant. La firma alemana potencia también la conectividad –el manejo se asemeja al de un smartphone moderno, la navegación es más versátil y sencilla de manejar, la llamada de emergencia con servicio de asistencia forma parte de la dotación de serie de Audi connect...– y hay tres opciones de instrumentación: dos de ellas par-



En el interior, nueva pantalla táctil de 10,1 pulgadas y mejoras en el aspecto y la calidad.



Hay cambios estéticos en todas las carrocerías, y los faros LED pasan a ser de serie. El cliente puede elegir entre 12 colores de carrocería, incluido el nuevo Gris Terra.



El S4 TDI –ya no habrá S4 de gasolina en Europa– adopta un V6 diésel Mild Hybrid y está disponible para berlina y Avant. Abajo, el renovado A4 Allroad.



**PARA PENSAR**

**520**

litros de maletero ofrece el Fiat Tipo Sedán, ahora disponible desde sólo 9.800 euros.

La versión con carrocería de tres volúmenes del Tipo ofrece un enorme maletero de 520 litros y está disponible con el motor de gasolina 1.4 de 95 CV y los diésel Multijet 1.3 de 95 CV y 1.6 de 120 CV. Además, ahora puede disfrutar de una garantía de hasta diez años.

**EL PUNTAZO**

El Buick Enspire Concept debuta en China pero nace como anticipo de un SUV eléctrico con 410 kW de potencia –558 CV– que podría acelerar de 0 a 100 km/h en 4 segundos.



**Desarrollado en California**  
El **Pininfarina GT** traza el futuro de Karma

Karma Automotive, una compañía con sede en Irvine (California) fundada en 2015 después de que el proveedor de componentes chino Wanxiang Group comprase las acciones del exclusivo fabricante Fisker Automotive, entonces en quiebra, aprieta el acelerador con el mercado chino entre sus prioridades. De ahí que en el reciente Salón de Shanghai desvelara el nuevo Revero GT –es un modelo de serie basado en el Fisker Karma cuya mecánica híbrida recibe ahora órganos procedentes de BMW–, además de dos

'concept cars': uno es el SCI Vision, propuesta estilística sobre un hipotético 'hypercar' eléctrico sin techo y con puertas de tipo tijera, y otro es el Pininfarina GT –imágenes a la derecha–, que avanza ideas sobre un próximo coupé y es fruto de la primera colaboración entre Karma y el icónico diseñador italiano. Comparte con el nuevo Revero GT tanto la plataforma como la mecánica híbrida de autonomía extendida, conformada por dos motores eléctricos –uno delante

y otro detrás– que suman 535 CV de potencia y 76,0 mkg de par, y un motor 1.5 tricilíndrico de gasolina que opera como generador de electricidad. Además, y como sucede en el

Revero GT, monta una batería de 28 kWh capaz de alimentar los motores eléctricos durante un máximo de 130 kilómetros, y cuando

su energía se agota entra en juego el 1.5 Turbo de origen bávaro, que genera energía extra para recorrer otros 450 kilómetros.



**Llega también el Combo Cargo 4x4**  
El **Opel Movano**, más seguro y conectado

La marca alemana de PSA acaba de renovar el Movano, su vehículo comercial grande, del que se ofrecen más de 150 variantes de fábrica –hasta 4,5 toneladas de peso máximo autorizado y 17 metros cúbicos de volumen de carga–, pues hay cuatro longitudes de carrocería, tres alturas... Estrena frontal, ahora más parecido al de los últimos modelos de Opel, e incrementa su dotación de seguridad y conectividad gracias a la alerta de ángulo muerto, la cámara de visión trasera, el asistente de viento lateral, la alerta

de cambio involuntario de carril o el sistema Navi 50 IntelliLink Pro, compatible con Apple CarPlay y Android Auto. Además, Opel ofrece desde ahora un sistema de tracción total Dangel para el Combo Cargo que permite elegir entre tres modos de motricidad –Eco, Auto 4WD y R Bloqueo– y tiene protectores de bajos para el motor y el cambio, y una altura extra de 20 milímetros. Y en opción puede pedirse 80 milímetros de altura extra y protectores para el depósito de combustible y el eje trasero.



El Combo Cargo 4x4 equipa el motor 1.5 diésel de 130 CV, cuyo gasto medio NEDC es de 5,4 l/100 km. Abajo, el renovado Movano.



**PORSCHE CAYENNE S COUPÉ**

La gama Cayenne Coupé se amplía con la versión S, dotada de un V6 2.9 con doble turbo que rinde 440 CV y 56,1 mkg, y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,0 segundos -4,9 con paquete Sport Chrono-. Alcanza 263 km/h, consume 9,2l/100 km de media y su precio arranca en 115.408 euros. A la venta desde julio.



**LAS BATERÍAS DE VOLVO, ASEGURADAS**

Volvo Car Group acaba de firmar acuerdos a largo plazo con los fabricantes de baterías CATL y LG Chem que garantizan el suministro de baterías de litio durante la próxima década para la nueva generación de modelos electrificados de Volvo y Polestar.

Con motor V8 4.0 Twin-Turbo de 620 CV

McLaren desvela el **GT,** su coupé Gran Turismo

La marca británica sigue extendiendo su gama de deportivos extremos, y ahora lo hace por la parte superior lanzando el GT, un biplaza de estilo Gran Turismo y 4,68 metros de longitud que sorprende por su capacidad de equipaje -570 litros entre el posterior, de 1,85 metros de largo, y el delantero- o si ligereza: 1.530 kilos, 130 menos que el rival que McLaren toma de referencia. Y como equipaje un V8 de cuatro litros con doble turbo que rinde 620 CV, la relación peso/potencia impresiona: 405 CV por tonelada. Además, el par máximo es de 64,3 mkg entre 5.500 y 6.500 rpm, y entre 3.000 y 7.250 cueltas siempre tendremos, como mínimo, del 95 por ciento de ese par máximo. Semejante flujo de energía, unido al cambio SSG de

siete marchas -que ha sido renovado a fondo-, da como resultado unas aceleraciones de vértigo -de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y de 0 a 200 en 9,0- o una velocidad punta de 326 km/h. Aunque, según McLaren, si activamos el modo Comfort este GT se convierte en el coche más silencioso de la marca. Otro detalle que cuadra con la filosofía Gran Turismo es el modo Lift, que eleva el morro para aumentar 20 milímetros la altura al suelo, de manera que el ángulo de ataque pasa de 10 a 13 grados y reduce el riesgo de rozar el morro, por ejemplo, al acceder a un

aparcamiento. La suspensión ha sido ajustada pensando en las prestaciones de un coche con 720 CV -es una buena pista- y tiene tres programas de funcionamiento: Comfort, Sport y Track. En cuanto al precio, en Gran Bretaña costará, impuestos incluidos, 163.000 libras: casi 186.000 euros.

▼ El maletero trasero, de 420 litros, admite dos bolsas de palos de golf, y en la parte frontal hay otro espacio de 150 litros. En total, nada menos que 570 litros para guardar equipaje.



▲ McLaren nunca había hecho un coche tan largo: el GT mide casi 4,7 metros. La altura al suelo, de 110 milímetros, alcanza 130 si subimos el morro.

**TODOS NECESITAMOS NUESTRO ESPACIO**

5 PLAZAS Y 520 LITROS DE MALETERO



**FIAT TIPO SEDAN DESDE 9.800€**

CON 10 AÑOS DE GARANTÍA UNIDADES LIMITADAS EN STOCK



Gama Fiat Tipo: WLTP consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de CO<sub>2</sub>: de 119 a 182 (g/km), (emisiones CO<sub>2</sub> de 106 a 164 g/km según NEDC correlado).

Oferta válida para Fiat Tipo Sedán 1.4 16v Pop 70kW (95CV) gasolina. PVP recomendado: 9.800€. Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 9.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. 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 9.800€ con 72 cuotas mensuales de 176,60€. TIN 8,99%, TAE 10,59%, comisión de apertura (3%) 294€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 13.009,20€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares, en unidades limitadas en stock, hasta el 31/05/2019. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.





**LOS MINI JCW, POTENTES COMO NUNCA**

Un motor 2.0 de cuatro cilindros con turbo, 306 CV –75 más que antes– y 45,9 mkg de par máximo equipa desde ahora a los Mini John Cooper Works tanto en versión Clubman como Countryman. Los dos comparten elementos como la tracción a las cuatro ruedas ALL4, el cambio deportivo Steptronic de 8 marchas o unos frenos de mayor tamaño, y las prestaciones quitan el hipo: de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos el Clubman, y en 5,1 el Countryman.



▶ Las versiones JCW de Clubman –arriba– y Countryman estrenan un escape con filtro de partículas. Y los dos se ‘autolimitan’ a 250 km/h.

**También con motor de 280 CV**

**Primeras fotos del Ford Focus ST Sportbreak**

Sabíamos de su existencia porque cuando la firma del óvalo desveló el nuevo Focus ST en febrero ya confirmó que la nueva creación de Ford Performance estaría disponible con las dos carrocerías; aunque hasta ahora sólo habíamos visto el ST compacto. Pero su lanzamiento está próximo –llega en verano– y el Focus ST Sportbreak acaba de tomar forma, compartiendo los principales detalles diferenciadores como las llantas –pueden ser de 18 o 19 pulgadas–, el frontal con bocas de refrigeración más grandes, las dos salidas de escape o un alerón posterior de mayor talla que en los Focus ‘tranquilos’. Además, dispondrá de

tecnologías deportivas como el diferencial autoblocante de deslizamiento limitado electrónico, los modos de conducción configurables con ajuste automático de revoluciones, una suspensión más firme rebajada 10 milímetros o unos discos de freno sobredimensionados: 330 milímetros delante y 302 detrás. No obstante, si para el Focus ST de cinco puertas se habló siempre de dos motores –2.3 EcoBoost de gasolina con 280 CV y diésel 2.0 EcoBlue de 190–, en el comunicado oficial del ST Sportbreak se menciona sólo el primero, también con 280 CV y dos tipos de cambio: manual de seis marchas y automático de siete.



◀ El Focus ST con carrocería familiar Sportbreak debería llegar también en septiembre. Su maletero es enorme: 608 litros.



**Estrenará faros inteligentes**

**El Skoda Superb, a punto de remodelación**

La firma checa desvelará pronto la evolución del Superb, y para abrir boca publica un dibujo que avanza algunos cambios: faros de formas más limpias y geométricas, nuevas luces antiniebla, parrilla redefinida... Y como ya vimos en el Scala, la palabra ‘SKODA’ sustituirá en la zaga al logotipo de la marca, detalle que se irá extendiendo a toda la gama. En cuanto a la

parte técnica, se sabe que este nuevo Superb será el primer Skoda con versión híbrida enchufable –llegará al mercado casi en 2020–, y también será pionero en la marca en cuanto a tecnología de iluminación, pues ofrecerá faros full-LED Matrix: un módulo LED para las luces cortas y largas, así como tres segmentos LED de luces largas adicionales y una fina tira de LED para



intermitentes, luces diurnas y luces de posición. Y por encima, estructuras LED a modo de agujas que generan una animación al abrir o cerrar el coche.

Nuevo  
**Renault KADJAR**  
SUV by Renault



- Faros Full LED
- Techo fijo panorámico
- Pantalla táctil 17,8 cm (7") con Smartphone Replication

Nuevo Renault Kadjar: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,8 hasta 6,8.  
Emisiones WLTP CO<sub>2</sub> (g/km) desde 144 hasta 158.  
Emisiones NEDC CO<sub>2</sub> (g/km) desde 111 hasta 138.



# La familia, opcional

Si el 508 sedán es muy diferente a su predecesor, lo mismo ocurre con el 508 SW, un familiar atípico porque explora el concepto 'shooting brake' con su carrocería de trazos deportivos. Práctico pero también muy dinámico, en versión GT y con el diésel de 177 CV bajo el capó puede cuadrarle a varias clases de automovilistas.



**LA CLAVE**  
 pmartin@motor16.com

*Lo veo claro: aunque el nuevo 508 de carrocería sedán adopta un portón muy funcional, si hoy tuviese que comprar un 508 me inclinaría por la variante SW, aún más práctica y con unas plazas traseras apreciablemente mejores. En cuanto a motores, me gusta este BlueHDI 180, pero aún más los PureTech 180 y 225.*

| LAS CIFRAS<br>(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)  |   |
|--|---|
| <b>MOTOR</b>   | <b>2.0 BLUEHDI 180</b>  |
| Disposición  | Delantero transversal   |
| Nº de cilindros/válvulas   | 4, en línea / 16  |
| Sistema Stop/Start   | Sí  |
| Cilindrada (c.c.)  | 1.997   |
| Alimentación   | Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler |
| Potencia máxima/rpm  | 177 CV / 3.750  |
| Par máximo/rpm   | 40,8 mkg / 2.000  |
| <b>TRANSMISIÓN</b>   |   |
| Tracción   | Delantera   |
| Caja de cambios  | Automática, de 8 velocidades  |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm)  | 59,35 km/h  |
| <b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>   |   |
| Sistema  | Cremallera, asistida eléctrica                                      |
| Vueltas de volante (entre topes)   | 3,05  |
| Diámetro de giro (m)   | 10,8  |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)   | Discos ventilados / Discos  |
| <b>SUSPENSIÓN</b>  |   |
| Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora.             |   |
| Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora. |   |
| <b>RUEDAS</b>  |   |
| Neumáticos   | 235/40 R19  |
| Marca  | Michelin  |
| <b>CARROCERÍA</b>  |   |
| Peso en orden de marcha (kg)   | 1.585   |
| Largo/Ancho/Alto (mm)  | 4.778 / 1.859 / 1.420   |
| Capacidad del maletero (l)   | 530 - 1.780   |
| Capacidad del depósito (l)   | 55  |

| PRESTACIONES                        |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>             | <b>230 KM/H</b>    |
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>    |                    |
| 400 m salida parada                 | 16,5               |
| De 0 a 50 km/h                      | 3,1                |
| De 0 a 100 km/h (oficial)           | 9,1 (8,4)          |
| Recorriendo (metros)                | 152                |
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>   |                    |
| 400 m desde 40 km/h en D            | 14,7               |
| 1.000 m desde 40 km/h en D          | 28,4               |
| De 80 a 120 km/h en D               | 6,4                |
| <b>FRENOS (en metros)</b>           |                    |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 12,9 / 34,5 / 49,4 |
| <b>SONORIDAD (en decibelios)</b>    |                    |
| Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h | 45,7 / 61,1 / 68,5 |

| CONSUMOS   |                 |
|--|-----------------|
|  | <b>l/100 km</b> |
| <b>EN CIUDAD</b>   |                 |
| A 22,1 km/h de promedio  | 7,2             |
| <b>EN CARRETERA</b>  |                 |
| A 90 km/h de cruceo  | 6,4             |
| En conducción dinámica   | 9,6             |
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |                 |
| A 120 km/h de cruceo   | 7,9             |
| A 140 km/h de cruceo   | 8,7             |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,4             |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>   |                 |
| Kilómetros recorridos  | 743             |
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b>  |                 |
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)  | 5,9 / 4,0       |
| Ciclo mixto (NEDC)   | 4,7             |
| Ciclo mixto (WLTP)   | 5,8             |

Pedro Martín | pmartin@motor16.com  
 Fotos: Bryan Jiménez

Siguen pasando versiones del nuevo 508 por nuestras manos. Si anteriormente lo probamos con el 1.6 PureTech 225 de gasolina y el diésel 1.5 BlueHDI 130 –en ambos casos con carrocería sedán y cambio

EAT8–, esta vez nos ocupamos del 508 SW con el motor diésel más potente de la oferta –2.0 BlueHDI 180–, ligado necesariamente a la caja EAT8. Una combinación prometedora por sus capacidades ruterías pero que obliga a elegir, y eso ya nos gusta menos, entre los dos acabados más dotados y caros: el GT Line, 4.000 más barato,

y el GT aquí probado, que disfruta también del descuento de 3.000 euros que le pone más a tiro. En concreto, 43.400 euros.

Y si el 508 SW nos convenció en nuestra primera toma de contacto en Portugal, ahora, tras dos semanas de ensayos, podemos asegurar que nos parece aún mejor alternativa que el 508 sedán, respecto al

que añade 1.200 euros en la factura. ¿Interesa pagar ese extra? Sí a nuestro juicio, por más que a muchos españoles les sigan provocando alergia este tipo de carrocerías. Pero habrá que empezar negando la mayor, porque este 508 SW no es un familiar al uso, y la firma francesa ha apostado por un 'shooting brake', con silueta baja y afilada, una luna trasera más tendida y puertas laterales sin marcos en las ventanillas, igual que en el 508 sedán e igual que en muchos coupés 'premium'. No hemos hecho una encuesta, pero sí percibimos que sus líneas gustan. Lo cual es una buena forma de empezar tanto con los coches como en otras situaciones.

Además, no se trata solo de imagen o gustos, sino también de razones. Y una,

importante, tiene que ver con las plazas traseras, que aquí son mejores porque hay mucha más altura al techo –Peugeot habla de 4 centímetros pero nuestras medidas concluyen que son 8,5– y los pasajeros gozan de mejor visibilidad hacia los lados gracias al diseño de la ventanilla. Es decir, que se viaja mejor. En cualquier caso, le seguimos viendo algunas pegas a una segunda fila que peca de justa –este 508 tiene menos distancia entre ejes que el anterior, además de ser más corto–, como un espacio sólo correcto para piernas o una anchura de 129,5 centímetros al nivel de las caderas, que es menos de lo ofrecido por algunos modelos compactos.

Delante, en cambio, se va muy bien. La marca del león buscaba que el conductor

| PRECIO  | 46.400 €                  | NUESTRA VALORACIÓN   |   |
|---|---------------------------|--|---|
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 124 g/KM (NEDC)</b> | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b> | <b>NOS GUSTA</b>   | <b>DEBE MEJORAR</b>   |
|   | COMPORTAMIENTO            | *****  | Estabilidad y frenada. Dinamismo. Estilo 'shooting brake'. Plazas traseras mejores que en 508 sedán. Equipamiento. Descuento. |
|   | ACABADO                   | *****  |   |
|   | PRESTACIONES              | *****  |   |
|   | CONFORT                   | *****  |   |
|   | SEGURIDAD                 | *****  |   |
| CONSUMO   | *****                     |  |   |
| PRECIO  | *****                     | Dirección un poco lenta. Segunda fila: anchura justa y hueco para piernas. Posición de algún mando. Consumo frente a PureTech 180. |   |





▲▲ Maletero de 530 litros y formas regulares. La rueda de repuesto es de serie, y en opción se ofrece el portón 'manos libres'.



▶▶ El acabado general es bastante bueno, y la guantera es amplia. Las ventanillas sin marco son un detalle muy 'premium' al que no vemos desventaja. Y las plazas traseras son mejores que en el 508 sedán por dos razones: más altura al techo y visibilidad hacia los lados.



UN GRAN RUTERO  
NO BATE RÉCORDS DE CONSUMO, PERO LE HEMOS MEDIDO UNOS CORRECTOS 7,4 L/100 KM. Y SIN SER UN COHETE, SU EMPUJE EN CARRETERA ES MUY BUENO  
DISEÑO MUY ORIGINAL  
PEUGEOT SIGUE APOSTANDO POR LA FÓRMULA 'I-COCKPIT', CON VOLANTE MÁS PEQUEÑO E INSTRUMENTACIÓN SOBREELEVADA. EL CAMBIO EAT8 ES MUY EFICAZ



▲▲ La instrumentación digital configurable permite elegir entre varios tipos de diseño y mayor o menor información; e incluso visión nocturna si pedimos esa opción: 1.247 euros. Los botones que hay bajo la pantalla central táctil no se ven bien.

disfrutara al volante de nuevas sensaciones, más dinámicas que en sus rivales del segmento; y creemos que lo ha logrado: magníficos asientos, un diseño original

—el puesto de conducción i-Cockpit sigue sin convencer a los que prefieren llevar alto el volante, lo cual no es mi caso—, buen acabado general... Y si el equipo de se-

rie es completo en este nivel GT —incluye suspensión activa—, a poco que tiremos de opciones —cuero, asientos eléctricos con masaje, visión nocturna, Pack Drive Assist

Plus, techo solar, portón automatizado...— crearemos una atmósfera muy acogedora y de lo más 'premium'.

Asimismo, el maletero es más grande y tiene la boca de carga más baja que en el 508 sedán, y los 530 litros de volumen —sí, hay familiares más modestos con mayor capacidad— pueden convertirse en 1.780 si abatimos el respaldo posterior 60:40.

Es decir, mejores plazas traseras, más espacio para equipaje y una imagen alejada de la tradicional 'ranchera' que puede atrapar nueva clientela, quizás no contagiada por la 'fiebre SUV'. Y a esos tres factores sumaremos otro, decisivo, que nos lleva a pensar en el 508 SW como la compra lógica de la gama: en cuestión de dinamismo y disfrute al volante va exactamente igual que el 508 sedán —50 kilos más ligero y 4 centímetros más corto—, lo cual es todo un piropeo. Nos referimos, por ejemplo, a una frenada impresionan-

te, pues en nuestras pistas le hemos medido 49,4 metros para anclarse en el asfalto desde 120 km/h; y al cabo del año no probamos tantos coches que bajen de los 50 metros en ese test. O hablamos de un paso por curva muy aplomado, que anima a enebrear un viraje tras otro con seguridad y confianza, y a ritmos de marcha con los que algunas berlinas del segmento no se mostrarían tan cómodas. Más que nada, porque aquí todo está a favor: unos Michelin Pilot Sport de talla 235/40 R19 —tampoco son mala cosa los 235/45 R18 del acabado GT Line—, una carrocería baja que sitúa el centro de gravedad lo más próximo al suelo posible, la rígida plataforma EMP2 o una suspensión bien puesta a punto —destaca el imperturbable tren trasero multibrazo— que en el GT se asocia a la amortiguación adaptativa, opcional en GT Line por 1.039 euros. Así, en función del programa elegido con el man-

do Drive Mode —Normal, Confort, Sport, Manual y Eco— se recalibra la suspensión, además de la dirección, la respuesta del acelerador o las leyes de cambio de la caja EAT8. En Eco, si dejamos de acelerar y circulamos entre 25 y 130 km/h el motor se desconecta para rodar 'a vela' y ahorrar unas décimas de gasóleo.

Y no es que sea este su punto más fuerte, pues le hemos medido 7,4 l/100 km de media real cuando homologa 4,7 litros NEDC y 5,8 WLTP, pero para el tamaño del vehículo o la potencia del motor nos parece un valor aceptable. Sobre todo porque hablamos de un coche rápido y con sólida respuesta en carretera, incluso a plena carga. No es un bolido —9,1 segundos en nuestro '0-100' cuando los galos anuncian 8,4—, pero los 6,4 segundos que emplea en recuperar de 80 a 120 km/h transmiten seguridad en las maniobras de adelantamiento, incluso a camiones.

## ▶ SUS RIVALES



**MAZDA6 WAGON SKYACTIV-D AUT. 184 CV**  
En 37.275 euros se queda ahora con acabado Zenith Black Sky, y hay otros dos niveles por encima. Se ofrece también con caja manual y, en automático, con tracción total.

Precio **41.175 €**  
Maletero **522 l.**  
Gasto (NEDC) **5,1 l/100 km**  
0 a 100 km/h **9,2 seg.**



**RENAULT TALISMAN SPORT TOURER BLUE DCI 200 EDC**  
En 38.186 euros se queda ahora con acabado Zen, y por encima se sitúa el lujoso Initiale Paris. Más potente que el 508 SW, pero más pesado, lo que iguala sus prestaciones.

Precio **41.030 €**  
Maletero **492 l.**  
Gasto (NEDC) **5,1 l/100 km**  
0 a 100 km/h **9,0 seg.**



**VOLVO V60 D4 MOMENTUM AUT. 190 CV**  
Precio más alto y más peso, pero hay igualdad en longitud y maletero con el 508 SW. Acabados Momentum, Inscription y R-Design, y dos cambios: manual y automático.

Precio **45.199 €**  
Maletero **529 l.**  
Gasto (NEDC) **4,5 l/100 km**  
0 a 100 km/h **7,9 seg.**



▲ Apoyado en los 235/40 R19, va de cine en vías de montaña: paso por curva aplomado, frenada impetuosa... Ojalá la dirección fuese más rápida.

# Más veloz todavía

La reciente actualización del R8 aparece con mejoras en aerodinámica, suspensión y dirección, y una imagen refrescada. Además, su versión tope estrena nombre, pasa de 610 a 620 CV y rinde mayor par gracias a los cambios en la distribución de su V10, que aunque ahora suena algo menos sigue siendo tan rabioso como siempre. ¿Demasiado caro? Bueno, nadie nos dijo que la vida fuera fácil...



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

lamar 'Performance' a un R8 suena a redundancia, pues hasta el lanzado en 2006, con su V8 de 420 CV, corría que se las pelaba. Este releva al V10 Plus de 610 CV, y pese a que somos incapaces de percibir el salto hasta 620 CV, sí notamos mejoras aquí y allá que redondean un conjunto sobrecogedor por su rendimiento deportivo.



Los discos cerámicos sí son de serie, pero no las pinzas rojas, opcionales como las llantas de 20 pulgadas que equipaba nuestra unidad.



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

Aunque fue en junio de 2007, recuerdo como si fuese ayer mi primera vez con un R8. Yo estaba en Le Mans cubriendo las 24 Horas –primer duelo entre Audi R10 TDI y Peugeot 908 HDi, ambos diésel– y escuché que un grupo de periodistas españoles había viajado hasta allí conduciendo el nuevo deportivo de Audi. Cuando los responsables de la marca ale-

mana me confirmaron que los R8 regresarían en portacoche no pude ocultar mi desilusión: "¿Subidos a un camión hasta Madrid?". Mi lamento, sincero, surtió efecto porque horas después, tras enviar la crónica a la redacción, estaba metiendo mi maleta en un R8. También recuerdo que aquel domingo pulsaba el botón de encendido a las 7 en punto de la tarde, que las legendarias rectas de Hunaudières ya estaban abiertas al tráfico y me

permitieron dar los primeros acelerones al coche y que cené en San Sebastián, una ciudad demudada aquella noche porque la Real Sociedad acababa de bajar a Segunda División –el guiño futbolístico es para distraer la atención y que nadie eche cuentas sobre ese viaje Le Mans-Donostia–.

Y narro eso porque allí nació mi 'adicción' al R8, un deportivo eficaz y rápido como pocos, pero que admite un uso cotidiano tan cómodo como si

condujésemos un A3. Aquel Audi R8, que ya rebasaba los 300 km/h, se conformaba con un V8 de 420 CV, pero después llegaría el V10, con 525 CV, que elevó claramente el listón del disfrute. De hecho, cuando llegó la segunda generación en 2015 la oferta se limitaba a las dos versiones V10 –también 5.2 FSI–, una de 540 CV y otra con 610; y es ahora cuando la firma de Ingolstadt da otra vuelta de tuerca evolucionando su superdeportivo

con cambios de todo tipo que también afectan a la mecánica. Porque el R8 'básico' sube a 570 CV, y a 620 el más enérgico, cuyo nombre también varía: de V10 Plus a Performance Quattro. Y es ésta la variante aquí probada, con un precio de 220.430 euros que suena a caro pero, todo hay que decirlo, es algo más 'accesible' que el de los italianos o británicos comparables, algunos de ellos con escudaría en la Fórmula 1.

Por fuera, los cambios en la gama 2019 son bien visibles, desta-

cando la parrilla 'singleframe' más ancha y plana ahora sin marco cromado, las ópticas oscurecidas, las bocas de entrada de aire divididas por una aleta vertical, el 'splitter' frontal más ancho y unas aberturas frente al capó inspiradas en el Audi Sport Quattro, mientras que en la zaga prosigue la metamorfosis, con escapes ovalados, una rejilla de aireación mayor, el difusor posterior que sube más arriba y, en el caso del R8 Performance Quattro, un alerón fijo de carbono (CFRP) más grande que en el

PRECIO **220.430 €**

| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 297 g/KM (NEDC) |       | NUESTRAS ESTRELLAS |       |
|--|-------|--------------------|-------|
| COMPORTAMIENTO                                 | ***** | ACABADO            | ***** |
| PRESTACIONES                                   | ***** | CONFORT            | ***** |
| SEGURIDAD                                      | ***** | CONSUMO            | ***** |
| PRECIO   | ***** |                    |       |

## NUESTRA VALORACIÓN

| NOS GUSTA   | DEBE MEJORAR   |
|---|--|
| Prestaciones soberbias y comportamiento. Motor, cambio, chasis y tracción. Frenos cerámicos. Calidad. Sencillez de uso. | Precio. Consumo alto. Maletero. Sonido de escape más 'civilizado' que antes. Potencia extra imperceptible. |

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| MOTOR                    | V10 FSI QUATTRO                               |
|--------------------------|---|
| Disposición              | Central trasero longitudinal                  |
| Nº de cilindros/válvulas | 10, en V / 40                                 |
| Sistema Stop/Start       | Sí  |
| Cilindrada (c.c.)        | 5.204   |
| Alimentación             | Inyección electrónica mixta directa/indirecta |
| Potencia máxima/rpm      | 620 CV / 8.000                                |
| Par máximo/rpm           | 59,2 mkg / 6.600                              |

| TRANSMISIÓN                       |                              |
|-----------------------------------|------------------------------|
| Tracción                          | A las 4 ruedas               |
| Caja de cambios                   | Automática, de 7 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 53,8 km/h                    |

| DIRECCIÓN Y FRENSOS              |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| Sistema                          | Cremallera, asistida eléctrica   |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,2                              |
| Diámetro de giro (m)             | 11,2                             |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Disc. vent. cerámicos 380/356 mm |

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

| RUEDAS                         |                                |
|--------------------------------|--------------------------------|
| Neumáticos delanteros-traseros | 245/35 R19 - 295/35 R19        |
| Unidad probada - Marca         | 245/30R20-305/30R20 - Michelin |

| CARROCERÍA                   |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.670                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)        | 4.429 / 1.940 / 1.236 |
| Capacidad del maletero (l)   | 112                   |
| Capacidad del depósito (l)   | 73                    |

## PRESTACIONES

| VELOCIDAD MÁXIMA                 | 331 KM/H  |
|----------------------------------|-----------|
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b> |           |
| 400 m salida parada              | 11,2      |
| De 0 a 50 km/h                   | 1,5       |
| De 0 a 100 km/h (oficial)        | 3,2 (3,1) |
| Recorriendo (metros)             | 49        |

| RECUPERACIÓN (en segundos) |      |
|----------------------------|------|
| 400 m desde 40 km/h en D   | 10,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 19,9 |
| De 80 a 120 km/h en D      | 2,0  |

| FRENSOS (en metros)                 |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 12,6 / 36,3 / 50,8 |
| <b>SONORIDAD (en dB)</b>            |                    |
| Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h | 49,6 / 68,5 / 73,4 |

## CONSUMOS

|  | l/100 km |
|--|----------|
| <b>EN CIUDAD</b>   |          |
| A 22,4 km/h de promedio  | 18,7     |
| <b>EN CARRETERA</b>  |          |
| A 90 km/h de cruceo  | 8,4      |
| En conducción dinámica   | 19,1     |
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |          |
| A 120 km/h de cruceo   | 10,8     |
| A 140 km/h de cruceo   | 11,7     |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 12,7     |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>   |          |
| Kilómetros recorridos  | 574      |
| <b>CONSUMOS OFICIALES (NEDC)</b>   |          |
| Ciclo urbano   | 20,0     |
| Ciclo extraurbano  | 9,0      |
| Ciclo mixto  | 13,1     |





▲▲ El maletero, que va delante, sólo tiene 112 litros de capacidad. Y el motor, renovado a fondo, rinde 10 CV extra aquí, pero 30 CV más en la versión 'básica'.



MÁS PERSONALIZABLE SE PUEDE ELEGIR AHORA ENTRE TRES PAQUETES EXTERIORES, PARA DAR UN TOQUE MÁS EXCLUSIVO AL SPOILER FRONTAL, LOS FALDONES LATERALES O EL DIFUSOR TRASERO INTERIOR 'MONOPOSTO' ES SENTARNOS EN EL R8 Y YA ESTAMOS EN LA POSTURA IDÓNEA. Y ES DE SERIE EL CUADRO 'VIRTUAL COCKPIT' O EL MMI



▲▼ La guantera es bastante amplia, y hay otros pequeños huecos para colocar cosas. El Audi Drive Select, de serie y que configura dirección, tracción, acelerador o cambio, tiene tres modos extra en la versión Performance: Dry, Wet y Snow.



▲▲ Novedades en la zaga, como escapes ovalados, un difusor inferior que llega más arriba y un alerón trasero fijo de CFRP –de serie en el Performance Quattro– más grande.



▲ En el modo Comfort del Audi Drive Select, si circulamos a más de 55 km/h y dejamos de acelerar, el coche pasa a circular por inercia. Y eso ahorra algo.

V10 Plus anterior –la versión de 570 CV sigue fiel al alerón automático, que se despliega a 120 km/h–.

Dentro también hay cambios, pero relacionados principalmente con las opciones: nuevos colores de tapizados y costuras, o un pack R8 Performance Design que combina cuero y Alcantara, contrastes en azul e inserciones en fibra de carbono. Si sumamos a eso los tres nuevos paquetes de personalización exterior y otros detalles en opción –como los cuatro aros en negro, por ejemplo–, cada cliente podrá hacer su R8 'a la carta', aunque a base de disparar la factura final. Dichosos ellos.

E incluso si miramos a través de la luneta trasera –du-

rante la semana del test pillamos a más de uno y a más de diez echando un vistazo al 'escaparate'– descubriremos novedades en el vano motor, pues el filtro de aire se sitúa ahora bajo una tapa de tres elementos, que puede ser de plástico o fibra de carbono.

Y si en lo estético hay novedades, la parte mecánica no se queda atrás. Con protagonismo para el V10 FSI atmosférico de 5,2 litros, que conserva la inyección mixta directa/indirecta –con carga baja sólo se inyecta en el colector de admisión, con carga media la inyección es a partes iguales en el colector de admisión y en la cámara de combustión, y con carga máxima esta última recibe el 85 por ciento de la in-

yección– o la desconexión de cilindros –con cargas baja o media, en las cuatro marchas más altas se desactiva una fila de cilindros para ahorrar, y sin que el conductor aprecie nada–; pero hay modificaciones en la distribución, exclusivas de la versión superior, pues balancines, muelles y las 40 válvulas son ahora de titanio.

Por ahí llegan 20 Nm más de par y la decena extra de caballos, de modo que a 8.000 rpm –700 vueltas antes del corte de inyección– rinde 620 CV. Y por eso se erige en el R8 de serie más rápido de la historia, pues anuncia 331 km/h de punta y 3,1 segundos para alcanzar 100 km/h. Y ojo: pasa de 0 a 200 km/h en 9,8.

Aunque, todo hay que de-

cirlo, no hemos sido capaces de igualar esas cifras en nuestra pista de ensayos, midiendo 3,2 segundos en el '0-100' y 10,6 en el '0-200'. De hecho, hace unos meses medíamos mejores valores al R8 V10 Plus de 610 CV –3,1 segundos para alcanzar 100 km/h y 10,4 para rodar ya a 200. Podríamos atribuirlo a los dos coches probados, pero también al asfalto, la humedad, la temperatura, lo desayunado ese día por el probador... A esos niveles, cualquier cosa da o quita una décima. Y lo importante es que este R8 Performance Quattro corre tanto que sobrecoge. Ahí están esos 2 segundos exactos para recuperar de 80 a 120 km/h –1,8 en el tremendo V10 Plus de 610 CV–

o los 253 km/h alcanzados al cabo de un kilómetro saliendo desde parado. Vamos, que ni el demonio te atrapa.

Curiosamente, le hemos

medido el mismo gasto real que a la versión V10 de 525 CV de la primera generación, dotada de cambio R Tronic –una transmisión manual pilo-

tada algo brusca– y no del eficiente S Tronic actual de doble embrague. En concreto, 12,7 l/100 km reales, que es menos de lo homologado por la marca: 13,1 litros. Eso suena bien, pero el gasto siempre es elevado, e incluso viajando en plan turístico –hicimos la prueba, y es posible desplazarse al ritmo del tráfico empleando sólo un 10 por ciento de la potencia– bajar de 11 litros es difícil. Por contra, si abusamos del acelerador rondaremos los 20 con cierta facilidad.

Pero la magia del R8 Performance Quattro no deriva sólo de su rabioso motor –ahora suena algo menos por su escape con filtro de partículas– o sus prestaciones –aceleramos 'de veras' a la salida de las curvas.

te la espalda al asiento–, sino de su eficacia, optimizada incluso con modificaciones en suspensión, para minimizar la tendencia a tirar de morro al límite, o dirección, más directa –2,2 vueltas de volante– y que en modo Performance goza de la precisión de un coche de carreras. Ausencia de balanceo, tracción siempre bien repartida –hasta el cien por cien del par a un solo eje–, trayectoria fiel a la ordenada incluso a ritmo inconfesable, una frenada potentísima gracias a los discos carbocerámicos... Y si nos vemos con ganas y el escenario lo permite, el modo Dynamic dispara la emoción, pues consiente largos derrapes controlados si aceleramos 'de veras' a la salida de las curvas.

### ► SUS RIVALES



**FERRARI 488 GTB**  
669 CV

Es algo más caro, pero mucho pensarán que tener un Ferrari bien merece esa inversión extra. Su maletero es más grande –230 litros–, pero no ofrece tracción total.

|              |              |
|--------------|--------------|
| Precio       | 238.077 €    |
| Consumo      | 11,4 l/100km |
| Vel. máxima  | 335 km/h     |
| 0 a 100 km/h | 3,0 seg.     |



**LAMBORGHINI HURACAN EVO**  
639 CV

Básicamente es el Audi R8 –el mismo V10 5.2 pero más potente, caja de doble embrague, tracción total...– pero en versión 'Lambo'. Más caro y más brutal, y de estilo italiano.

|              |              |
|--------------|--------------|
| Precio       | 249.826 €    |
| Consumo      | 13,7 l/100km |
| Vel. máxima  | 325 km/h     |
| 0 a 100 km/h | 2,9 seg.     |



**MCLAREN 570GT COUPE**  
570 CV

Es un poco más caro que el R8 y no tiene tracción total, pero es tan ligero que con 'sólo' 570 CV es casi tan rápido como sus rivales. Gasta menos y tiene el mejor maletero.

|              |              |
|--------------|--------------|
| Precio       | 229.500 €    |
| Consumo      | 10,7 l/100km |
| Vel. máxima  | 328 km/h     |
| 0 a 100 km/h | 3,4 seg.     |

# Va de película

'Bullitt', la cinta de culto protagonizada por Steve McQueen que contribuyó al éxito del entonces joven Mustang, cumplió recientemente su 50 aniversario, y Ford lo celebró creando una edición especial basada en el Fastback GT de caja manual. Si disfrutar del V8 con potencia extra y sonido personalizado ya tiene su aquel, hacerlo al volante de una carrocería que recupera el tono verde del coche empleado en la película sublima la experiencia.



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

Sus 113.066 matriculaciones en 2018 le convirtieron, por cuarto año consecutivo, en el deportivo más vendido del mundo; aunque si eso impresiona, qué decir de las más de diez millones de unidades fabricadas desde 1964, fecha de nacimiento de una primera generación que triunfó instantáneamente en el mercado estadounidense. Millones de americanos de clase media ya soñaban con el deportivo del caballo cuando Warner

Bros estrenó en 1968 la película 'Bullitt', en la que Steve McQueen protagonizaba una memorable persecución al volante de un Mustang verde. Fue, sin duda, uno de los hitos en la carrera del 'muscle car' de Ford, y de ahí que la firma del óvalo conmemore el medio siglo transcurrido desde aquel rodaje en San Francisco lanzando una edición especial que recupera el nombre 'Bullitt', presente tanto en el exterior –emblema trasero–

como en el interior –volante–. La personalización se extiende al pomo del cambio, las costuras en hilo verde de los fabulosos Recaro opcionales –los asientos de serie no están nada mal–, los sutiles detalles cromados alrededor de parrilla frontal y ventanillas o unas llantas de 19 pulgadas que encierran pinzas de freno Brembo rojas. Aunque para colores, el Verde Oscuro Highland de

nuestra unidad de prueba, homenaje al coche de McQueen –teniente Frank Bullitt en la ficción– y que entendemos más apropiado que el otro tono –Negro Shadow– ofrecido para esta exclusiva variante.

De paso, Ford Performance ha ido más allá en la puesta a punto de esta edición, disponible exclusivamente con carro-



▲ Disponible en Negro Shadow o Verde Oscuro Highland, el Bullitt equipa llantas exclusivas y pinzas Brembo rojas.

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

*Por poco más de 41.000 euros podemos hacernos con un Mustang, deportivo cien por cien americano cuya sexta generación se ha convertido en un producto realmente interesante gracias a Ford Performance. Y ya que es accesible, por qué no apuntar al Bullitt Edition, que es la quintaesencia de este mítico 'muscle car'.*

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>MOTOR</b>             | <b>5.0 TI-VCT V8</b>                                   |
| Disposición              | Delantero longitudinal                                 |
| Nº de cilindros/válvulas | 8, en V / 32   |
| Sistema Stop/Start       | No   |
| Cilindrada (c.c.)        | 5.038  |
| Alimentación             | Inyección mixta directa/indirecta, y admisión variable |
| Potencia máxima/rpm      | 459 CV / 7.250   |
| Par máximo/rpm           | 54,0 mkg / 4.600                                       |

|                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |                          |
| Tracción                          | Trasera                  |
| Caja de cambios                   | Manual, de 6 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 58,4 km/h                |

|                                  |                                 |
|----------------------------------|---------------------------------|
| <b>DIRECCIÓN Y FRENSOS</b>       |                                 |
| Sistema                          | Cremlera, asistida eléctrica    |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,6                             |
| Diámetro de giro (m)             | 12,2                            |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Discos ventil. / Discos ventil. |

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

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| <b>RUEDAS</b>         |                         |
| Neumáticos del.-tras. | 255/40 R19 - 275/40 R19 |
| Marca                 | Michelin                |

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <b>CARROCERÍA</b>            |                       |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.818                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)        | 4.789 / 1.916 / 1.382 |
| Capacidad del maletero (l)   | 408                   |
| Capacidad del depósito (l)   | 61                    |

## PRESTACIONES

|                         |          |
|-------------------------|----------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b> | 263 KM/H |
|-------------------------|----------|

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b> |           |
| 400 m salida parada              | 14,4      |
| De 0 a 50 km/h                   | 2,9       |
| De 0 a 100 km/h (oficial)        | 6,5 (4,6) |
| Recorriendo (metros)             | 95        |

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b> |             |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª    | 16,5 / 18,5 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª         | 19,2        |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª  | 30,2 / 33,2 |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª       | 36,5        |
| De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª       | 6,7 / 8,9   |
| De 80 a 120 km/h en 6ª            | 14,2        |
| Error de velocímetro a 100 km/h   | +4%         |

## CONSUMOS

|  |                 |
|--|-----------------|
|  | <b>l/100 km</b> |
| <b>EN CIUDAD</b>   |                 |
| A 22,1 km/h de promedio  | 15,3            |
| <b>EN CARRETERA</b>  |                 |
| A 90 km/h de cruceo  | 9,5             |
| En conducción dinámica   | 18,8            |
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |                 |
| A 120 km/h de cruceo   | 11,0            |
| A 140 km/h de cruceo   | 11,9            |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 12,0            |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>   |                 |
| Kilómetros recorridos  | 508             |
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b>  |                 |
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)  | 16,6 / 8,8      |
| Ciclo mixto (NEDC)   | 12,4            |
| Ciclo mixto (WLTP)   | 11,8            |



|   |                           |  |   |
|---|---------------------------|--|---|
| <b>PRECIO</b>                                       | <b>55.850 €</b>           | <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>  |   |
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 277 G/KM (NEDC)</b> | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b> |  | <b>NOS GUSTA</b>  |
|   | COMPORTAMIENTO            | *****  | Relación precio/producto. Equipamiento. Dinámica eficaz y personalizable. Motor y cambio. Sonido V8 y sensaciones exclusivas. |
|   | ACABADO                   | *****  |   |
|   | PRESTACIONES              | *****  |   |
|   | CONFORT                   | *****  |   |
|   | SEGURIDAD                 | *****  |   |
| CONSUMO   | *****                     |  |   |
| PRECIO  | *****                     | <b>DEBE MEJORAR</b>  |   |
|   |                           | Sin 'stop-start'. Consumo elevado y depósito de 61 litros. Mucho plástico rígido en el interior. Sin reposacabezas traseros. |   |

cería coupé Fastback, caja manual y el V8 bajo el capó. Y es que, por ejemplo, el motor recibe la evolución del Shelby Mustang GT350 –cambios en sistema de alimentación, válvulas de admisión, cuerpo de aceleración y módulo de control de calibración cuadro/motor– que eleva la potencia a 459 CV. O una nueva tecnología de ajuste del régimen que ofrece reducciones de marcha más suaves, acompañadas por un leve acelerón del motor.

Si un Mustang GT normal, con 450 CV, ya transmite sensaciones únicas, el Bullitt logra un extra de

deportividad que será bienvenido por los amantes de los cambios manuales. Por más que esta sexta generación haya dado un salto cualitativo exponencial frente a sus antecesores –jamás comercializados oficialmente en Europa–, el Mustang sigue siendo un 'tipo rudo' que deja a un lado la eficacia óptima frente al cronómetro –eso queda para los 'premium' teutones– y prefiere conservar un tacto de conducción más tradicional. O más de 'macho car', si me lo permiten los fanáticos del lenguaje in-



▲ El maletero, de 408 litros, es más grande que en la mayoría de coupés deportivos. Acoge en un lateral el subwoofer del equipo de sonido B&O Play de serie, con 1.000 vatios y 12 altavoces. Y el sonido del V8 enamora.



AMORTIGUACIÓN MAGNÉTICA LA SUSPENSIÓN 'MAGNERIDE' CUESTA 2.200 EUROS Y ES UNA DE LAS TRES OPCIONES DISPONIBLES. LAS OTRAS SON LA ALARMA Y UNOS ASIENTOS RECARO EXCELENTE DISCRETA PERSONALIZACIÓN EMBLEMA 'BULLITT' EN EL VOLANTE Y PLACA NUMERADA FRENTE AL COPILOTO. EL ACABADO ES CORRECTO Y LOS MATERIALES, MEJORABLES



▲▲ La instrumentación es una pantalla de 12 pulgadas con diseño y contenido configurables. Y podemos elegir cuatro sonidos de escape, incluido el 'silencioso', con horario programable.



▲▲ Las plazas traseras no son su punto fuerte: aunque caben dos adultos, la altura al techo es justa, no hay reposacabezas y el sol cae a plomo sobre las cabezas. Delante la cosa va mucho mejor, con bastante espacio y asientos cómodos y eficaces.



▲ Hay seis modos de conducción –Circuito, Normal, Nieve/Mojado, Deportivo+...– y tres tactos de dirección.



▲ El Bullitt está disponible sólo con la caja manual, que ha sido mejorada. Y la palanca recibe un pomo exclusivo: esférico y en blanco.

clusivo. Porque el Mustang no es una pluma –1.818 kilos– y si queremos ir verdaderamente deprisa habrá que remanergarse y 'currárselo' al volante.

Con una diferencia frente a los cinco primeros Mustang: ya no sólo disfrutamos de las rectas, sino que la diversión sigue en territorios de curvas, pues la seguridad de marcha y el comportamiento general han mejorado muchísimo. Es el caso de los frenos, con pinzas Brembo y cuatro enormes discos ventilados –380 milímetros delante y 330 detrás– que, ayudados por unos generosos Michelin Pilot Sport 4S, paran el conjunto en un palmo: 49 metros desde 120 km/h le medimos en su día a la versión de

450 CV; pues el infortunio quiso que durante el test del Bullitt lloviese todos los días y las distancias de frenado medidas

fuesen muy largas –para los amantes de las curiosidades, 60,9 metros desde 120 km/h sobre asfalto empapado–.

Y lo mismo ocurrió con las prestaciones, muy penalizadas por el líquido elemento. No deben extrañar por tanto los 6,5 segundos medidos en el '0-100' –aquí no hay tracción total, sino propulsión–, y será mejor fijarse en los datos oficiales: se anuncian 4,6 segundos, registro idéntico al del GT con 9 caballos menos. Sea como fuere, el Mustang Bullitt es más brutal que rápido –las recuperaciones en sexta incluso resultan lentas, pues no hay turbo y los desarrollos finales son largos–, y su fuerte está en una personalidad única. Un coche con el que divertirse hasta circulando a ritmo de autoescuela gracias a la música de su V8 'gordo', pe-



El Mustang GT no es ligero –1.818 kilos– y sí brutal, pero los Michelin Pilot Sport 4S, en medida 255/40 R19 delante y 275/40 R19 detrás, le pegan bastante bien al asfalto.

ductor estaría divirtiéndose mucho menos.

Además, el Mustang permite personalizar su dinámica mediante todo tipo de configuraciones: modos de conducción –hay seis para elegir–, tacto de dirección, sonido del escape... Unos mandos más intuitivos vendrían bien para simplificar ciertas operaciones, pero si nos ponemos a citar posibles mejoras la lista será larga: reposacabezas traseros, materiales del interior, más estrellas EuroNCAP, consumo –medimos 12,0 l/100 km reales, pero el gasto puede dispararse a poco que imitemos al teniente Bullitt–, capacidad del depósito... El precio, eso sí, prohibido tocarlo.

ro que ahora admite también una conducción deportiva 'de verdad', pues el paso por curva es eficaz, la dirección es rápida y la palanca tiene recorridos

cortitos y precisos, y si cambiamos de marcha con el motor bramando a más de 7.000 vueltas –la potencia máxima llega a 7.250– acabaremos

yendo a un ritmo endiablado. ¿Que un coupé alemán 'supertecnológico' podría seguirnos con 100 caballos menos? Quizás, pero seguro que su con-

### SUS RIVALES



**BMW M2 COMPETITION 411 CV**

Es 33 centímetros más corto pero su interior no es más pequeño y tiene buen maletero. Además, es más rápido y gasta menos. Pero el BMW es muchísimo más caro.

|              |              |
|--------------|--------------|
| Precio       | 75.450 €     |
| Maletero     | 390 l.       |
| Gasto (NEDC) | 9,8 l/100 km |
| 0 a 100 km/h | 4,4 seg.     |



**NISSAN 370Z NISMO 344 CV**

Aunque tiene menos potencia y no es tan rápido, lo traemos aquí como ejemplo de coupé también veloz y con más calidad, y a buen precio. Maletero muy pequeño.

|              |               |
|--------------|---------------|
| Precio       | 45.430 €      |
| Maletero     | 235 l.        |
| Gasto (NEDC) | 12,5 l/100 km |
| 0 a 100 km/h | 5,2 seg.      |



**PORSCHE 718 CAYMAN S 349 CV**

Es 40 centímetros más corto y tiene 110 CV menos, pero también es 388 kilos más ligero. Por eso es igual de rápido, y el 718 es más eficaz y gasta menos. El precio, muy alto.

|              |              |
|--------------|--------------|
| Precio       | 77.883 €     |
| Maletero     | 162+150 l.   |
| Gasto (NEDC) | 9,2 l/100 km |
| 0 a 100 km/h | 4,6 seg.     |

# Cada vez mejor



Adelantamientos fugaces, sonido estremecedor, paso por curva impecable... El nuevo Porsche 911 Carrera 4S no decepciona y da una vuelta más de tuerca a una arquitectura que muchos daban por superada hace ya dos o tres generaciones. Pero el 911 va cada vez mejor.

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

Hubo un tiempo en el que el Porsche 911 no evolucionó al ritmo esperado. Coincidió con los 996 y 997 –quinta y sexta generación–, entre los años 1998 y 2009, y con el lanzamiento absolutamente exitoso del Boxster, que sin duda acaparó casi todos los recursos. Y algunos rivales se aprovecharon de este tropiezo y de que el 911 se mantuviese fiel a su, para muchos, superada arquitectura de motor colgado por detrás del eje trasero.

Pero de arquitectura superada, nada de nada. Ya el 911 de 2011 era otra historia, y ahora el mítico coupé alemán, en su octava generación, se ha venido arriba con unas características colosales que dejan un magnífico sabor de boca y la emoción a flor de piel. Todo ello gracias a un comportamiento intachable, a un motor que parece tener aún más caballos de los 450 que anuncia, a un sonido inconfundible a pesar de las evoluciones y a un habitáculo que entra de lleno en el mundo digital sin olvi-

dar las señas de identidad de un modelo siempre fiel a sus principios.

Enseguida nos damos cuenta

de que la unidad de pruebas del 911, un Carrera 4S en un rojo precioso que no tiene sobrepeso, lleva unas cuantas



▲ El alerón se despliega en dos fases, a 90 y a 170 km/h. E incluso en una frenada fuerte adopta una posición casi vertical para ayudar.

|   |                           |
|---|---------------------------|
| <b>PRECIO</b>   | <b>147.065 €</b>          |
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b><br><b>206 G/KM (NEDC)</b> | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b> |
| <b>COMPORTAMIENTO</b>   | *****                     |
| <b>ACABADO</b>  | *****                     |
| <b>PRESTACIONES</b>   | *****                     |
| <b>CONFORT</b>  | *****                     |
| <b>SEGURIDAD</b>  | *****                     |
| <b>CONSUMO</b>  | *****                     |
| <b>PRECIO</b>   | *****                     |

|  |  |
|--|--|
| <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>  |  |
| <b>NOS GUSTA</b>   | <b>DEBE MEJORAR</b>  |
| + Comportamiento. Prestaciones. Uso diario agradable. Dirección a las 4 ruedas opcional y muy eficaz. Calidad. | - Lagunas de equipamiento. Plazas traseras testimoniales. El volante tapa algunos relojes. |

opciones que se pagan aparte y que afectan al comportamiento. La primera curva cerrada y una trazada limpia a una velocidad de vértigo nos lo deja claro: nuestro 911 lleva eje trasero direccional. Pero no sólo eso, el coche también va equipado con suspensión activa (PASM), servodirección electrónica plus, control dinámico de chasis (PDCC) y paquete Sport Chrono, entre otros. En total, 37.000 euros de opciones sin incluir, incomprensiblemente, el sensor de lluvia o los espejos interiores antideslumbrantes, por poner sólo dos ejemplos. Pero esto se nos va a olvidar rápido con sorpresas como la del paquete Sport Chrono y su botón 'Sport Response' dentro de la ruleta giratoria a la derecha del volante, una especie de 'Manettino' al estilo Ferrari. Es el atajo más rápido para lograr que el 911 se cabree y saque a la palestra los 450 caballos sin pisar a fondo el acelerador o buscar el modo Sport en la pantalla. Para probarlo circulamos a 120 km/h en 8ª a menos de 2.000 rpm, y tras pulsarlo, el rapidísimo



▲▲ El nuevo diseño del cuadro es más ergonómico y elimina un buen número de mandos. Las plazas traseras son testimoniales. De los cinco modos de conducción, el Wet es el más novedoso.



◀ Con opciones por valor de 37.000 euros, el 911 se vuelve un deportivo increíblemente eficaz a nivel de comportamiento. Ese precio incluye eje trasero direccional y suspensión de dureza regulable, entre otros.



En la parte negativa, el volante oculta el reloj de la temperatura del agua, los escapes deportivos –¡qué sonido liberan!– cuestan 2.190 euros y los asientos traseros siguen siendo testimoniales, aunque dan un respiro clave. Pero esos detalles no enturbian mi opinión sobre el mejor 911 de todos los tiempos. Se mantiene el hechizo.

cambio automático PDK de doble embrague engrana 3ª y la aguja del cuentavueeltas alcanza en un abrir y cerrar de ojos las 6.000 rpm –y quedan 1.500 más para estirar hasta las 7.500 del corte–. Como es lógico, el adelantamiento –o lo que sea– se realiza visto y no visto; y tras volver a pulsarlo, todo vuelve a su ser.

En el modo Sport y en el Sport Plus el ESP, e incluso la tracción total, dejan que este eficaz deportivo culee lo suficiente como para disfrutar con seguridad. Y si tenemos que destacar algo en ese apartado clave hay que hablar sí o sí del modo Wet (mojado) que avisa si el asfalto está resbaladizo y activa los controles para añadir la máxima seguridad.



## LA CLAVE

amas@motor16.com

El 911 recién llegado ya me dejó muy buen sabor de boca durante la presentación, y ahora, tras una semana poniéndole a prueba en todo tipo de carreteras y situaciones, he podido confirmarlo del todo. Han pasado 55 años y 8 generaciones, y el 911 sigue evolucionando a mejor. Incluso su mítico diseño tiene aún recorrido.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| <b>MOTOR</b>                      | <b>3.0 BOXER</b>  |
| Disposición                       | Trasero longitudinal  |
| Nº de cilindros/válvulas          | 6, bóxer / 24   |
| Sistema Stop/Start                | Sí  |
| Cilindrada (c.c.)                 | 2.981   |
| Alimentación                      | Iny. directa, doble turbo de geometría variable e intercooler |
| Potencia máxima/rpm               | 450 CV / 6.500  |
| Par máximo/rpm                    | 54,1 mkg / 2.300-5.000  |
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |   |
| Tracción                          | A las 4 ruedas  |
| Caja de cambios                   | Automática, de 8 velocidades                                  |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 68,9 km/h   |
| <b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>         |   |
| Sistema                           | Cremlera, eléctrica   |
| Vueltas de volante (entre topes)  | 2,5   |
| Diámetro de giro (m)              | 11,2  |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)      | Discos ventil. / Discos ventil.                               |

## SUSPENSIÓN

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

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

## RUEDAS

|                       |                         |
|-----------------------|-------------------------|
| Neumáticos del.-tras. | 245/35 R20 - 305/30 R21 |
| Marca                 | Goodyear                |

## CARROCERÍA

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.640                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)        | 4.519 / 1.852 / 1.300 |
| Capacidad del maletero (l)   | 132                   |
| Capacidad del depósito (l)   | 67                    |

## PRESTACIONES

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b> | <b>306 KM/H</b> |
|-------------------------|-----------------|

## ACELERACIÓN (en segundos)

|                           |           |
|---------------------------|-----------|
| 400 m salida parada       | 11,6      |
| De 0 a 50 km/h            | 1,6       |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 3,6 (3,6) |
| Recorriendo (metros)      | 55        |

## RECUPERACIÓN (en segundos)

|                            |      |
|----------------------------|------|
| 400 m desde 40 km/h en D   | 10,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 20,4 |
| De 80 a 120 km/h en D      | 2,2  |

## FRENOS (en metros)

|                                     |                |
|-------------------------------------|----------------|
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 12,5/35,4/48,4 |
|-------------------------------------|----------------|

## SONORIDAD (en decibelios)

|                                     |                |
|-------------------------------------|----------------|
| Al ralentí / A 90 km/h / A 120 km/h | 43,1/65,1/68,5 |
|-------------------------------------|----------------|

## CONSUMOS

|  |                 |
|--|-----------------|
|  | <b>l/100 km</b> |
|--|-----------------|

## EN CIUDAD

|                         |      |
|-------------------------|------|
| A 22,1 km/h de promedio | 12,2 |
|-------------------------|------|

## EN CARRETERA

|                     |     |
|---------------------|-----|
| A 90 km/h de cruceo | 8,5 |
|---------------------|-----|

|                        |      |
|------------------------|------|
| En conducción dinámica | 15,5 |
|------------------------|------|

## EN AUTOPISTA

|                      |      |
|----------------------|------|
| A 120 km/h de cruceo | 10,5 |
|----------------------|------|

|                      |      |
|----------------------|------|
| A 140 km/h de cruceo | 11,9 |
|----------------------|------|

|  |      |
|--|------|
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 10,6 |
|--|------|

## AUTONOMÍA MEDIA

|                       |     |
|-----------------------|-----|
| Kilómetros recorridos | 635 |
|-----------------------|-----|

## CONSUMOS OFICIALES

|                                   |            |
|-----------------------------------|------------|
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC) | 11,1 / 7,8 |
|-----------------------------------|------------|

|                    |     |
|--------------------|-----|
| Ciclo mixto (NEDC) | 9,0 |
|--------------------|-----|

|                    |      |
|--------------------|------|
| Ciclo mixto (WLTP) | 10,4 |
|--------------------|------|



## SUS RIVALES

**ASTON MARTIN VANTAGE**  
Puede que sea más exclusivo que el 911, y además es más potente. Sin embargo, consume más y corre menos que el modelo alemán. Y es bastante más caro.



## MERCEDES AMG GT COUPÉ

El AMG GT Coupé también es más costoso que el Porsche, y más potente. Pero acelera en más tiempo y gasta bastante más que el 911 Carrera 4S. Y no tiene tracción total.

|              |                     |
|--------------|---------------------|
| Precio       | <b>160.300 €</b>    |
| Potencia     | <b>476 cv</b>       |
| Gasto NEDC   | <b>11,4 l/100km</b> |
| 0 a 100 km/h | <b>4,0 seg.</b>     |



**PARA 2020 AUNQUE SE ABRE LA CARTERA DE PEDIDOS EN ESTOS DÍAS, EL COCHE NO LLEGA A LAS TIENDAS HASTA EL PRÓXIMO ENERO**



◀ El Grandland X Hybrid4 puede recorrer en modo eléctrico hasta 50 kilómetros con una sola carga, en el nuevo ciclo de conducción WLTP.

◀ Un segundo motor eléctrico en el eje trasero manda fuerza a las ruedas posteriores cuando se hace necesaria la tracción total.

sión más eficiente, mientras que el modo deportivo pone a disposición del conductor todo el par y la potencia disponible en ese momento para obtener el mejor rendimiento.

Teniendo en cuenta que es capaz de cubrir 50 kilómetros aprovechando la carga de la batería, el consumo combinado homologado de combustible WLTP/NEDC es de 2,2 l/100 km, con unas emisiones de CO<sub>2</sub> de solo 49 g/km. Lógicamente, los siguientes kilómetros en caso de realizar un viaje largo darían un consumo más elevado, aún sin determinar hasta que no probemos el coche a fondo, pero sitúan al Grandland X Hybrid4 en la órbita del resto de competidores y a gran distancia de lo homologado por un modelo híbrido que no sea enchufable.

# Opel se enchufa

Opel ya admite pedidos del Grandland X Hybrid4, aunque las primeras unidades no llegarán a los concesionarios hasta enero de 2020. Se trata de un todocamino híbrido enchufable con etiqueta '0 Emisiones', 300 CV de potencia y un consumo mixto WLTP de 2,2 l/100 km.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Desarrollado de forma conjunta con el Citroën C5 Aircross y el Peugeot 3008, el Opel Grandland X ahora se electrifica con esta versión híbrida enchufable similar a la que lanzarán sus primos hermanos. Hablamos de un híbrido 'Plug-in' que, en España, tendrá derecho a la etiqueta '0 Emisiones', con vía libre para circular por el centro de Madrid, por ejemplo, y aparcar gratis sea cual sea el episodio de contaminación en vigor en la capital. Todo gracias a que con una carga el Grandland X Hybrid4 puede recorrer hasta 50 kilómetros en modo eléctrico. Una carga que, aunque depende del cargador, se podría realizar en una ho-

ra y cincuenta minutos en caso de tener instalado un punto de carga 'wallbox' de pared de 7,4 kW en el hogar. En cualquier caso, el coche se suministra con un cable normal para una toma de corriente doméstica. Y para que todo sea aún más cómodo, el Grandland X Hybrid4 se beneficiará de las soluciones específicas para vehículos electrificados ofrecidas por Free2Move Services, la marca de movilidad del Grupo PSA. La oferta incluirá una tarjeta de carga, que dará acceso a más de 85.000 puntos de recarga en toda Europa, y un planificador de viaje, que propondrá las mejores rutas según la autonomía puntual y la ubicación de las estaciones de carga a lo largo de la ruta. Mientras

que la navegación conectada a través del sistema de información y entretenimiento Navi 5.0 IntelliLink se encargará de encontrar las rutas y la guía hacia la estación de carga elegida.

El Grandland X Hybrid4 combina la potencia de un motor turboalimentado de gasolina y dos motores eléctricos para ofrecer una potencia total conjunta de 300 CV. El propulsor de gasolina es un cuatro cilindros de inyección directa y 1,6 litros de capacidad, turboalimentado, con 200 caballos y especialmente adaptado a la aplicación híbrida. Y este se apoya en dos motores eléctricos de 109 CV cada uno, tracción total y una batería de iones de litio de 13,2 kWh situada bajo la banque-

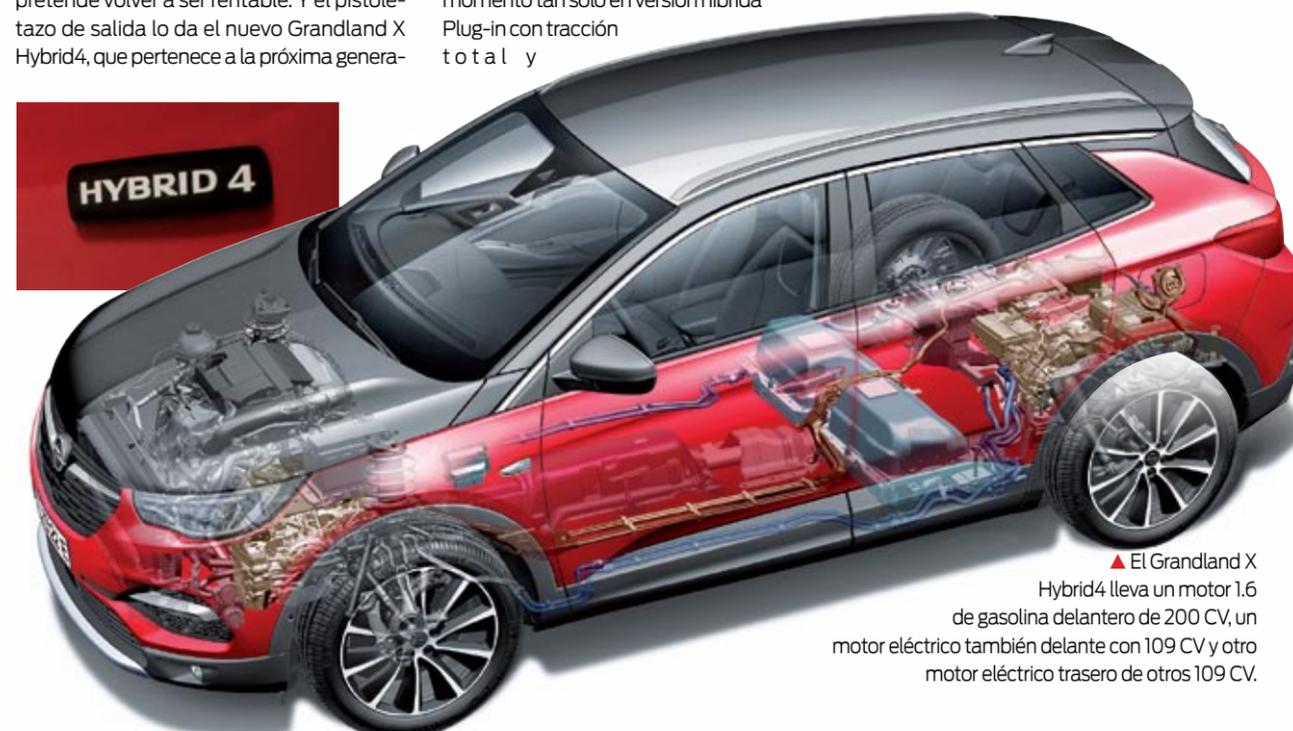
ta del asiento trasero. Uno de los dos motores eléctricos está situado delante, acoplado a una transmisión automática de ocho velocidades electrificada, y el segundo motor eléctrico y el diferencial están integrados en el eje trasero para proporcionar tracción a las cuatro ruedas si los sensores detectan pérdidas de tracción o el conductor elige el modo 4x4 en el mando junto a la palanca de cambios. A este modo de tracción total se le añaden los programas eléctrico, híbrido y deportivo. En el primero se fuerza un estilo de conducción sin emisiones mientras dure la batería, en el modo híbrido otorga al ordenador del sistema que seleccione automáticamente su modo de propul-

## OPEL GRANDLAND X HYBRID4 EL PRIMERO DE MUCHOS

Actualmente, Opel está dando a conocer su estrategia de electrificación para asegurar un futuro sostenible y garantizar la movilidad de los clientes a medio y largo plazo. Conforme a esta estrategia, en 2024 todos los modelos de turismos Opel ofrecidos en Europa contarán con una versión eléctrica. Es una parte del plan estratégico de la empresa denominado PACE! y con el que Opel pretende volver a ser rentable. Y el pistoleazo de salida lo da el nuevo Grandland X Hybrid4, que pertenece a la próxima genera-

ción de vehículos electrificados de la marca. Y aunque el Ampera-e sigue a la venta en algunos mercados, el fabricante alemán lanzará en los próximos 20 meses el nuevo Corsa, el nuevo Zafira Life MPV, el nuevo Vivaro LCV y el sucesor del Mokka X, y todos y cada uno de ellos contarán con una versión cien por cien eléctrica de batería. En este caso, el Grandland X Hybrid4 se ofrece de momento tan solo en versión híbrida Plug-in con tracción total y

300 caballos de potencia, mientras que sus primos hermanos de Peugeot y Citroën ya han anunciado otras configuraciones. Es el caso del C5 Aircross, que será un Plug-in de tracción delantera con 225 CV. Mientras que el 3008 contará con dos versiones: por un lado, con tracción total y 300 CV, como el Opel; y por otro, un Plug-in de tracción delantera con 225 CV de potencia.



▲ El Grandland X Hybrid4 lleva un motor 1.6 de gasolina delantero de 200 CV, un motor eléctrico también delante con 109 CV y otro motor eléctrico trasero de otros 109 CV.

**UNA HORA Y 50 MINUTOS ES LO QUE SE TARDA EN CARGAR LA BATERÍA DEL GRANDLAND X HYBRID4 EN UN PUNTO DE CARGA DE 7,4 KW**

**NUEVO OPEL CORSA**

**La sexta generación llega cargada de tecnología**

El día 4 de junio, Opel dará a conocer el aspecto definitivo de la sexta generación del Corsa, el primero de la nueva era y el primero con la nueva plataforma CMP. Será el Corsa eléctrico el que veamos antes, pero sólo habrá que esperar al 1 de julio para poder asistir al lanzamiento del Corsa con motores de gasolina y diésel.

En el nuevo modelo se han trabajado a fondo muchos aspectos, aunque hay uno que destaca sobre los demás: el peso. Y es que, excluyendo al conductor, el nuevo modelo pesará solo 980 kilos. Comparado con la generación actual, esta versión del Corsa es nada menos que 108 kilos más ligera, lo que supone un ahorro de peso de alrededor del 10 por ciento para una longitud similar de 4,06 metros. La nueva generación del Corsa se basa en la plataforma CMP para coches pequeños y compactos del Grupo PSA, y pesa bastante menos, pero también se ha logrado aligerar la carrocería y los propulsores, lo que beneficia directamente los consumos y el comportamiento del coche. Y como no podía ser de otra forma, el Corsa, disfrazado con su traje de camuflaje, ha recorrido miles de kilómetros de prueba antes de ver la luz. Entre otros, los ingenieros del departamento de control de chasis han estado configurando la electrónica de todos los sistemas de estabilidad, tracción y el antibloqueo de frenos en superficies de baja adherencia y a temperaturas tan extremadamente bajas como -30° C. El objetivo de estas pruebas extremas es que independientemente del hielo, la nieve, el aguanieve o el tipo de asfalto, y los diferentes niveles de agarre, los sistemas de control funcionen siempre de manera fiable. Y, al mismo tiempo, ofrezcan altos niveles de seguridad, confort y dinámica de conducción. Se trata en definitiva de que el coche sea divertido de conducir manteniendo unos niveles de seguridad elevados. Los ingenieros de Opel también se han tomado mucho interés en calibrar a la perfección una dirección asistida en función de la velocidad que debería ofrecer una óptima



Desde el Círculo Polar Ártico a las carreteras altas de Europa. El nuevo Corsa ha recorrido medio mundo calibrando sistemas.

precisión, un aumento progresivo de la fuerza de asistencia y una buena respuesta. El nuevo Corsa ofrecerá un despliegue tecnológico sin precedentes que le convertirá en un modelo extremadamente competitivo, con equipamientos como el sistema de iluminación matricial IntelliLux LED o la citada versión eléctrica.



Sobre nieve o hielo es más complicado regular con precisión sistemas como el ESP o la dirección asistida. Sin embargo los resultados se acercan mucho más a los obtenidos en el día a día. También ha visitado los laboratorios de compatibilidad electromagnética de Rüsselsheim.



Pero hay un dato extra, ya que para mejorar aún más su eficiencia el recién llegado cuenta con un sistema de frenado regenerativo regulable que permite, en el mejor de los casos, regenerar en retención hasta un 10 por ciento de la carga y, de paso, no llegar a pisar el pedal de freno salvo en contadas ocasiones. Y para que los rigores del verano o del invierno no



El Grandland X híbrido enchufable ofrecerá cuatro programas de conducción: eléctrico, híbrido, 4x4 y deportivo. Y la intensidad de la frenada regenerativa se puede regular.

afecten en exceso a la carga de la batería, el Grandland X Hybrid4 está equipado con un compresor de aire acondicionado eléctrico y calefacción eléctrica. Con todo, y a falta de conocer el precio final, el Opel Grandland X Plug-in dispone de todos los ingredientes necesarios como para plantearse seriamente esta alternativa.

**BRIDGESTONE**  
Your Journey, Our Passion

**Controla Tu Viaje Durante Todo El Año**



**NUEVO WEATHER CONTROL A005**

EL MEJOR ETIQUETADO EN AGARRE SOBRE MOJADO



**Mejor agarre en mojado de su categoría**

Puntuación "A" en el etiquetado de la UE, la mayor puntuación posible para agarre en mojado



**Certificado para su uso en nieve**

Cuenta con el certificado 3PMSF (montaña de 3 picos y copo de nieve)



**Alta vida útil**

Ofrece el mismo kilometraje que nuestros neumáticos Premium de verano



**AHORRA DISPONIBLE CON TECNOLOGÍA RUN FLAT DRIVEGUARD (RFT) INTEGRADA EN DETERMINADAS MEDIDAS**

**Bridgestone Europe NV/SA Sucursal en España**

Para encontrar a tu especialista de neumáticos Bridgestone más cercano visita nuestra web [www.bridgestone.es](http://www.bridgestone.es)





# LOS DOS MOTORES ELÉCTRICOS, UNO POR EJE, SUMAN 340 KW Y ASEGURAN LA TRACCIÓN TOTAL. LA AUTONOMÍA ES DE 800 KILÓMETROS



## Energías renovadas

Si en Ginebra vimos el Ami One Concept, que avanza un posible biplaza eléctrico utilizable en las ciudades incluso sin carné, ahora es el turno del segundo Citroën que celebra el centenario de la marca gala: el 19\_19 Concept, una oda al confort que indaga aún más lejos; quizás en el año 2030.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Resulta tan espectacular al primer vistazo que puede caerse en la tentación de reducirlo a mero ejercicio de estilo; pero en Citroën están decididos a que el 19\_19 Concept, nacido de la imaginación de su diseñador Romain Gauvin, marque el camino a seguir por la firma gala en el inicio de su segundo siglo de vida. Y es que Citroën ya tiene experiencia

en esto de asombrar con sus apuestas futuristas: Traction Avant en 1934, DS en 1955, SM en 1970, CX en 1974...

Para volver por sus fueros, la firma del chevrón se aleja de los códigos estilísticos tradicionales, apostando por un vehículo inspirado en el mundo de la aeronáutica. Porque el 19\_19 Concept es, básicamente, una cápsula transparente y suspendida en el aire; algo así como una alfombra

voladora cuyo diseño se basa en una idea simple a más no poder: un huevo con cuatro ruedas. Puede recordarnos al fuselaje de un avión o a la carlinga de un helicóptero, aunque sus dimensiones sean de lo más realistas: 4.655 milímetros de longitud –10 centímetros más corto que el nuevo Peugeot 508–, 1.600 milímetros de altura –es más bajo que el Citroën C5 Aircross–, 3.100 de distancia entre ejes...

Protagonismo especial para su enormes ruedas, independientes de la carrocería y que tienen la friolera de 91,3 centímetros de diámetro. Porque el 19\_19 Concept calza unos 255/30 R30 –sí, llantas de 30 pulgadas– desarrollados específicamente por Goodyear cumpliendo los deseos de Citroën, que sólo ve ventajas en las ruedas grandes: más confort, menor resistencia, reducción de la deformación y por

tanto ahorro de energía y más autonomía... Asimismo, cada neumático tiene unas cien talladuras o bloques más que una cubierta normal, lo que se traduce en mayor silencio de marcha; y a esa menor sonoridad contribuye también el material tipo esponja que reviste las acanaladuras de la huella: en seco, ese compuesto se mantiene duro y absorbe mejor el ruido, mientras que en mojado la ‘esponja’ se ablanda para que el agua que fluye por los canales de la banda se abra paso con más facilidad, de modo que pasa más caudal de agua y se reduce el riesgo de aquaplaning.

Además, el neumático se adentra en la llanta en tres puntos de su perímetro para transmitir mejor la información sobre el estado de la calzada o el propio desgaste de la goma –conociendo esas variables, los asistentes de conducción ADAS cumplen mejor su labor– al interfaz ubicado en el centro de las llantas, que

permanece siempre fijo –no gira– y luce el logo del centenario de Citroën.

Los diseñadores del interior también han obviado los convencionalismos, apostando por un entorno minimalista donde cada plaza está adaptada a la función que cumplirá. Porque la butaca del conductor y la del copiloto nada tienen que ver en cuanto a ergonomía, y detrás se opta por un sofá con respaldo a base de tirantes. El salpicadero es una fina línea horizontal, que incluso nos permite ver la carretera a través del capó frontal transparente, y apenas hay botones porque todo se controla mediante comandos de voz.

Pero si pasamos a conducción autónoma –en ese caso los LIDAR del techo se convierten en protagonistas porque escudriñan el entorno al milímetro con su visión láser– el interior se reconfigura, y un gran cilindro de control emerge para presidir el salpicadero, dejando espacio libre bajo és-

► Sensores medidores láser LIDAR, indispensables para la conducción autónoma, coronan la zona posterior del techo. Como en aeronáutica, hay dos por si uno falla.



▲ Justo por detrás del eje trasero, muy accesible, va el módulo que integra el sistema de inteligencia artificial (AI), base del avanzado asistente personal que incluso percibe nuestro estado de ánimo.



▲ Unas marcas en la carrocería indican la posición de ésta en relación a las ruedas, pues la altura disminuye con mucha carga. La suspensión, además, es inteligente: antibalanceo y escanea los baches.

►► En el interior hay varios elementos con un acabado que simula el mármol, aunque en realidad se trata de una resina llamada ‘gypsoflex’, ligera y de aspecto mineral por su veteado. En París tuvimos ocasión de ponernos al volante del 19\_19 Concept, una propuesta de estilo que no deja indiferente.



◄ Los paneles exteriores de las puertas dan la bienvenida al conductor y los respaldos traseros son a base de tirantes –ligeros, no restan visibilidad...– Además, la carretera se ve a través del capó frontal.



## NEUMÁTICOS DE 913 MILÍMETROS Y LLANTAS DE 30 PULGADAS

te para que los ocupantes vean una película, por ejemplo.

Y en teoría podríamos viajar así durante 800 kilómetros, que es la autonomía de la batería de 100 kW ubicada a lo largo del suelo. Los dos motores totalizan 340 kW de potencia –unos 462 CV–, y al ir ubicado cada uno en el centro de un eje se garantiza, de paso, la tracción en las cuatro ruedas. Además, Citroën apuesta por unas suspensiones con Amortiguadores Progresivos Hidráulicos, pero más evolucionados que los montados en el C5 Aircross o el C4 Cactus, pues reciben gestión pilotada inteligente: un sis-



◀ El logotipo del centenario de Citroën luce en la carrocería y en el centro de las ruedas, que va fijo y no gira.

tema escanea la calzada para anticipar la respuesta de la amortiguación ante los baches o resaltes a los que nos acercamos, y en las curvas se genera un antibalaceo de hasta 5 grados –como en el Xantia Ac-



tiva – para que la carrocería no oscile y se mantenga alejada de la carretera, pues la enorme distancia libre al suelo del 19\_19 Concept permite que el aire fluya mejor bajo su carrocería, lo que optimiza la aerodinámica y ayuda a refrigerar mejor la batería.

### HABLAMOS CON... ARNAUD BELLONI, DIRECTOR DE COMUNICACIÓN Y MARKETING DE CITROËN

#### “La firma luminosa del 19\_19 estará en los nuevos sedán”

Convertida en cita ineludible de la tecnología y la innovación en Europa, VivaTech ha sido el escenario elegido por Citroën para desvelar en primicia mundial el 19\_19 Concept, audaz vehículo eléctrico que encierra la visión del futuro del automóvil de una marca que escucha a las personas y coloca diseño, creatividad, confort e innovación en el centro de su ADN.

MJ Benoit | mjbenoit@motor16.com

–¿Por qué VivaTech para presentar sus apuestas de futuro?

–Hay cuatro razones: somos franceses y VivaTech es una de las grandes citas de tecnología europea, que se celebra en Francia. Además, somos una marca mundial especialista de la movilidad y desde hace cien años damos libertad a las gentes facilitando sus desplazamientos, con una movilidad que, sobre todo en Citroën, tiene mucha innovación y tecnología.

La tercera razón es que el sector industrial más importante de Francia es el automóvil, donde Valeo y PSA están en cabeza. Y por último aparece el «corazón», porque hemos presentado el 19\_19 en Francia donde nació Citroën precisamente ese año.

–Después de los concept Ami One y 19\_19, para la movilidad urbana y viajera, ¿qué otras

sorpresas nos depara el centenario?

–2019 ha sido interesante porque se completa la renovación de la gama, que hemos venido haciendo en los últimos dos años y medio. También ha sido el momento de dar la visión de Citroën sobre movilidad urbana y de grandes viajes, con dos concept confortables, eléctricos y autónomos.

Tras eso, el año que viene será el del lanzamiento de nuestro eléctrico y el del nuevo vehículo, anunciado hoy, que será eléctrico puro o diésel o gasolina... habrá muchas novedades, que sorprenderán.

–¿El 19\_19 es un simple ejercicio de estilo o podemos esperar ver algunas de sus soluciones en los futuros Citroën?

–No es una base real al cien por cien, pero puedo asegurar que en los nuevos Citroën habrá multitud de esas ideas. Es una evolu-

ción estilística muy importante al servicio del confort, que va a revolucionar las berlinas en el futuro. De hecho, tiene elementos de estilo muy interesantes, que retomaremos en nuestra sedán de futura generación.

–¿Algún detalle concreto?

–Las firmas luminosas, las grandes ruedas... y no puedo contar más.

–¿Cómo definiría a Citroën en los próximos cien años?

–La marca Citroën no ha cambiado en estos cien años y no va a cambiar en los siguientes. No hace falta que cambie. Es una marca mundial de origen francés, que tiene su fuerza en un buen diseño y en la tecnología al servicio de las gentes. Además, es la marca oficial del confort. Somos una

marca popular, las hay mas caras y mas baratas, pero estamos en el corazón del mercado con una obsesión: hacer que la gente se sienta bien en nuestros coches. De ahí el «Inspired By You» (inspirado en ti, inspirado por la gente). Por eso no cambiaremos, pero evolucionaremos; los coches evolucionarán pero lo marca no lo hará jamás.

–Hablamos de movilidad de futuro, pero Citroën es una marca muy ligada a su tradición...

–La historia es fundamental. Hay marcas que no tienen iconos o tienen muy pocos, pero nosotros tenemos seis (Traction Avant, 2 Caballos, DS, SM, CX y Mehari), de los que hay unidades repartidas por todo el mundo. De hecho, estamos tan orgullosos de nuestra historia que hace tres años creamos Citroën Origins, un museo virtual que permite recorrer con detalle más de ochenta modelos de todo tipo (concept, deportivos, utilitarios...), e incluso disponer de su documentación técnica.



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



**45 MARCAS SE DIERON CITA EN MONTJUIC, Y MUCHAS CONTABAN CON UNIDADES DE PRUEBA EN LAS DOS ZONAS DE BOXES DE LA FERIA**



▲ El rey Felipe VI dio su apoyo al Automóvil Barcelona y al sector en general inaugurando el evento. Arriba, con José Vicente de los Mozos.

# Cien, y tan joven

La edición del centenario no ha podido reunir a todas las marcas representadas en España y apenas ha contado con primicias, pero sí ha recuperado la brillantez de citas anteriores por el número de novedades a nivel nacional, la exposición que narra su historia desde 1919 o el nuevo enfoque hacia la futura movilidad.



**ALFA GIULIETTA SUPER.-** Las marcas de FCA –Abarth, Alfa Romeo, Fiat y Jeep– lanzaban grandes ofertas de sus productos, con descuentos y hasta diez años de garantía. Y Alfa exhibía las equipadísimas versiones Super del Giulietta.



**AUDI Q4 E-TRON CONCEPT.-** La exposición de Audi se centraba en el Q4 e-tron Concept, visto ya en Ginebra y que avanza un SUV eléctrico situado por debajo del actual e-tron. Mide 4,59 metros y sus dos motores suman 300 CV.



**CUPRA FORMENTOR.-** El primer coche de Seat nacido bajo la marca Cupra será el Formentor, avanzado por este 'concept' de 4,46 metros y estilo crossover. Mecánica híbrida enchufable de 245 CV y 50 kilómetros de autonomía eléctrica.



**FERRARI F8 TRIBUTO.-** El sustituto del 488 GTB estaba en Barcelona. Es más ligero –40 kilos de ahorro– y aerodinámico, y su V8 rinde 720 CV –50 más que su antecesor–, lo que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos.



**HISPANO SUIZA CARMEN.-** Diseñado por Francesc Arenas, de QEV Technologies, el Carmen es el primer modelo de la renacida Hispano Suiza. Se fabricará en España y tiene dos motores eléctricos traseros con 1.019 CV en total.



**HYUNDAI TUCSON N-LINE.-** Además del Nexa de hidrógeno, disponible en España bajo pedido, Hyundai mostraba el acabado deportivo N-Line del Tucson, disponible con 136 y 185 CV, y con cambios en chasis, equipamiento e imagen.

P.Martín/J.Montoya | motor16@motor16.com

Números redondos para este centenario del Salón ahora reconvertido en Automóvil Barcelona, que además de cumplir su primer siglo de vida –una interesante exposición recorría la historia del evento desde aquel 9 de mayo de 1919 en que abrió sus puertas por primera vez–, celebraba su edición número 40. Y lo hacía con 45 marcas de turismos y vehículos comerciales representadas –un 46 por ciento más que en la última edición– y con más de 150.000 metros cuadrados de exposición, recuperando pabellones como el Z6, donde las marcas del grupo Volkswagen concentraban sus últimos 'concept cars' para materializar su apuesta hacia la nueva movilidad, principalmente eléctrica, que parece erigirse en razón de ser de Automóvil Barcelona de cara al futuro.

No pasará en cambio esta edición a la historia por las primicias mundiales desveladas, aunque los cientos de miles de asistentes sí pudieron disfrutar de decenas de novedades a nivel nacional, muchas de ellas vistas solo antes en Ginebra.

HABLAMOS CON... **GASPAR GASCÓN** DIRECTOR DE FABRICACIONES Y LOGÍSTICA DE GROUPE RENAULT  
 “ACABAREMOS VIENDO TECNOLOGÍA HÍBRIDA E-POWER DE NISSAN EN RENAULT Y E-TECH DE RENAULT EN NISSAN”

**La tecnología híbrida E-Tech del nuevo Clio, ¿es un desarrollo de Renault o de la Alianza?**

Es una idea genuina de Renault. Todo empezó cuando dos ingenieros entraron en mi despacho en 2011 para contarme su idea. Me gustó y nos pusimos en marcha, porque es una solución eficaz y simple, y cuadra con nuestra filosofía de ofrecer cosas que sean asequibles para el cliente.

**Pero Nissan ya tiene sus híbridos e-Power...**

En efecto. Mientras nosotros desarrollábamos el E-Tech, Nissan creaba en paralelo su propia solución, que funciona como un híbrido en serie: en realidad es un coche eléctrico, con un motor térmico que



▲ El Renault Clio E-Tech híbrido llegará en 2020.

alimenta a modo de generador. Y eso es bueno para cruceros de baja velocidad, mientras que el E-Tech, un híbrido en paralelo, va muy bien en autovía, a ritmos de marcha altos... En cualquier caso, acabaremos viendo tecnología E-Power de Nissan en modelos de Renault y mecánicas E-Tech de Renault en modelos de Nissan.

**¿Y qué ventajas tendrá un Clio E-Tech?**

Tiene un funcionamiento muy eléctrico, con una sensación casi idéntica al acelerar desde parado con sus 130 CV. Y la recuperación de energía es muy sencilla, pues pasa directamente de la rueda a la batería, de 1,2 kWh. No hay embrague, y el cambio funciona suavemente, sin resbalamientos y como si tuviese 15 marchas. El 80 por ciento del tiempo de circulación en ciudad va en eléctrico, y se ahorra un 40 por ciento de gasolina.



**KIA E-NIRO.-** El e-Niro, ya a la venta con dos versiones eléctricas de distinta potencia y autonomía –la variante con batería de 64 kW rinde 204 CV y tiene 455 kilómetros de alcance–, compartían espacio con los actualizados Niro híbridos.



**LEXUS LC ORANGE CONCEPT.-** Una de las escasísimas primicias mundiales de Barcelona la encontramos en Lexus. El LC Orange Concept sorprende por su pintura mate y sus llantas de 21 pulgadas. Y bajo el capó, la mecánica híbrida.



**MAZDA CX-30.-** La casa de Hiroshima lanzará en verano su nuevo SUV de 4,40 metros –a caballo entre CX-3 y CX-5–, que comparte plataforma, motores y tecnología con el nuevo Mazda3. Maletero de 430 litros y dos tipos de tracción.



**MERCEDES-BENZ EQC.-** La enorme exposición de la firma alemana en Barcelona contaba con varias novedades: CLA Coupé, nuevo GLE, nueva Clase B... Pero el protagonista era el SUV eléctrico EQC: 408 CV y 416 kilómetros de alcance.



**PAL-V.-** La empresa holandesa acudió al Automóvil para mostrar, como en Ginebra, la serie especial Liberty Pioneer Edition, compuesta por 90 unidades. Las entregas del primer coche volador fabricado en serie comenzarán en 2020.



**SEAT EL BORN.-** Desvelado en Ginebra meses atrás, su presencia en Barcelona era casi obligada, pues hasta su nombre proviene de la capital catalana. Avanza cómo será este funcional modelo eléctrico, con 204 CV y batería de 62 kWh.



|                      |  |
|----------------------|--|
| PRECIO               | <b>82.400 €</b>  |
| EMISIONES OFICIALES: | <b>0 G/KM</b>  |
| PRIMERAS IMPRESIONES |  |
| NOS GUSTA            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Confort de marcha.</li> <li>Frenado predictivo.</li> <li>Calidad de acabado.</li> <li>Comportamiento</li> </ul> |
| DEBE MEJORAR         | <ul style="list-style-type: none"> <li>Virtual Mirror necesita adaptación. Plaza central trasera. Precio frente a rivales. Peso.</li> </ul>            |

## Te conecta a la diversión

Ecología y dinamismo se dan la mano en el e-tron, un SUV premium eléctrico que da tantas satisfacciones al volante como cualquier Audi.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La era eléctrica se abre en Audi con este e-tron que combina sabiamente el pasado de la marca y su futuro. El coche más tecnológico de su historia no olvida ningún capítulo de la misma y se configura como un SUV familiar que, además, apuesta por el dinamismo que se espera de un Audi como seña de identidad. Para ello se aprovecha de la capacidad de reacción casi inmediata de los modelos eléctricos para ponerla al servicio de un comportamiento sano y divertido.

Su peculiar construcción con las baterías bajo el suelo, garantizan gran aplomo, lo que se traduce en un comportamiento muy sano, seguro y deportivo. Y con menos incli-

nación de la carrocería que en un modelo de combustión, lo que a veces choca un poco. Sus dos motores eléctricos, uno en caja eje, lo convierten en un auténtico quattro, con todo lo que eso conlleva en seguridad y dinamismo. Y completa ese comportamiento con la suspensión neumática adaptativa de serie o los siete modos de conducción, que permiten, entre otras cosas, variar la altura de la carrocería hasta 76 milímetros para adaptarla a cada recorrido.

Conducción dinámica y también eficiente, con un sistema de frenada inteligente que regenera la batería con solo levantar el pie del acelerador, al mismo tiempo que frena el coche sin necesidad de tocar el pedal de la izquierda. Con eso

y las levas, que permiten modular cuánta energía quieres recuperar en cada momento. Y si no deseas preocuparte de cómo conducir, puedes utilizar el modo automático, en el que el trabajo combinado del asistente de cruceo adaptativo con el asistente de eficiencia maneja el coche y puede frenar o acelerar de forma predictiva gracias a los datos que recibe de las cámaras y sensores.

Pero cuando se trata de conducir, el e-tron está pensado para darte muchas satisfacciones. Lo comprobamos en una ruta por los alrededores de Bilbao con tramos de montaña, curvas; pero también de autovía. En este entorno, ideal para un modelo clásico, el e-tron nos hace olvidar que

llevamos un eléctrico. Acelera y recupera como una exhalación, y toma las curvas con gran precisión gracias a una dirección perfecta y ese virar plano comentado antes. Y tras la ruta nos bajamos con la misma sonrisa que lo haríamos de un Q5 o un Q8... Y con nuestra conciencia ecológica por las nubes.

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR ELÉCTRICO            |                      |
|----------------------------|----------------------|
| Potencia máxima            | 265 kW               |
| Potencia máx. modo boost   | 300 kW / 408 CV      |
| Par máximo                 | 561 Nm               |
| Par máximo modo boost      | 664 Nm/67,7 mkg      |
| Tracción                   | Total quattro        |
| Caja de cambios            | Aut. 1 relación      |
| Frenos del. / tra.         | Discos vent. / Disc. |
| Peso (kg)                  | 2.565                |
| Largo/Ancho/Alto (mm)      | 4.901/1.935/1.616    |
| Maletero (l)               | 660 / 1.725          |
| Neumáticos                 | 255/55 R19           |
| Tipo de batería            | Ion litio            |
| Capacidad de la batería    | 95 kWh               |
| De 0 a 100 km/h (s)        | 5,7                  |
| Velocidad máx. (km/h)      | 200                  |
| Consumo mixto (kWh/100 km) | 22,5                 |
| Emisiones CO2              | 0 g/km               |
| Alcance en eléctrico (km)  | Hasta 417            |
| Tiempo de recarga          | 8,5 horas (11 kW)    |
| Precios desde... (euros)   | <b>82.400</b>        |



◀▶ Ejemplar calidad de acabados y materiales. Con una buena amplitud, la plaza central trasera sufre por las tomas de aireación. Los Virtual Mirrors proyectan la imagen en la puerta.



|                      |  |
|----------------------|--|
| PRECIO               | <b>53.495 €</b>  |
| EMISIONES OFICIALES: | <b>161 G/KM (NEDC)</b>   |
| NUESTRA VALORACIÓN   |  |
| A FAVOR              | <ul style="list-style-type: none"> <li>Prestaciones y rendimiento del motor.</li> <li>Dinámica deportiva y estable. Equipamiento.</li> <li>Amplitud y maletero.</li> </ul> |
| EN CONTRA            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Precio algo elevado.</li> <li>Consumo en conducción deportiva.</li> <li>Plaza central trasera por el túnel central.</li> </ul>      |

## El último superviviente

Se trata de la última versión Cupra de un vehículo de la marca Seat. Exclusivo, presume de 300 CV e incorpora mejoras aerodinámicas.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Cupra lleva algo más de un año como marca independiente, pero este último 'coletazo' aquí probado todavía contiene genética Seat. Será el último modelo con estas características, porque los próximos lanzamientos ya serán cien por cien Cupra, como lo fue hace unos meses el Ateca, primero de la saga.

Nos hemos puesta al volante del nuevo León ST Cupra R, un modelo realmente exclusivo por potencia y equipamiento, pero también por precio. Sólo se destinarán 300 unidades al mercado español y a un precio de 53.495 euros. Es decir, 12.065 euros más que el León ST Cupra, con el que

comparte motor, potencia, cambio y tracción total.

Este incremento se justifica en una estética más agresiva, una dinámica mejorada y una mayor dotación de serie, básicamente. Se utiliza fibra de carbono en los difusores delantero y trasero, los faldones laterales y el alerón posterior. Y esto contribuye a firmar una relación de 5,19 kg/CV.

En marcha presenta un mayor aplomo debido a que se ha modificado el ángulo de caída negativa de las ruedas en 2º respecto al Cupra estándar. También se aumenta el ancho de vías -20 milímetros delante y 16 detrás- gracias a unos bujes más largos de las llantas, y se ha reajustado el mapa de la dirección. Presenta frenos

Brembo, neumáticos Michelin Pilot Sport Cup 2 y llantas exclusivas de 19 pulgadas.

A nivel de equipamiento incorpora de serie el paquete Advanced Comfort & Driving Pack, con siete asistentes de conducción, y el interior se remarca con detalles como asientos tipo bucket rematados en Alcantara y remates en color cobre.

Este purasangre acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,9 segundos gracias al Launch Control, y desde el Seat Drive Profile podemos elegir entre los modos Comfort, Sport, Cupra e Individual.

Si apuramos el motor 2.0 TSI con caja DSG7 sube hasta las 6.800 rpm, suena bonito y la tracción 4Drive nos per-

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                    | 2.0 TSI           |
|--------------------------|-------------------|
| Disposición              | Del. transversal  |
| Nº de cilindros          | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)        | 1.984             |
| Potencia máx. (CV)/rpm   | 300/5.300         |
| Par máximo (mkg)/rpm     | 40,8 / 2.000      |
| Tracción                 | A las 4 ruedas    |
| Caja de cambios          | Autom. 7 vel.     |
| Frenos delant./traseros  | Discos ventill.   |
| Neumáticos               | 235/35 R19        |
| Peso (kg)                | 1.557             |
| Largo/Ancho/Alto (mm)    | 4.548/1.816/1.431 |
| Volumen maletero (l)     | 587               |
| Capacidad depósito (l)   | 55                |
| De 0 a 100 km/h (s)      | 4,9               |
| Velocidad máx. (km/h)    | 250               |
| Consumo mixto (l/100 km) | 7,1               |
| Emisiones CO2 (g/km)     | 161               |
| Precios desde... (euros) | <b>53.495</b>     |

mite enlazar curvas con total naturalidad, con una perfecta motricidad y sin balanceos gracias a la suspensión adaptativa DCC, que es una tabla en el programa Cupra. Va de cine si corremos y, a la vez, ofrece un gran confort y sentido práctico en el día a día. Eso sí, la exclusividad se paga.



◀▶ El León ST Cupra R presume de una estética más agresiva e incorpora numerosos elementos en fibra de carbono. También el interior goza de su propia identidad.

**MULTIAVENTURAS TANTO EL C5 AIRCROSS COMO EL C3 AIRCROSS HAN SALIDO AIROSOS DE SUS RESPECTIVOS RETOS CAMPEROS**

# En tierra hostil

Hemos probado el lado más aventurero del C5 Aircross y del C3 Aircross sobre un escenario complicado, como es el desierto almeriense de Tabernas. Un total de 70 kilómetros sobre ásperas pistas de tierra sin incidencia alguna; y, lo más importante, con total confort.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Citroën siempre se asocia a conceptos como el diseño, la tecnología o el confort. Hay mucho más detrás, pero esos tres pilares se han mantenido a lo largo de su extensa historia. Y precisamente este año la marca francesa celebra su centenario.

Los tiempos cambian y los gustos también. Por eso Citroën ha sabido reorientarse y pasar de ser un 'experto' en modelos de corte monovolumen a convertirse en un especialista en SUV, con el C3 Aircross y el nuevo C5 Aircross como abanderados de una gama que seguirá creciendo en los próximos meses.

En este tipo de vehículos, muchos clientes de SUV buscan ante todo el diseño. Los dos representantes de Citroën ofrecen unas líneas originales, pero aumentan su atractivo con una habitabilidad y una modularidad por encima de lo que encontramos en sus respectivos segmentos.

Sin embargo, a un SUV hay que exigirle algo más que confort en el día a día. Habrá

muchos conductores que no abandonen nunca el asfalto, pero qué pasa si decidimos hacerlo. Y esa es la prueba de fuego a la que hemos sometido a estos dos modelos. El órdago fue radical, pues afrontamos un total de 69,6 kilómetros de pistas de tierra y piedras, en un escenario bello pero real-

mente hostil: el desierto almeriense de Tabernas.

Lo hicimos al volante de un C5 Aircross con motor PureTech de 180 caballos de potencia, asociado impecablemente a la transmisión automática EAT8 con convertidor de par. Este cambio estará disponible después del

verano en la variante PureTech de 130 CV; y, ya que estamos avanzando novedades, señalar que a comienzos de 2020 llegará la variante híbrida enchufable, de 225 CV.

Hasta llegar a las puertas del desierto afrontamos un plácido trazado en autopista, donde activamos el programa ECO. Más tarde, en un tramo de montaña, apostamos por el modo Sport para que todo sea más inmediato.

Aparece la pista y casi dos horas de rutas dan para mucho. Subidas, bajadas, arena, surcos, tierra y, lo más preocupante, afiladas piedras sueltas a nuestro paso que no invitan al optimismo en zonas donde no había cobertura telefónica para, llegado el caso, pedir ayuda.

Con el Grip Control como aliado—ver cuadro—, unos neumáticos de uso mixto M+S y una generosa altura al suelo de 23 centímetros, el C5 Aircross completó el reto sin ninguna incidencia. Pisando con cuidado a velocidad constante, sin aceleraciones o frenadas bruscas para evitar sorpresas con las 'gomas', lo que más nos



◀ El C5 Aircross ofrece tres asientos traseros individuales con regulación longitudinal. Los dos modelos gozan de una gran habitabilidad y tienen amplios maleteros.

**PRECIO DESDE 14.650 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 107 A 132 G/KM (NEDC)

## PRIMERAS IMPRESIONES

### NOS GUSTA

Amplitud y modularidad. Maleteros. Motores eficientes. Confort de marcha. Tecnología.

### DEBE MEJORAR

Balances en curva en el C5 Aircross. Uso 'off road' limitado en ambos. Sin opción a 4x4.



◀ El original diseño exterior se traslada también al interior del C3 Aircross—arriba— y del C5 Aircross—izquierda—, que contempla hasta 20 tecnologías relacionadas con ayudas a la conducción.



llamó la atención, además de su robustez, fue el confort de marcha con el que completamos el recorrido.

En este sentido, los nuevos Amortiguadores Progresivos Hidráulicos que monta de serie son una delicia a la hora de neutralizar todo tipo de irregularidades.

Posteriormente nos pusimos al volante del C3 Aircross con mecánica BlueHDi 120 CV y caja automática EAT6. En es-

## GRIP CONTROL Motricidad a la carta

Ni el C3 Aircross ni el C5 Aircross contemplan en su gama la tracción total, por otro lado prescindible para el uso que va a hacer la inmensa mayoría de los conductores. En su lugar ofrece el denominado Grip Control, un control de tracción inteligente que ofrece cinco modos de uso: Normal, Arena—operativo hasta 120 km/h—, Barro—hasta 80 km/h—, Nieve—activo hasta 50 km/h— y ESP Off. Este asistente se asocia a un control de descensos y a unos neumáticos All Season M+S, y su efectividad es mucho mayor de lo que podría pensarse sobre superficies complicadas de escasa adherencia. Se ofrece como opción, a un precio de 300 euros en el C3 Aircross y de 450 en su hermano mayor.



◀ Los cinco programas del Grip Control se regulan desde este mando giratorio. Este práctico asistente va ligado a un control de descensos y a unos neumáticos All Season M+S.

ta ocasión la arena fue la gran protagonista, por kilométricas pistas paralelas a la playa. Es impresionante comprobar cómo se administra la tracción, exclusivamente sobre las ruedas delanteras, para salir airoso de trampas que, sin la

electrónica, sería imposible salvar. Lógicamente no es tan confortable como su hermano mayor, pero rinde bien y presume de una modularidad y una capacidad del maletero—410 litros como mínimo— excepcionales en su segmento.



▶▶ El C3 Aircross y el C5 Aircross son dos SUV amplios y confortables en el día a día. Si apostamos por el asistente Grip Control sus cualidades camperas se multiplican; tanto, que sorprenderán a la inmensa mayoría de conductores.



# Tecnología para siete



Con el nuevo Santa Fe, Hyundai ofrece una opción de todocamino de siete plazas muy a tener en cuenta por calidad, espacio, tecnología y precio. Además, este imponente SUV está cubierto por una garantía de cinco años sin límite de kilómetros. Hay nueve versiones a la venta.

Hay un Hyundai Santa Fe disponible desde 29.700 euros. Un Santa Fe turbodiésel de siete plazas con 150 caballos, tracción delantera, cambio manual, cinco años de garantía sin límite de kilometraje y un equipamiento más

que completo, con elementos como el climatizador bizona, cuatro elevallas eléctricas, sensor de lluvia y luces, pantalla táctil de 7 pulgadas, control de descenso de pendientes y una dotación espectacular de ayudas a la conducción y ele-

mentos de seguridad, tales como el asistente de mantenimiento de carril, el capó activo para proteger a los peatones, el control de crucero con limitador de velocidad, la cámara de aparcamiento trasero, el detector de fatiga o la señali-

zación de la frenada de emergencia, entre otros.

La gama comprende nueve versiones en total, en base a combinar cinco niveles de acabado –Essence, Klass, Tecno, Style y Style Limited–; cambio manual o automáti-



## GAMA DE MOTORES

### Potentes en gasolina y diésel

El nuevo Santa Fe está disponible con un potente motor diésel de 200 CV, que se combina con distintas cajas de cambio y tipos de tracción. Todas las variantes han sido rediseñadas para cumplir con los estándares Euro 6c sobre emisiones, mejorando la eficiencia de consumo de carburante con una combustión mejorada y reducción de las pérdidas por fricción. El motor de gasolina Theta II de 2,4 litros genera una potencia de 185 CV y se asocia a la tracción en las cuatro ruedas y al cambio automático de 6 velocidades. En diésel, el motor de acceso 2.0 CRDi dispone de 150 CV, con 400 Nm de par máximo. Este motor sólo está disponible con cambio manual de 6 velocidades y tracción delantera. Mientras que el motor de 2,2 litros CRDi genera una potencia de 200 CV y 440 Nm de par, y se acompaña de un cambio manual de 6 velocidades o de la nueva transmisión automática de 8 velocidades, con posibilidad de incluir tracción delantera o total.

co; tracción delantera o total; y tres motores –ver cuadro– con consumos medios homologados que van desde los 5,6 l/100 km del turbodiésel de 150 CV a los 9,3 l/100 km

del 2.4 GDI de gasolina, con 185 CV.

El Santa Fe está fabricado con unos estándares de calidad sorprendentes que le aproximan al segmento pre-

mium. Pero también en el aspecto técnico está al mejor nivel. Por ejemplo, los esquemas de suspensión, con arquitectura delantera MacPherson y suspensión trasera multilink, proporcionan una conducción eficaz y cómoda, y ese multibrazo posterior ocupa menos espacio que otros sistemas, dejando hueco adicional para los pasajeros de las filas traseras.

Además, la tracción total aporta un plus de seguridad y control –incluso sobre piso seco– que el conductor agradecerá. Y todo gracias al sistema HTRAC, que ajusta automáticamente la distribución de la potencia a las cuatro ruedas para encontrar un equilibrio óptimo en cualquier tipo de carretera. A diferencia del resto de dispositivos, el HTRAC controla de manera variable el frenado y la potencia en cada rueda. En combinación con los modos de conducción, el sistema HTRAC mejora la aceleración y la estabilidad, pero también el consumo de combustible. El sistema adapta la tracción en terrenos con nieve, grava y carreteras conven-

cionales, además de mejorar el trazado de las curvas más complicadas, y lo hace él solito de forma automática, sin que el conductor tenga que preocuparse de nada.

El SUV más grande de Hyundai ofrece cuatro programas de conducción. En el modo ‘Comfort’ mejora, entre otras cosas, la estabilidad con un par de hasta un 35 % distribuido entre las ruedas traseras. Aunque en terrenos resbaladizos el sistema distribuye automáticamente la potencia entre las cuatro ruedas. El par del motor, el cambio de marchas y la distribución del par con el sistema HTRAC cambian en cada uno de los modos y se muestran en el ordenador de a bordo para que el conductor esté al corriente de todo.

En el modo ‘Eco’, el HTRAC mejora la eficiencia de combustible distribuyendo la potencia entre las ruedas delanteras. Aunque si el coche se encuentra con terrenos resbaladizos, el sistema distribuirá de inmediato la potencia entre las cuatro ruedas.

En el modo ‘Sport’, el siste-



El cambio automático tiene 8 marchas y en el modo ‘Sport’ se adapta muy bien a una utilización más ágil. A nivel de carga y conectividad, el SUV coreano está al máximo nivel.



IMPONENTE CON UNA LONGITUD DE 4,77 METROS, EL SANTA FE OFR ECE UN ESPACIO INTERIOR QUE ADMITE HASTA SIETE PASAJEROS





▲▲ Con sólo apretar un botón, el respaldo de la segunda fila se abate y facilita el acceso a la tercera fila. Las dos plazas adicionales son muy aprovechables.



### CRASH TEST EURONCAP Seguridad cinco estrellas

Con las nuevas especificaciones, lograr cinco estrellas en los 'crash test' de EuroNCAP no es tan fácil. Sin embargo, el nuevo Hyundai Santa Fe lo ha logrado sobradamente. Según el informe de ese organismo, el habitáculo del Santa Fe se mantuvo estable en la prueba de desplazamiento frontal, con una buena protección de las rodillas y fémures de los maniqués conductor y pasajero. Además, Hyundai demostró que se proporcionaría un nivel similar de protección a los ocupantes de diferentes tamaños y para aquellos sentados en diferentes posiciones. En la prueba de barrera rígida de ancho completo, la protección de todas las áreas críticas del cuerpo fue buena para conductor y bueno o adecuado para el pasajero trasero. Y en el test de barrera lateral, las lecturas indicaron una buena protección del conductor. En las pruebas, los asientos delanteros y los reposacabezas demostraron una buena protección contra las lesiones por latigazo en caso de una colisión trasera; y el sistema (AEB) se comportó bien en los ensayos de su funcionalidad a bajas velocidades, típicas de la conducción en ciudad.



▲▲ Las tres filas de asientos proporcionan un mundo de posibilidades a la hora de viajar y cargar equipaje. Los asientos de la segunda fila se desplazan de forma longitudinal y los respaldos adoptan diferentes grados de inclinación. Con dos plazas ocupadas el volumen disponible es de 1.625 litros.

te una alerta en el cuadro de instrumentos. Si el sistema detecta movimiento cuando el conductor ha abandonado y cerrado el vehículo, emite una alerta sonora y visual que evitará el posible olvido de un niño en esas plazas. Otra función de seguridad poco habitual en este segmento detecta a los vehículos que se aproximan por detrás y bloquea temporalmente las puertas traseras, permitiendo salir a los pasajeros, normalmen-

te niños, solo cuando es seguro hacerlo.

El sistema de detección de fatiga del conductor analiza los patrones de conducción para incrementar la seguridad. Al detectar, por ejemplo, una conducción distraída, emite una señal sonora y un mensaje emergente en el panel central para sugerir un descanso.

Con una tecnología líder en iluminación que facilita su lectura, el sistema Head-up Display del Santa Fe aumenta

la seguridad proyectando información importante sobre velocidad, comandos de navegación y otros avisos directamente en el parabrisas, pero con una nitidez y claridad superiores a lo habitual. Y hay más elementos que facilitan la vida a los ocupantes del Santa Fe. Por ejemplo, el portón trasero eléctrico tiene dos modos de apertura con distinta velocidad.

Y entrar y salir del coche para alcanzar esa tercera fi-

la, habitualmente de acceso tan complicado, nunca fue tan fácil. Con solo pulsar un botón se pueden inclinar los asientos de la segunda fila para acceder fácilmente a la última. El SUV de siete plazas de Hyundai ofrece múltiples configuraciones de asientos y mucho espacio. Como el disponible con la segunda y la tercera fila plegadas, que deja una 'bodega' de carga total de 1.625 litros para transportar grandes objetos. E inclu-

so con cinco plazas ocupadas el maletero cubica 547 litros, el volumen adecuado para un todocamino que mide 4,77 metros de longitud, 1,89 metros de anchura y 1,68 de altura, es decir, un señor SUV cuya presencia impone, con una aerodinámica carrocería caracterizada por una parrilla frontal de diseño muy particular y llamativo.

Un modelo muy exclusivo para familias muy aventureras.

ma HTRAC mejora la aceleración con hasta un 50 % de par distribuido entre las ruedas traseras para mejorar el agarre en aceleración repartiendo la fuerza entre las cuatro ruedas.

Por último, en el modo 'Smart' el sistema se adapta a la forma de conducir de ca-

da propietario y a las condiciones de la carretera en tiempo real, alternando los modos 'Eco', 'Sport' y 'Comfort' para un rendimiento óptimo.

El nuevo Santa Fe destaca en muchos aspectos, pero hay uno en el que lo hace claramente: la seguridad. Porque aparte de lograr las cinco

estrellas en los 'crash test' de EuroNCAP –ver cuadro–, ofrece un equipamiento destacable. Como el sensor de ocupación en las plazas traseras, que detecta movimiento en la parte posterior del habitáculo y avisa al conductor de la presencia de ocupantes en los asientos traseros median-



**EL RENDIMIENTO DE SU MOTOR DIÉSEL MÁS ENÉRGICO Y SUS CUALIDADES DINÁMICAS SON DOS DE SUS GRANDES ATRACTIVOS**

# Grande y que ande

Si buscamos un gran rendimiento y unos consumos comedidos la variante turbodiésel 2.0 TDI de 190 CV cobra un gran sentido. Asociada al cambio DSG7 y a la tracción total 4Drive brinda, además, unas cualidades dinámicas de primera. Las siete plazas y su completo equipamiento suman puntos extras.



◀ El volumen del maletero del Tarraco de siete plazas varía según las circunstancias: con siete plazas en uso se queda en 230 litros, crece hasta los 700 si sólo utilizamos cinco y el máximo volumen es de 1.775 litros.



El Tarraco hace gala de un habitáculo muy acogedor y ergonómico. La presentación es muy vistosa y totalmente digitalizada, tanto en el cuadro de instrumentos como en la pantalla táctil de 8 pulgadas que preside el salpicadero. No tendremos pro-

blema alguno para encontrar la posición idónea al volante gracias a las múltiples regulaciones eléctricas del asiento del conductor, con función de memoria de posición.

Si hay algo en lo que Seat lleva años destacando es en la puesta a punto del chasis

de todos sus vehículos. Con un enfoque siempre algo más deportivo y dinámico de lo habitual, el Tarraco tampoco defrauda en ese sentido. Pese a su tamaño generoso, se mueve como un 'peso ligero' por su sorprendente agilidad, más propia de una

## 2.0 TDI 190 CV Rendimiento y etiqueta C

El eficaz propulsor diésel 2.0 TDI desarrolla 190 CV en su variante más potente, y un generoso par máximo de 40,8 mkg disponible entre 1.750 y 3.250 revoluciones por minuto. Ofrece un gran rendimiento y un bajo nivel de sonoridad y vibraciones. Se apoya en tecnologías como el sistema 'start/stop', un filtro de partículas diésel o un sistema de reducción catalítica SCR mediante AdBlue para cumplir con la normativa en materia de emisiones. Y presume de la etiqueta ecológica 'C' de la DGT.



## GAMA TARRACO 2.0 TDI 190 CV DOS ACABADOS Y DOS AFOROS DIFERENTES

El motor 2.0 TDI de 190 CV ya está disponible en el Seat Tarraco, siempre asociado a la transmisión automática con doble embrague DSG de siete velocidades y a la eficaz tracción total 4Drive. También se ofrece únicamente con los acabados más completos de la gama, Xcellence y Xcellence Plus. Este último cuenta con siete plazas en su dotación de serie, aunque esta posibilidad también se ofrece en el Xcellence, a un precio de 850 euros. Algo similar ocurre con el

atractivo techo panorámico con regulación eléctrica, de serie en el Xcellence Plus y disponible en el Xcellence por 1.160 euros. Estos dos elementos son los que justifican la diferencia de precio de 1.320 euros entre los dos niveles de acabado. En las versiones con cinco plazas podemos optar, asimismo, a una rueda de repuesto minimizada que cuesta 210 euros. Si disfrutamos de un aforo de siete plazas sólo se contempla el kit reparapinchazos.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

El hermano mayor se hizo esperar, pero por fin ha llegado con todo el peso de la ley. Completa por arriba la atractiva y variada gama SUV de Seat, compuesta ahora por el Arona, el Ateca y el protagonista de estas páginas, el Tarraco.

Nace desde la plataforma MQB de batalla larga del Grupo Volkswagen y su carrocería mide 4,74 metros de longitud. Esta generosidad en centímetros no le priva de moverse con soltura en la gran ciudad y, a la vez, le

permite ofrecer un aforo con hasta siete plazas, aunque también dispone de versiones con cinco plazas.

El formato SUV que arrasa actualmente en los gustos de los conductores no descuida otros aspectos también muy apreciados en este tipo de vehículo de corte familiar, como son la modularidad o el sentido práctico. Por eso disfrutaremos de detalles como unas bandejas plegables tras los asientos delanteros o una segunda fila que cuenta con regulación longitudinal por partes.

Ni qué decir tiene que la

capacidad del maletero es realmente generosa, con 760 litros en el caso de la versión de cinco plazas. En la variante de siete plazas parte desde los 230, y si abatimos los dos últimos asientos de la tercera fila se incrementa hasta los 700 litros. En cualquier caso, el acceso a la zona de carga se realiza mediante un portón trasero motorizado, con función de pedal virtual.

Y es que el propulsor 2.0 TDI con 190 caballos que nos ocupa se asocia exclusivamente al acabado superior Xcellence. Esto trae consigo una dotación de serie real-

mente generosa. A modo de ejemplo, comentar que porta faros completos Full Led, cuadro de mandos configurable Digital Cockpit, climatizador trizona, asistente de aparcamiento automático Park Assist, control de crucero adaptativo, asistente de luces de carretera, frenada de emergencia en ciudad Front Assist con detección de peatones, sistema multimedia con pantalla táctil de 8 pulgadas, asistente de mantenimiento de carril, control de los ángulos muertos, detector de fatiga del conductor, cámara de visión trasera...

# AFORO VARIABLE EL TARRACO ES EL ÚNICO SUV DE SEAT QUE OFR ECE VERSIONES TANTO DE CINCO COMO DE SIETE PLAZAS



berlina que de un gran SUV de capacidad familiar.

En el eje delantero apuesta por un esquema McPherson, mientras que en la zaga monta una solución multi-brazo. Además, de manera opcional ofrece un chasis adaptativo DCC que presenta unos amortiguadores con firmeza variable, solución ideal para disfrutar de confort o deportividad según sea nuestro estado de ánimo o el escenario elegido.

No es el único aliado en este sentido. La versión más potente de la gama turbodiesel va asociada siempre al eficaz sistema de tracción total 4Drive. En condiciones normales actuará como un tracción delantera para op-

timizar el consumo, pero en caso de necesidad repartirá la motricidad con el eje trasero con el fin de estabilizar el conjunto. Este elemento incrementa claramente la agilidad y estabilidad de un conjunto que, con lo puesto, supera los 1.800 kilos. También aumenta claramente su capacidad para remolcar.

El Tarraco se disfruta al volante. La dirección es precisa, el propulsor TDI de 190 CV responde con solvencia, el cambio DSG con doble embrague es rápido en el salto entre las siete velocidades que presenta, los balances de la carrocería están bien controlados y las distancias de frenado registradas también brillan a gran altura.

▶▶ La presentación y ergonomía del interior brillan a gran altura. Las plazas traseras cuentan con climatización propia, y también contempla sistemas específicos para conducción 'off road'.

Esta versión se convierte en un gran devorador de kilómetros por el elevado confort de marcha que ofrece y por su consumo contenido, ya que los 7,0 litros de con-

sumo medio que homologa con las nueva –y más realista– normativa WLTP nos brinda una autonomía superior a los 850 kilómetros.

En este aspecto, depende-



▶ El propulsor 2.0 TDI de 190 CV se asocia exclusivamente al cambio DSG y a la tracción total 4Drive. Convence por su rendimiento en asfalto, y no se arruga ante los retos 'off road'.

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                             | TDI 190 5 PLAZAS         | TDI 190 7 PLAZAS         |
|-----------------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Disposición                       | Delantero transversal    | Delantero transversal    |
| Nº de cilindros                   | 4, en línea              | 4, en línea              |
| Cilindrada (c.c.)                 | 1.968                    | 1.968                    |
| Potencia máxima/rpm               | 190 CV / 3.500-4.000     | 190 CV / 3.500-4.000     |
| Par máximo/rpm                    | 40,8 mkg / 1.750-3.250   | 40,8 mkg / 1.750-3.250   |
| Tracción                          | A las 4 ruedas           | A las 4 ruedas           |
| Caja de cambios                   | Automática, 7 vel.       | Automática, 7 vel.       |
| Frenos del./tras.                 | Discos ventilados/Discos | Discos ventilados/Discos |
| Neumáticos                        | 235/50 R19               | 235/50 R19               |
| Peso (kg)                         | 1.816                    | 1.845                    |
| Largo/Ancho/Alto (mm)             | 4.735 / 1.839 / 1.674    | 4.735 / 1.839 / 1.674    |
| Volumen maletero (l)              | 760 / 1.920              | 230 / 700 / 1.775        |
| Capacidad depósito (l)            | 60                       | 60                       |
| De 0 a 100 km/h (s)               | 8,0                      | 8,0                      |
| Velocidad máxima (km/h)           | 210                      | 210                      |
| Consumo mixto (l/100 km)          | 5,6 (7,0 WLTP)           | 5,6 (7,6 WLTP)           |
| Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 147 (183 WLTP)           | 147 (200 WLTP)           |
| Precios desde... (euros)          | 40.580                   | 41.900                   |

rá de nuestro estilo de conducción y del modo elegido desde el Seat Drive Profile, asistente de conducción que nos permite, desde un mando giratorio, elegir entre seis programas diferentes.

De esta manera se puede optar por los modos Normal, Eco y Sport, que varían el mapa de actuación del motor, del cambio, de la dirección y del chasis. También

podemos hacerlo a nuestro gusto con el modo Individual.

Además, esta versión 4Drive no se pone de perfil para afrontar retos de cierto calado fuera del asfalto cuando es necesario. Por eso añade dos programas específicos, Nieve y Off Road. Con este último, junto a un control de descensos y a su generosa altura respecto al suelo, el Ta-

rraco puede afrontar pistas de tierra y obstáculos de dificultad media sin problema alguno. También se pueden montar neumáticos All Season en opción.

Por último, y algo que cobra relevancia día a día en cualquier modelo actual, es su completa oferta multimedia. Gracias a la tecnología Full Link nuestro Tarraco se puede vincular al smartpho-

ne mediante Apple Car Play, Android Auto y Mirror Link. Además, dispone del asistente personal de voz Amazon Alexa, que pone el mundo a nuestro alcance de una manera fácil y muy segura, disponible con el Seat Navi System Plus. Asimismo, dispone de un control gestual para manejar algunas funciones mediante un movimiento sencillo de la mano.

## SEGURIDAD TOTAL 5 ESTRELLAS EURONCAP

Uno de los principales objetivos –si no el más importante– perseguido por todos los fabricantes es desarrollar vehículos seguros. Por eso las selectivas pruebas que realiza el organismo independiente EuroNCAP son de vital importancia para detallar el grado de efectividad que se cumple con los rigurosos 'crash-test' a los que se someten los diferentes modelos. Y el nuevo Seat Tarraco no ha salido nada mal parado en este sentido. Muy al contrario, no sólo alcanzó las ansiadas cinco estrellas, máxima calificación que otorga este organismo; sino que también registró una gran puntuación en el resto de apartados. De hecho, logró un 97 por ciento en protección de adultos en caso de accidente, un 84 por ciento en la protección de niños, un 79 por ciento en seguridad de los peatones en caso de atropello y también un 79 por ciento en el equipamiento de asistentes relacionados con la seguridad.



## DOBLE NACIONALIDAD Diseño español, fábrica alemana

Seat tiene en Martorell su casa y gran centro de producción. El Tarraco ha sido diseñado y desarrollado en España, pero se fabrica en la línea de montaje de Volkswagen en Wolfsburg (Alemania), donde comparte protagonismo con el Tiguan, que equipa también la moderna plataforma MQB del Tarraco. Por lo tanto, el SUV más grande de la marca española presume de doble nacionalidad. Y no es la primera vez que en Wolfsburg se produce un modelo de la marca Seat, pues entre 1996 y 1998 fue el pequeño Arosa el que vio la luz en esa factoría germana.



▶ El Tarraco se ha desarrollado en España, aunque se fabrica en la línea de montaje de la planta alemana de Wolfsburg.

EL FABIA SCOUT ASOCIA SU ROBUSTA IMAGEN 'OFF ROAD' A ECONÓMICOS MOTORES DE GASOLINA Y UNA CARROCERÍA MUY FUNCIONAL

# Práctico y sin fronteras



Škoda explora el terreno de los crossover con su nuevo Fabia Scout, un modelo de amplísima y versátil carrocería familiar que pone en juego tres eficientes motorizaciones de gasolina de tres cilindros, un equipamiento personalizado y precios muy accesibles que arrancan en 13.100 euros.

En línea con otros modelos de Škoda de imagen 'off road', como el Karoq, el Kodiaq o el Scout basado en el Octavia, el nuevo Fabia Scout completa la familia más aventurera de

la marca, y lo hace, además, ofreciendo todos los motores y todos los colores habituales del Fabia Combi, del que se diferencia notablemente por sus llantas de aleación de 17 pul-

gadas en antracita metalizada pulido –de serie– o diversos elementos distintivos de la carrocería, como el alerón frontal especial en negro mate con acabado plateado, que enfati-

za el efecto de la parrilla rediseñada y de los nuevos faros delanteros, ahora más estrechos. El negro mate también es el color de los revestimientos de los pasos de rueda y

los marcos de las ventanillas, mientras que los retrovisores exteriores y los raíles del techo brillan en color plateado. Y como el spoiler frontal, el nuevo paragolpes trasero con difusor combina negro mate y color plateado.

Con una longitud de 4,26 metros que le habilita para moverse con idéntica soltura dentro de la ciudad como en autovías, carreteras de montaña o caminos estrechos, el Fabia Scout sorprende de puertas adentro por su amplitud. Cinco cómodas plazas y un maletero sin rival en su clase, pues ofrece 530 litros en condiciones normales y puede ampliarse hasta 1.395 litros si abatimos el respaldo de la segunda fila, que cuenta con división 60:40 para potenciar la modularidad. Y el habitáculo dispone de numerosos espacios donde guardar objetos.

Asimismo, se beneficia de todas las mejoras aplicadas a la gama Fabia tras su actualización, empezando por el nuevo panel de instrumentos y siguiendo por unas tapicerías de mejor aspecto. Por vez primera, además, el Fabia puede equipar opcionalmente faros delanteros y traseros LED, mientras que los nuevos sistemas de asistencia incluyen Auto Light Assist –cambio automático de luces cortas y largas–, Blind Sport Detect –detección de vehículos en el ángulo muerto de los retro-



◀ El Fabia Scout se beneficia de todas las mejoras adoptadas tras la reciente renovación de la gama Fabia, como un exterior más distintivo, nuevas tapicerías y un nuevo panel de instrumentos.

visores– y Rear Traffic Alert. Este último usa sensores de radar al salir marcha atrás de una plaza de aparcamiento o de un acceso para vigilar el tráfico y avisar al conductor con antelación. A ello se suman

nuevas características Simply Clever como dos puertos USB en la parte trasera del habitáculo, alfombrilla del maletero de doble cara o una linterna LED extraíble y recargable durante la conducción.

En cuanto a la gama mecánica, el cliente del Fabia Scout puede elegir entre tres económicos motores de gasolina 1.0 tricilíndricos, siempre con emisiones de CO<sub>2</sub> por debajo de 120 g/km. La opción básica, cuyo precio parte ahora de 13.100 euros, es el 1.0 MPI de 55 kW (75 CV), que presume de un consumo medio de 4,9 l/100 km y tiene un rendimiento adaptado a usos por la ciudad y su entorno, o a los viajeros que prioricen el confort a las altas prestaciones.

El siguiente escalón en la oferta de motores es el 1.0 TSI de 70 kW (95 CV), ligado como el MPI a un cambio ma-

nual de cinco velocidades pero que aporta un rendimiento superior en carretera –ver ficha técnica–, lo que no apareaja mayor consumo. Más bien lo contrario, pues se conforma con 4,6 l/100 km.

Y la tercera alternativa mecánica es el 1.0 TSI de 81 kW (110 CV) –con turbo e inyección directa, como la versión de 95 CV–, que puede asociarse a un cambio manual de seis velocidades o a la transmisión automática DSG de doble embrague y siete marchas. Y en ambos casos, el equilibrio entre prestaciones, consumo y emisiones es ejemplar, pues disfrutaremos de una conducción dinámica pero beneficiándonos de una economía que ayudará a cuadrar las cuentas familiares por más aventuras que emprendamos.

Motor 16 para ŠKODA



◀ Las llantas de aleación de 17 pulgadas en antracita metalizado pulido 'Praga' son de serie en las versiones Scout. Además, la carrocería integra detalles de personalización en negro mate y en color plateado.

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                            | 1.0 MPI 55 kW         | 1.0 TSI 70 kW         | 1.0 TSI 81 kW         |
|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición                      | Delantero transversal | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros                  | 3, en línea           | 3, en línea           | 3, en línea           |
| Cilindrada (c.c.)                | 999                   | 999                   | 999                   |
| Potencia máxima (CV/rpm)         | 75 / 6.200            | 95 / 5.000-5.500      | 110 / 5.000-5.500     |
| Par máximo (mkg/rpm)             | 9,7 / 3.000-4.300     | 16,3 / 1.500-3.500    | 20,4 / 2.000-3.500    |
| Tracción                         | Delantera             | Delantera             | Delantera             |
| Caja de cambios                  | Manual, 5 vel.        | Manual, 5 vel.        | Man. 6 v. / DSG 7 v.  |
| Frenos del./tras.                | Discos vent. / Tamb.  | Discos vent. / Discos | Discos vent. / Discos |
| Neumáticos                       | 215/40 R17            | 215/40 R17            | 215/40 R17            |
| Peso (kg)                        | 1.106                 | 1.141                 | 1.152 (DSG: 1.185)    |
| Largo/Ancho/Alto (mm)            | 4.262 / 1.732 / 1.467 | 4.262 / 1.732 / 1.467 | 4.262 / 1.732 / 1.467 |
| Volumen maletero (l)             | 530 / 1.395           | 530 / 1.395           | 530 / 1.395           |
| Capacidad depósito (l)           | 45                    | 45                    | 45                    |
| De 0 a 100 km/h (s)              | 15,2                  | 10,9                  | 9,7 (DSG: 10,2)       |
| Velocidad máx. (km/h)            | 169                   | 185                   | 196 (DSG: 195)        |
| Consumo mixto (l/100 km)         | 4,9                   | 4,6                   | 4,7 (DSG: 4,8)        |
| Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 111                   | 105                   | 107 (DSG: 110)        |
| Precios desde... (euros)         | 13.100                | 14.100                | 14.700                |



la frase

José Vicente de los Mozos. Presidente de Anfac

«La competitividad de la industria hay que trabajarla día tras día, con medidas de flexibilidad, con un entorno de políticas públicas favorables y con reformas que mantengan nuestro posicionamiento en Europa».

la cifra

202.600

coches ha vendido SEAT de enero a abril de 2019 (+7%), superando por primera vez las 200.000 unidades en ese periodo. Crecimiento sólido y aumento de cuota, sobre todo en los principales países europeos, con Alemania (40.100), Argelia (11.900) y Reino Unido (25.500) con la mayor subida de coches entregados.



SEGÚN ACEA, SE MANTIENEN LAS GRANDES DESIGUALDADES

A menos renta, menos mercado de eléctricos

La Asociación de Fabricantes Europeos (Acea) vuelve a llamar la atención sobre las abismales diferencias entre los mercados de la UE en la implantación del coche eléctrico (ECV). Implantación muy alejada de los mínimos necesarios para cumplir los estándares de reducción de emisiones previstos, especialmente

en los países de renta per cápita mas baja. De hecho, según Acea la influencia del nivel económico en la implantación de esa tecnología llega hasta el punto de situar la cuota por debajo del 1% cuando el PIB no supera los 29.000 euros, lo que supone más de la mitad de los 28 de la UE, incluidos los nuevos miembros de Europa

central y oriental, e incluso España, Italia y Grecia. Por contra, los eléctricos superan el 3,5% del mercado en los estados que sobrepasan los 42.000 euros, como Finlandia, Países Bajos o Suecia.

Son datos de 2018, con los que los fabricantes recalcan, de nuevo, la necesidad de que las ventas de eléctricos y coches movidos por energías alternativas repunten con fuerza para bajar las emisiones de los automóviles el 15% en 2025 y el 37,5% en 2030, partiendo de los 95 g/km de CO2 establecidos para 2021; partiendo de que sólo el 2% de los turismos matriculados el año pasado eran eléctricos.

Acea también recalca la división entre Europa central y oriental en lo que a la comercialización de esos automóviles se refiere, y la no menos profunda di-

ferencia norte/sur, con Lituania, Bulgaria y Eslovaquia como ejemplos de los países del Este, y España, Grecia o Italia como representantes del sur. Aunque es Letonia donde menos eléctricos se vendieron el pasado año

(93 unidades y un PIB de 14.000), Polonia tiene la cuota más baja: 0,2%, con una renta de 12.000 euros.



LOS 5 GRANDES DE LA UE

|                                 |                   |
|---------------------------------|-------------------|
| ALEMANIA: 67.658 eléctricos,    | 2,0% del mercado  |
| REINO UNIDO: 59.947 eléctricos, | 2,5% del mercado. |
| FRANCIA: 45.623 eléctricos,     | 2,1% del mercado. |
| ITALIA: 9.731 eléctricos,       | 0,5% del mercado. |
| ESPAÑA: 11.810 eléctricos,      | 0,9% del mercado. |

en breve

► **MERCEDES ELIMINA EL CO2.**- El fabricante alemán pretende que en veinte años sus turismos nuevos no emitan CO2. Es la estrategia 'Ambition2039' presentada por Ola Källenius, el sustituto de Dieter Zetsche al frente de Mercedes-Benz. El nuevo presidente también aspira a que en 2030 la mitad de las ventas del grupo sean eléctricos e híbridos, con los motores de combustión de estos últimos propulsados por combustibles sintéticos, procedentes de energías regenerativas neutrales en dióxido de carbono.

► **CAMIONES DE ALTA CAPACIDAD PARA REDUCIR EMISIONES.**- Es la petición de los constructores europeos (ACEA) para todos los países de la UE, porque los vehículos con alta capacidad de carga mejoran eficiencia y productividad al poder reemplazar cada uno de ellos a dos convencionales.

► **ALEMANIA MULTA A PORSCHE.**- Con 535 millones de euros ha sancionado la fiscalía alemana de Stuttgart al fabricante de automóviles por negligencias en los test de emisiones de gases.

► **MOVILIDAD SEGURA EN BARCELONA.**- El sistema Autonomous Ready de ayuda a la conducción cuenta con 170 unidades de flota y 79 autobuses urbanos en Barcelona. Esta iniciativa de la DGT y el Ayuntamiento de la Ciudad Condal contempla subir a cinco mil los vehículos equipados con cámaras de visión artificial, que interpretan el entorno y emiten alertas sonoras y visuales para prevenir colisiones y atropellos.

Opinión

Teófilo de Luis Rodríguez. Expresidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados.

España en seguridad vial, determinante en Europa

Se inicia la XIII Legislatura, que debe contribuir a la solución de muchos problemas que tienen los ciudadanos. Es cierto que, al conformarse una nuevas Cortes, se pueden formar mayorías distintas de las existentes en Cámaras precedentes y que los mandatos de la Legislatura XII queden desactivados, salvo que el nuevo Ejecutivo los asuma o en torno a ellos se reafirme la nueva Cámara.

En el ámbito de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que he tenido el honor de presidir en la última Legislatura, bueno sería que el trabajo hecho por todos buscando la aportación de ideas para mejorar la seguridad vial fuera aprovechado sin tener que reproducir debates, que han contado en la votación con el apoyo unánime de los Grupos presentes. Así, la Comisión aprobó por unanimidad iniciativas como: el factor humano determinante en un accidente, la mejora de la protección pasiva para motoristas, la actualización del carnet por puntos, mejorar la eficacia en el control de vehículos con más años (ITV), reforzar las clases presenciales, la regulación con carácter general de los usos de elementos de movilidad personal o el impulso a medidas para renovar vehículos en función de su antigüedad y renta del beneficiario, sin olvidar la necesaria atención a la señalización de la red viaria. Asuntos aprobados, que no deberían necesitar ratificación y que el nuevo Gobierno, dado el apoyo recibido, debería asumir en el desarrollo de sus responsabilidades. En caso contrario, y salvo que la Comisión manifieste su voluntad de ratificarlos, deberían ser introducidos en debate con una pérdida de tiempo innecesaria.

En mi modesta opinión, también pudiera ser interesante que la nueva Comisión considerara que, puesto que nuestro modelo de seguridad vial nos sitúa en cabeza de Europa, aportáramos nuestra experiencia al aumento de la seguridad de los socios comunitarios. Si el espacio Europeo permite la libre circulación de personas y bienes y si la seguridad vial se debe considerar asunto de Estado, bueno sería que se estableciera un fluido intercambio de experiencias, que ofreciera las mejores garantías, sea cual sea el origen del conductor.

Si en ciertos países se entiende de interés el bloqueo del encendido, según las condiciones del conductor, quizás fuera oportuno analizar si debería ser requisito para el transporte pesado o el de viajeros; si la duración de la vigencia del carnet es muy variable y durante esa vigencia sobreviene una lesión permanente, que afecta a las capacidades del conductor, debería haber respuesta unánime en Europa, como también los requisitos para la formación. Asimismo parece lógico buscar la mayor homologación en la señalización y en los recursos que, en caso de emergencia, puedan garantizar más seguridad.

Mi experiencia en estos últimos años me da fundadas esperanzas de que el papel del país en el ámbito de la Seguridad Vial en Europa resulte muy positivo por los buenos créditos acumulados y por la constante tensión que sobre el particular he vivido. Estoy seguro que esa tensión se mantendrá en la nueva Legislatura y, con la importante aportación de sus miembros, España será determinante en Seguridad Vial en Europa.



el horizonte en 2025 Facanuto recuerda la urgencia de un marco jurídico estable para la relación entre fabricantes y concesionarios, y el avance hacia una movilidad descarbonizada y sostenible. Punto que requiere un plan de achatarramiento de, al menos, 2.500 millones de euros, para sustituir un parque envejecido por tecnologías más eficientes.

Cataluña Nuevos radares de tramo

Con los dos radares que acaban de entrar en funcionamiento en la A-2—puntos kilométricos 539,2 al 545,1 en ambos sentidos—ya son treinta los controles de este tipo en la red viaria catalana. Suman 146,44 kilómetros, en los que se multa a los vehículos cuya media sobrepasa la velocidad máxima establecida; que en el caso de los dos nuevos de este año es 120 km/h.

Con el 0,3% le siguen Eslovaquia (16.600 euros) y Grecia (17.100 euros), con Chequia (20.500 euros) y Lituania (15.900 euros) completando el quinteto de la menor penetración, con el -4%.

En el extremo superior del espectro destaca Noruega, que se toma como punto de referencia, sin valorar—explica Acea— que se trata de una excepción, tanto por su PIB (73.200 euros), que supone más del doble del promedio de la UE (30.600 euros), como por el 49,1% de eléctricos en su mercado. De hecho, los países que ocupan el segundo y tercer lugar, Suecia y los Países Bajos, tienen algunos de los PIB más altos de la UE, pero sus eléctricos se quedan en 8% y 6,7%, respectivamente.

Ante esa situación, Erik Jonnaert, el secretario de

la asociación de fabricantes de automóviles, recuerda que «las tecnologías de cero y bajas emisiones debe ser abordada por los gobiernos como una cuestión de prioridad». Gobiernos que «además de invertir en la infraestructura de carga deben implementar incentivos significativos y sostenibles para alentar a más consumidores al cambio», completa Jonnaert, que considera que todas las personas «en toda la UE deberían poder comprar un vehículo eléctrico, sin importar en qué país vivan». Un deseo por el momento utópico, dadas las grandes diferencias entre las medidas de apoyo que existen en casi todos los estados de la Unión Europea. De hecho, solo doce ofrecen primas o bonificaciones a los compradores de estos vehículos.

vigencia del convenio y un incremento salarial del 4% durante ese tiempo.

Faconauto Peticiones al nuevo Gobierno

Siete son las medidas en que la patronal de los concesionarios cifra las actuaciones del nuevo Gobierno para que el sector del automóvil no pierda competitividad, empleo e inversiones. Empezando por la reactivación urgente del Plan Estratégico de la Automoción presentado al final de la anterior legislatura. Con

Señalización Gran déficit de conservación

Más de 2,3 millones de señales y unos 350.000 m<sup>2</sup> de carteles orientativos instalados en España desbordan la garantía de su lámina retrorreflectante, deficiencia que supone un riesgo para la seguridad vial. Lo asegura AFASEMETRA (fabricantes de señales metálicas de Tráfico), que coloca en 196 millones la inversión necesaria para subsanar ese déficit de mantenimiento, que supone una peligrosa pérdida de visibilidad.



Ganvam Cambio en la presidencia

«Para iniciar una nueva etapa en la política», Lorenzo Vidal de la Peña deja la presidencia de Ganvam (vendedores y reparadores de vehículos), que asumió en octubre de 2017. Como sustituto, la junta directiva



de la asociación ha elegido a Raúl Palacios, empresario valenciano muy ligado al automóvil, que afronta su nue-

va responsabilidad ante los retos a los que se enfrenta la distribución de la automoción y la transformación digital que impone la nueva movilidad.

Volkswagen AG Asegurar el futuro

El grupo alemán acomete la transformación que afronta la industria del automóvil con medidas destinadas a fortificar su ofensiva en el campo de la electrificación y hace frente a los retos de una industria cada vez más compleja. En esa línea se

encuadran los mil millones de euros aprobados por el Consejo de Administración para la creación de una planta de producción de baterías en Europa, que estará en Salzgitter (Alemania). Se une el visto bueno al inicio de negociaciones concretas para una nueva factoría multimarca en el Viejo Continente y la búsqueda de una solución industrial para MAN Energy Solutions y Renk, centradas las perspectivas de crecimiento de ingeniería mecánica en el Grupo. Además, coincidiendo con el Salón de Barcelona, al que por primera vez

las marcas del Grupo VW han acudido juntas, el consejero delegado de Seat y máximo representante de las empresas del consorcio automovilístico en España, Luca de Meo, anunció que VW lanzará veinte eléctricos y quince híbridos enchufables en el país hasta 2022.

Nissan Motor Ibérica Un pacto que recorta 600 empleos

El acuerdo alcanzado por empresa y sindicatos asegura que Nissan seguirá

fabricando automóviles en Barcelona y contará con los setenta millones de euros previstos para la nueva planta de pintura de última generación, acorde con los nuevos requisitos medioambientales. Prejuicios, con una compensación del 85% del salario hasta la jubilación a los 63 años, y bajas voluntarias centran el pacto, que afectará a 600 trabajadores de los 3.200 que hay en plantilla. Además, se incluye el compromiso de la compañía de evitar, en lo posible, otras medidas de reestructuración durante la

RENAULT



DE NUEVO EN CANNES

36 años ha cumplido ya la colaboración de Renault con el Festival de Cine de Cannes. Desde 1983 la marca es coche oficial de este evento y este año ha cedido una flota cercana a los 300 vehículos –entre ellos 200 Espace Initiale Paris y 60 Talisman– para el transporte de los invitados, miembros del jurado y personalidades.

En el evento, los modelos de Renault participaron en más de 20.000 viajes desde el aeropuerto hasta la Croisette, donde se celebró el Festival. En la alfombra roja también estuvieron presentes los eléctricos ZOE y Twizy.

CITROËN

100 AÑOS DE PUBLICIDAD

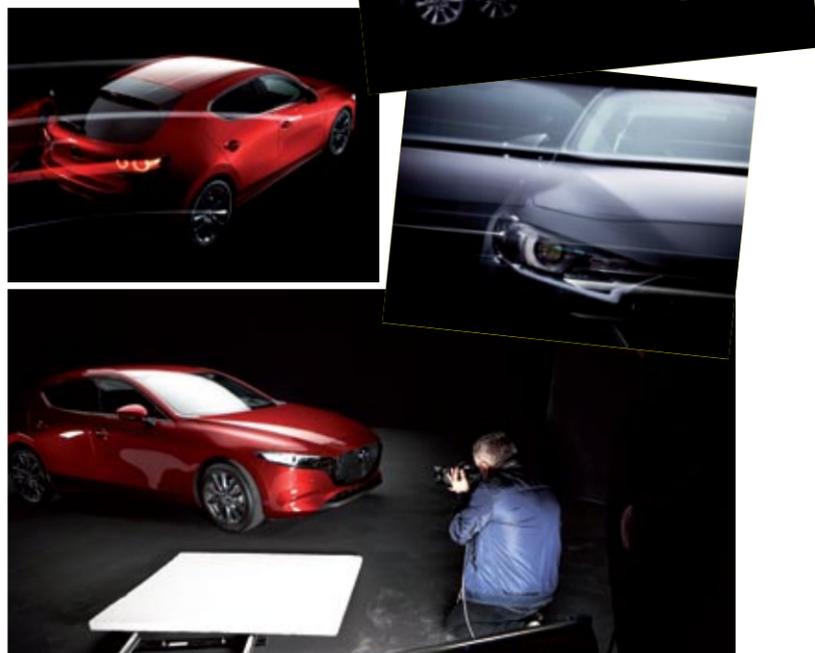
“André Citroën lo inventó todo, o casi, de la publicidad: la promoción, los eventos, la primera publicidad femenina, la primera publicidad aérea”. Con estas palabras



el publicista Jacques Séguéla, describe lo que ha supuesto Citroën en el mundo de la publicidad. La marca celebra este 2019 su centenario y Séguéla ha recopilado en un libro los anuncios que resumen su historia.

FOTOGRAFÍAS DE RANKIN

El Mazda3 se ha puesto bajo el objetivo del influyente fotógrafo británico Rankin.



SEIS IMÁGENES PARA CAPTURAR LA ESENCIA DEL MAZDA3

Mazda diseña sus coches para que no sean simplemente máquinas, pretende que transmitan emociones. Con esta filosofía ha creado el nuevo Mazda3. Y para darlo a conocer, nada mejor que poner al nuevo modelo bajo el objetivo de uno de los fotógrafos más reconocidos, el británico Rankin, al que se le encomendó la tarea de realizar

una sesión fotográfica que capturara la esencia de este automóvil. El resultado son una serie de seis imágenes sin ningún tipo de retoque en las que el Mazda3 se convierte en una obra de arte gracias al uso de la luz y a la creación de movimiento a través de la cámara. Rankin es uno de los fotógrafos más influyentes en el mundo de la moda y el retrato. Para su objetivo han posado personajes tan conocidos como Daniel Craig, Kate Moss, David Bowie o la mismísima reina de Inglaterra y sus imágenes se han expuesto en prestigiosas galerías de todo el mundo, como el MoMA de Nueva York o el Victoria & Albert Museum de Londres.

CREACIÓN DEL PEUGEOT DESIGN LAB SI TE GUSTAN LAS OSTRAS...

Las propuestas del Peugeot Design Lab, el estudio de diseño y laboratorio de ideas de la marca, suelen ser rompedoras. Hace muy poco creó un 'food truck' para el conocido ostricultor francés Gillardeau. Y ahora ha diseñado también para esta empresa un triciclo eléctrico con hasta 160 kilómetros de



SOLIDARIDAD

Opel colabora con Aldeas Infantiles SOS y por cada cliente que acuda a revisar su vehículo (gratis, hasta el 1 de junio) donará una merienda solidaria. El reto es conseguir 100.000 meriendas.

LEXUS ART CAR PROYECTO GANADOR

El proyecto 'Bluz', de la diseñadora Ana Soler, de A Coruña, representará a España en la fase internacional del concurso Lexus Art Car, cuya final europea se celebrará a finales de junio en Chantilly (Francia). Lexus es una marca vinculada al arte y esta iniciativa es la muestra de su conexión con esta disciplina.

Este año, la marca pidió a siete estudios de diseño españoles que hicieran una interpretación libre del nuevo crossover UX 250h. La propuesta más votada por los internautas ha sido 'Bluz', un proyecto que apuesta por hacer visible lo invisible, el aire, a través de unas varillas con la punta fluorescente.



El crossover UX 250h ha servido de inspiración para el diseño del proyecto 'Bluz'.

CON EL GRAND CHEROKEE TRACKHAWK JEEP BATE EL RÉCORD DE VELOCIDAD SOBRE HIELO

El Jeep Grand Cherokee Trackhawk ya es oficialmente el SUV más rápido sobre hielo después de circular a 280 km/h sobre el lago Baikal, en Rusia.

El Baikal, el lago más profundo y antiguo del mundo, es el escenario elegido cada año para celebrar el 'Speed Days of the Baikal Ice Motor Sports Festival'. Un evento que este 2019 ha contado con un claro ganador, el Jeep Grand Cherokee Trackhawk, que se coronó como el SUV más rápido del mundo, batiendo el récord

de velocidad sobre hielo. Según las mediciones realizadas, el Grand Cherokee Trackhawk llegó a los 257 km/h de velocidad media y alcanzó una velocidad máxima de 280 km/h; solo 10 km/h menos de su velocidad máxima homologada. Las cifras de velocidad se certificaron en una distancia de un kilómetro.



El Jeep Grand Cherokee Trackhawk equipa un poderoso motor V8 6.2 litros de 710 caballos.

DE CANARIAS A BUSAN, EN COREA 17.000 KILÓMETROS Y 22 PAÍSES CON EL KONA ELÉCTRICO

Hyundai quiere demostrar que se puede cruzar el mundo sin contaminar. Para lograrlo, Chang-Hyun Moon (Yuna), un ingeniero coreano que ha pasado gran parte de su vida en Canarias, recorrerá con el Kona eléctrico

los más de 17.000 kilómetros que separan Las Palmas de Gran Canaria y Busan, en Corea, la ciudad

de sus ancestros. Con este viaje por 22 países, Yuna emula la aventura de su padre, un capitán de un barco pesquero coreano que quería dar la vuelta al mundo por mar, pero Yuna lo hará por carretera y con el Kona eléctrico como compañero. El recorrido arrancó el pasado 15 de mayo y está previsto que Yuna llegue a Busan aproximadamente a mediados del mes de julio.



SEXTA EDICIÓN EL REAL MADRID, EN LA AUDI CUP

Real Madrid, FC Bayern, Fenerbahçe Estambul y Tottenham Hotspur son los equipos que disputarán la sexta edición de la Audi Cup. Desde 2009, la marca de los cuatro aros organiza cada dos años este torneo que reúne a los equipos más prestigiosos de Europa y marca el inicio de la pretemporada futbolística.

Esta edición se disputará los próximos 30 (semifinales) y 31 de julio (tercer y cuarto puesto y final) en el estadio Allianz Arena de Múnich.



+ en www.renault.es

+ en http://tcrossfest.com

+ en www.mazda.es

+ en www.peugeotdesignlab.com

+ en www.opel.es

+ en www.hyundai.es

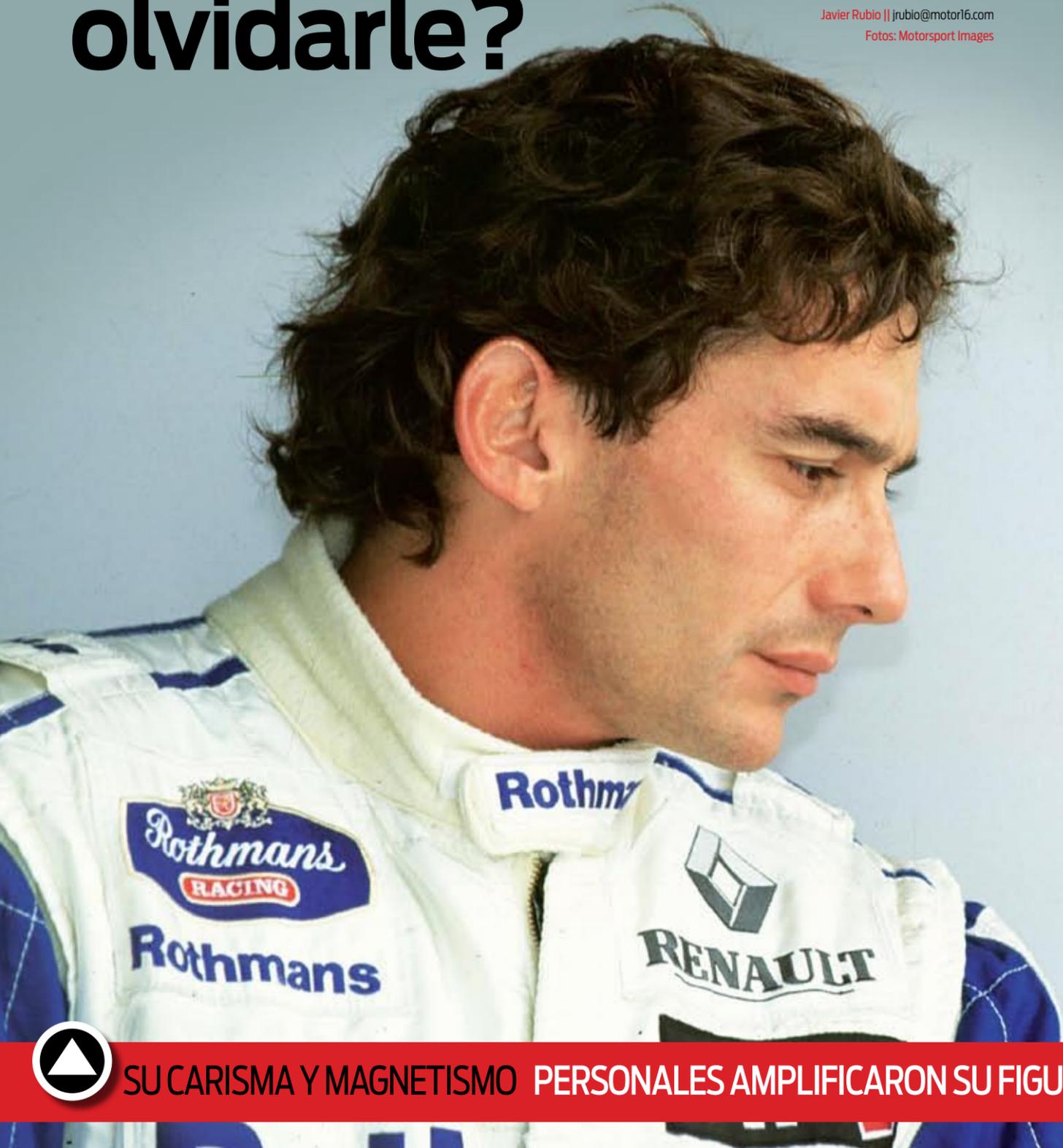
+ en www.audi.es

# ¿Por qué nadie consigue olvidarle?

Antes y durante el pasado 1 de mayo, los medios de comunicación de todo el mundo recogieron la figura de Ayrton Senna con motivo del vigesimoquinto año desde su fatal accidente. Un cuarto de siglo después el brasileño sigue presente en el imaginario colectivo por su talento único y la singularidad de su personalidad. Porque Senna marcó una línea que delimita dos épocas diferentes de la Fórmula 1.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Motorsport Images



Se dice que nadie muere cuando su espíritu sigue vivo dentro de quienes le sobreviven. “Cada época tiene a alguien que cambia el deporte, y él fue una de esas personas”. Damon Hill, campeón del Mundo de 1996, sintetizaba recientemente por qué Ayrton Senna sigue tan presente en la memoria colectiva 25 años después de su fallecimiento en aquel fatídico 1 de mayo de 1994. No solo se trataba de su talento único, sino también de una personalidad carismática y magnética que abarcaba todo un amplio abanico de rasgos psicológicos. El legado de Ayrton Senna dejó una huella imborrable en los circuitos, pero también en el imaginario colectivo como un icono que excedía el terreno meramente deportivo.

Su llegada a la Fórmula 1 marcó una nueva era por una forma implacable e intensa de enfocar la competición desconocida hasta entonces. No se trataba solo de su única habilidad al volante, sin también de dedicación absoluta, obsesiva, una ambición ilimitada y determinación y agresividad desconocida hasta entonces. Por todo ello, su fallecimiento fue una suerte de meteoro gigante impactando en el planeta de la Fórmula 1, pero también en la sociedad de entonces, especialmente en Brasil.

El perfil de los pilotos que fueron llegando a este mundo también tuvieron a Ayrton Senna como arquetipo de referencia. De hecho, muchos de los actuales protagonistas de la parrilla citan al brasileño como referencia cuando son preguntados al respecto. La conciencia de su propio talento y la disposición a marcar su propio camino se puso en evidencia ya desde antes de llegar a la Fórmula 1.

Durante toda su carrera, incluso en categorías inferiores, siguió su propio camino con un sello personal e intransferible, consciente de su destino de campeón. El propio Ron Dennis recordaba sus prime-



Los homenajes y actos de recuerdo hacia Senna han sido constantes en el mundo de la Fórmula 1 desde su desaparición. Este, de Lewis Hamilton en 2017 en Canadá.



▲ Aunque debutó con Toleman en 1984, fue en 1985 –corrió con Lotus desde ese año hasta 1987– cuando Senna evidenció su enorme poder.

ros encuentros con el brasileño cuando aún era una joven promesa y el responsable de McLaren ya el hombre más poderoso de la Fórmula 1. Todos los que vieron a Senna en la Fórmula Ford en 1982 supieron que estaban ante un piloto diferente. Ron Dennis

entre ellos, quien le ofreció financiar su temporada de Fórmula 3. Pero Senna quería controlar su talento y rechazó su oferta. Incluso probaría al año siguiente un McLaren, pero un despechado Dennis le pagó con su propia medicina y no quiso ficharle. Tuvo

que hacerlo años más tarde, pagando millones por el motor de Honda y las exigencias del brasileño.

Su personalidad concentrada y profunda, absolutamente determinada a su misión con una vocación sacerdotal, no pasó desapercibida desde el primer momento en los circuitos. En Mónaco 1984, con tan solo un puñado de carreras de Fórmula 1 como bagaje, el mundo descubrió que aquel joven delgado e introvertido era ya un campeón del mundo en potencia. La seguridad ante su propio destino era tan intimidante como su comportamiento en la pista. Un año después, Portugal 1985, logró una de las victorias más aplastantes de la historia. Era su primer triunfo. Ya por entonces sus rivales comprendieron que se encontrarían ante un listón desconocido hasta entonces.

En una época donde aún competían pilotos como Niki Lauda, Alain Prost, Nigel Mansell o Nelson Piquet, Senna aparecía dotado con un talento sobrenatural. La intensidad emocional de su desempeño cada vez que subía a un monoplaza contribuyó a cimien-



# VEINTICINCO AÑOS DESPUÉS DE SU MUERTE, AYRTON SENNA SIGUE REENCARNADO EN EL MITO POR EXCELENCIA DE LA FÓRMULA 1

tar una aureola y carismas desconocidos hasta entonces. Vuelta tras vuelta, en cada sesión de entrenamientos o en carrera, Senna vivía para destrozar a sus rivales. Al final su mayor enemigo era él mismo, y convirtió la superación de sus propios límites en el gran estímulo de su carrera. «Yo daba el 99 % a la competición. El 1 % restante, a mi familia y otros temas. Ayrton daba el 110 %», declararía en su día Alain Prost, quien llegó a acusar al brasileño de que su temeridad y sus creencias religiosas le llevaban a arriesgar su vida y la de sus rivales con un sentido de impunidad como ningún otro piloto hasta entonces.

Su carácter de icono de la competición quedó ilustrado por aquella frase icónica que se convirtió en la horma del piloto de raza. “Competimos para ganar, y si no vas a por el hueco, no serás nunca un pi-



◀ Minutos antes de la carrera de Imola, Senna charlaba relajadamente con Schumacher, entonces en Benetton.

loto de carreras”, le contestó a Jackie Stewart en aquella famosa y tensa entrevista en la que el tricampeón británico le

reprochaba tantos incidentes al defender y adelantar. Filosofía competitiva al margen, Senna también quería jus-

tificarse a sí mismo el episodio de Suzuka 1990, cuando sacó a Prost de la pista en su afán de revancha por lo ocurrido un año antes en Suzuka. Porque Senna también exudaba una total convicción en sus principios para lograr implacablemente sus objetivos. No siempre con razón.

Senna también modificó el paisaje de la Fórmula 1 porque su concentración y dedicación absolutas exprimían, primero a sí mismo, y luego a los equipos para los que trabajaba. Por ejemplo, en 1991, cuando logró su tercer título cuando, sobre el papel, Williams contaba con el mejor monoplaza. En este sentido, el apelativo de ‘Magic’ llegó por su increíble capacidad a una sola vuelta, logrando poles extraordinarias tanto en la época de Lotus como en McLaren.

Aunque a pesar de terminar contra los raíles, Mónaco 1988 fue el primer episodio en



◀ Su última salida. Al volante del FW16 con el que minutos después perdería la vida, Senna partía desde el primer puesto de la parrilla en el Gran Premio de San Marino. El brasileño logró 65 ‘poles’, la primera en Estoril en 1985.



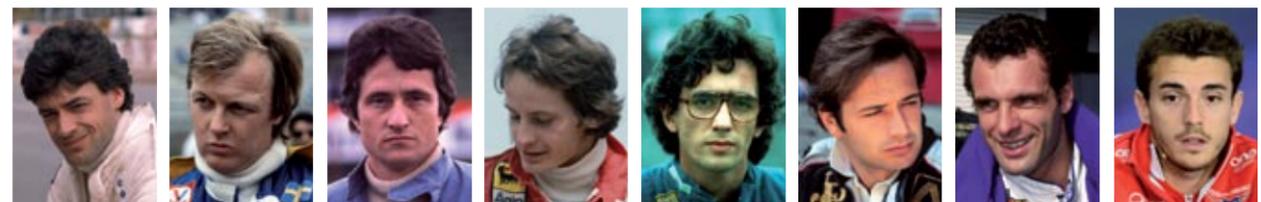
◀ Junto a estas líneas, arriba, con el McLaren MP4/4 Honda sobre el circuito belga de Spa-Francorchamps en 1988. Y debajo, con el Lotus 98T Renault, en 1986. Más a la izquierda, al volante del FW16 Renault el mismo día de su muerte.

## UNA LISTA INTERMINABLE, HASTA AYRTON SENNA

Si 1994 marcó una línea en la lista de fallecidos en accidente de Fórmula 1, hasta entonces fue fatídicamente larga. Tomando los años setenta como referencia, destaca en 1970 la muerte de Jochen Rindt en Monza, figura de la época y campeón del mundo a título póstumo esa temporada. Al año siguiente fue el suizo Jo Siffert. En 1973 fue el turno de otra de las grandes figuras de la época, Francois Cevert, en Watkins Glen. Ese mismo año también cayó en el incendio de su monoplaza Roger Williamson. La lista no paraba en aquellos años, y le tocó a otra figura en 1974, Peter Revson. Cada temporada, al menos un fallecido. Helmuth Koinigg falleció aquel mismo año y Mark Donohue en 1975.

Tom Pryce moría víctima de un desgraciado accidente en 1977, golpeado por un extintor de un comisario atropellado en Kyalami. En 1978 falleció otra de las estrellas del momento, el sueco Ronnie Peterson. No lo hizo en la pista de Monza, sino en el hospital, fruto de una mala atención médica desde el momento de su accidente, que le pasó factura al día siguiente. En 1980 se fue el francés Patrick Depailler, aunque en unos entrenamientos privados en Hockenheim. En 1982 tuvo lugar otro de los grandes dramas de este deporte cuando el piloto más carismático del momento, Gilles Villeneuve, falleció en los entrenamientos de Zolder. Un mes después moría el debutante

italiano Riccardo Paletti en el Gran Premio de Canadá al embestir por detrás a otro monoplaza en la salida. Muchos de los fallecimientos anteriores no se hubieran producido en las condiciones de seguridad actuales. Como el de Elio de Angelis, sin atención sanitaria adecuada en unos entrenamientos privados en Paul Ricard. Murió por inhalación de humo al día siguiente al no haber sido asistido por unos comisarios que carecían de equipamiento. Todo cambió a partir del fallecimiento de Rattenberger y Senna. Nadie podía imaginar que el brasileño pudiera ser víctima de ese destino. Afortunadamente, nada volvió a ser igual en la Fórmula 1.



- TOM PRYCE**  
El británico murió en 1977 en Kyalami, golpeado por el extintor de un comisario, que cruzaba la pista.
- RONNIE PETERSON**  
El piloto sueco falleció en 1978. Pero no en el circuito, sino al día siguiente por una atención médica errónea.
- PATRICK DEPAILLER**  
La muerte del francés se produjo en unos entrenamientos privados en 1980.
- GILLES VILLENEUVE**  
El excelente piloto canadiense falleció en los entrenamientos de Zolder. Corría el año 1982.
- RICARDO PALETTI**  
Debutante esa temporada, el italiano murió en Canadá en 1983 al ser embestido por detrás en la salida.
- ELIO DE ANGELIS**  
La falta de atención sanitaria fue decisiva en su muerte en unos entrenamientos en Paul Ricard.
- ROLAND RATZENBERGER**  
El piloto austriaco falleció en Imola en 1994, el mismo fin de semana de la muerte de Ayrton Senna.
- JULES BIANCHI**  
El francés falleció en el hospital nueve meses después de su accidente en Japón 2014.

la historia de sus hazañas. En los libros del talento quedaron otras muchas victorias como aquella lograda bajo el diluvio de Estoril 85, solo un año después de su debut. O con monoplazas inferiores, como en el Gran Premio de España de 1986, superando en la meta y por solo catorce milésimas a Nigel Mansell. El británico también cayó en Mónaco 1992 a pesar de contar con el FW14B de suspensión electrónica, imbatible en aquella temporada, pero no en las calles del Principado con el brasileño en un McLaren. O cómo ganó en 1988 a Alain Prost el título en Suzuka tras una increíble remontada. Para la leyenda quedó también su heroica carrera en Interlagos 91, su primera victoria ante su

público tras rodar en la recta final con la sexta marcha bloqueada. Le tuvieron que sacar de su monoplaza. Y, por supuesto, uno de los triunfos más legendarios en la historia de la Fórmula 1: el Gran Premio de Europa de 1993, en Donington Park, la victoria que sigue como referencia colectiva para su talento único. Bajo la lluvia, en solo una vuelta, pasó de la quinta a la primera posición. Batió al Benetton de Schumacher pero, sobre todo, a los dos Williams de Prost y Hill, el FW15 que barrió a sus rivales aquella temporada. Dobló a todos menos al británico, a quien endosó minuto y medio. El carisma y magnetismo personales de Senna amplificaron su figura gracias

a una personalidad que exhibía una amplia paleta de emociones y diferentes sensibilidades. Desde el piloto implacable con sus rivales capaz de superar todos los límites –como en Suzuka 90– al ser humano cálido, generoso y solidario, con una vertiente de profundidad espiritual que envolvía al gladiador del asfalto dotado con un genio único. Una combinación irresistible que sigue viva. Quizás también porque Senna falleció prematuramente y nadie conoció su ocaso deportivo. Con su muerte y la de Roland Ratzenberger aquel fatídico fin de semana, la recuperación de Senna en estas fechas ha servido para contextualizar los enormes

cambios vividos en materia de seguridad desde aquel 1 de mayo. El brutal impacto de su pérdida provocó una furiosa cruzada por parte de la FIA. Monoplazas, circuitos, sistemas y protocolos de seguridad vivieron todo tipo de transformaciones y regulaciones. Sólo un piloto ha fallecido en los circuitos desde 1994, Jules Bianchi, aunque en singulares circunstancias de fatalidad. Como el Cid Campeador, Ayrton Senna tristemente siguió logrando victorias aún después de marcharse. “Cada época tiene a alguien que cambia el deporte, y él fue una de esas personas”. Veinticinco años después, sigue reencarnado en el mito por excelencia de la Fórmula 1.

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### ABRIL BUSCA LA ESTABILIDAD

El mercado de la UE no se salva del negativo, pero los incrementos en Europa Central (+4,6%), España (+2,6%), Italia (+1,5%) y Francia (+0,4%) permiten cerrar el mes con -0,4% (1.303.287 unidades), pese a las caídas del Reino Unido (-4,1%) y Alemania (-1,1%). «Estabilidad relativa», indica ACEA (fabricantes) tras ocho meses de descensos continuados. La suma de enero a abril mantiene un preocupante -2,6%, al venderse 5,3 millones de unidades, con los mercados alemán y francés casi planos, frente a las caídas de Italia, España y Reino Unido -ver cuadro-. Los países de la EFTA (Islandia, Noruega y Suiza) bajan en el mes (41.076 unidades y -3,1%), pero presentan un acumulado del +1,0%, con 154.347 unidades.

Aunque sus entregas bajan el 7,2 y el 3,2% en el mes y el cuatrimestre, respectivamente, Volkswagen se mantiene como la marca que más vende -ver cuadro-. Del descenso tampoco se salvan los tres siguientes fabricantes, que lo siguen en ambas clasificaciones, con Mercedes (quinto) rompiendo la tendencia, al cerrar el mes en positivo y quedar a nueve unidades de 2018 en la suma anual, ranking en el que se ve superado por Opel. Como también se puede comprobar en el cuadro,

entre las marcas que más venden resalta el crecimiento mensual de BMW, con Fiat y Skoda completando los positivos.

Más generalizado es el signo 'más' fuera del 'top ten', con Citroën, de nuevo, muy cerca de ese cuadro de honor, tras cerrar abril con 57.959 entregas (+14,7%) y colocar 231.946 coches en lo que va de año (+8,1%). Crecimientos sólo superados por Dacia (con 52.664 coches y +15,0% en el mes, y 195.927 unidades y +8,1% acumulado) entre las marcas con mayor crecimiento por encima de las cincuenta mil unidades en abril.

Por grupos, VW sigue liderando mes (323.832 unidades y -3,7%) y acumulado (1.282.760 y -3,0%), seguido por PSA, que se mantiene segundo (215.382 y +1,5%; 896.869 y -0,3%), por delante de Renault, (143.123 y +1,8%; 557.587 y +10%), Hyundai (88.489 y +2,6%; 355.017 y -0,6%) y FCA (87.050 y -2,9%; 342.713 y -8,9%). Por detrás, los buenos resultados mensuales de Daimler (81.724 y +5,4%) y BMW (81.181 y +7,7%) los colocan por delante de Ford (80.430 y -4,8%), orden que cambia en el ranking acumulado, al sumar 338.710 unidades Ford (-8,9%), 331.372 BMW (-0,3%) y 322.493 Daimler (+0,7%).

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

|          | Abril   | %19/18 | Enero/Abril | %19/18 |
|----------|---------|--------|-------------|--------|
| VW       | 147.081 | -7,2   | 592.212     | -3,2   |
| RENAULT  | 89.537  | -5,0   | 358.324     | -5,1   |
| PEUGEOT  | 84.913  | -0,8   | 345.060     | -1,8   |
| FORD     | 80.430  | -4,8   | 338.710     | -8,9   |
| MERCEDES | 71.821  | +3,6   | 288.978     | -0,0   |
| OPEL     | 69.068  | -3,4   | 306.168     | -3,6   |
| BMW      | 66.598  | +12,6  | 262.592     | -0,4   |
| AUDI     | 63.510  | -5,4   | 256.956     | -6,4   |
| FIAT     | 63.318  | +0,4   | 240.198     | -10,7  |
| SKODA    | 61.814  | +1,4   | 248.828     | -0,9   |

### LOS MAYORES MERCADOS

|             | Abril     | %19/18 | Enero/Abril | %19/18 |
|-------------|-----------|--------|-------------|--------|
| ALEMANIA    | 310.715   | -1,1   | 1.190.807   | -0,2   |
| FRANCIA     | 188.196   | +0,4   | 741.531     | -0,4   |
| ITALIA      | 174.412   | +1,5   | 712.196     | -4,6   |
| REINO UNIDO | 161.064   | -4,1   | 862.100     | -2,7   |
| ESPAÑA      | 119.417   | +2,6   | 436.328     | -4,5   |
| BÉLGICA     | 53.498    | -2,0   | 209.363     | -4,9   |
| POLONIA     | 46.379    | +3,7   | 186.188     | +0,9   |
| HOLANDA     | 33.149    | -2,1   | 148.751     | -12,3  |
| AUSTRIA     | 31.951    | +0,4   | 112.806     | -7,8   |
| SUECIA      | 30.253    | -11,6  | 104.133     | -14,4  |
| EU          | 1.303.787 | -0,4   | 5.336.703   | -2,6   |
| EFTA        | 41.076    | -3,1   | 154.347     | +1,0   |
| EU + EFTA   | 1.344.863 | -0,5   | 5.491.050   | -2,5   |

### SALON DEL V.O.

#### Seminuevos de garantía

Con el visto bueno de TÜV SÜD deberán contar los más de cinco mil vehículos que se pondrán a la venta en el Salón del Vehículo de Ocasión y Seminuevo, que tendrá lugar del 24 de mayo al 2 de junio en la Feria de Madrid. La cita, promovida por la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam) presentará una variada oferta de propuestas interesantes y competitivas para un gran abanico de unidades adaptadas a los gustos y necesidades de cualquier interesado en adquirir un seminuevo.

Tanto los segmentos más populares y convencionales como los automóviles premium de gama alta estarán presentes en esta edición, en la que marcas -27 han confirmado su asistencia- y empresas multimarca se encargarán de que no falten desde las mecánicas tradicionales a las últimas tecnologías híbridas y eléctricas. Cada unidad estará avalada por la revisión realizada por la empresa alemana TÜV SÜD, especializada en inspecciones técnicas



de vehículos. Es la encargada de garantizar que todos los coches a la venta cumplen los estándares de calidad exigidos por la organización del Salón, para asegurar el rejuvenecimiento del parque con la puesta en circulación de automóviles modernos y seguros, con motores eficientes y limpios. Las inspecciones también aportan confianza y tranquilidad a los potenciales compradores, que podrán probar el vehículo elegido e incluso realizar las gestiones necesarias para salir del salón al volante de su coche recién comprado.

### ENERGÍAS ALTERNATIVAS

#### MERCADO AL ALZA

El primer cuatrimestre ha cerrado con 44.069 turismos eléctricos, híbridos y de gas matriculados, lo que supone un +45,4% sobre ese mismo periodo del año anterior, con un crecimiento destacable de los híbridos enchufables, que aumentan las entregas un 84,41%, hasta las 2.390 unidades. Sin embargo, son los híbridos no enchufables -autorrecargables- los que acaparan el mercado de energías alternativas (+33,47%), frente a las 8.005 unidades de gas comercializadas (+70,86%) y los 3.385 (+106,91%) eléctricos vendidos.



| Rav4 440H 4x4 | PVP      | DESCUENTO |
|---------------|----------|-----------|
| Business      | 35.250 € |           |
| Advance       | 37.150 € | 3.350 €   |
| Advance Plus  | 38.950 € | 1.850 €   |
| Feel!         | 41.150 € | 2.450 €   |
| Luxury        | 43.550 € | 2.250 €   |

**Supra GR**  
69.900 €

### TOYOTA

## Lanzamiento de Rav4 Hybrid 4x4 y Supra GT

El inicio de la venta de la variante de tracción total eléctrica del nuevo Rav4 hybrid coincide con la apertura de pedidos del deportivo GR Supra, que está disponible en el mercado español con un único acabado y siete colores de carrocería para elegir. En octubre comenzarán las entregas de este exclusivo coupé

biplaza, que cuesta 69.900 euros y también se puede disfrutar por 1.250 euros al mes si se recurre al Toyota Fleet Mobility (TFM). Es el renting a 48 meses y 15.000 kilómetros al año, que contempla desde mantenimiento, reparaciones y sustitución de neumáticos, hasta vehículo de sustitución y gestión de multas

### MERCEDES

## A la venta el EQC, el primer eléctrico de la marca de la estrella

La marca de la estrella abre la lista de reservas de su primer modelo eléctrico, que cuesta 77.425 euros, y también admite pedidos del impresionante Mercedes-AMG GT R Roadster, del que sólo se fabricarán 750 unidades y se vende en España por 250.000 euros. Un descapotable 'salvaje' que alcanza los 317 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos, y llegará a los concesionarios en julio. Más económico y ecológico es el EQC 400 4Matic, el crossover eléctrico de Mercedes, que llega al mercado con un precio más ajustado que el de sus rivales. Cuenta con una autonomía en modo

eléctrico bajo el protocolo de homologación WLTP de entre 374 y 416 kilómetros, en función del equipamiento, y se recarga en once horas en un 'wallbox'; mientras que el tiempo baja a 40 minutos para pasar del 10 al 80% de la capacidad de la batería en un punto de carga rápida de 400V. Al amplio equipamiento estándar y servicios conectados de la versión básica, se añaden de serie para el mercado español elementos como control de ángulo muerto, faros Multibeam LED con luces de carretera automáticas



**AMG GT Roadster,**  
por 250.000 €

**EQC 400 4 Matic: 77.425 €**  
Edición 1886 EQC: 87.405 €

EN **WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS**

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

### SKODA

#### AL VOLANTE DEL SCALA

Hasta el 24 de mayo, la casa checa pone veinte unidades de su nuevo compacto a disposición de los interesados en probar el modelo, que llegará a los concesionarios españoles a finales de mayo. Un recorrido por 85 ciudades españolas integra esta ruta, que ofrece 45 minutos de conducción y cuenta con la web <http://www.rutacons-cala.es> para comprobar si aún se puede aprovechar la iniciativa de Skoda.



### SMART

#### EQ USHUAIA, 75 EXCLUSIVOS FORTWO

Una vez más, Ushuaia Ibiza Beach Hotel y Mercedes-Benz España han contado con la colaboración de Brabus en la realización de la nueva edición limitada del Smart Fortwo. 75 unidades se ponen a la venta de esta singular edición, que conlleva de regalo el Paquete Ushuaia Experience (fin de semana en el hotel ibicen-co con evento exclusivo). Ampliamente equipado y con numerosos detalles distintivos, está disponible en dos acabados exteriores: negro (25.988 euros) y gris mate (26.796 euros).





## Sabes quién es la **figura más estratégica de tu concesionario?**

El año 2019 nos está poniendo los pies en el suelo de nuevo... hemos vuelto a caer en el mismo error. Está claro que el sector se ha recuperado y se está reorganizando en forma de grandes grupos de concesionarios. La tecnología invade los vehículos y por fin parece que el canal digital ya no es solo una inversión. Los dos años anteriores nos han recordado a «aquellos maravillosos años» en todas las áreas de negocio, y ahora que vemos que los índices de ventas nos hacen temblar, que los talleres están hasta arriba de nuevos clientes, mi pregunta para el sector es...

### ¿Hemos utilizado todo este tiempo de bonanza para fidelizar a nuestros clientes?

Cuando empecé a trabajar en el sector hace unos años, un sabio y referente para mí me dijo que **el futuro de los concesionarios pasa por utilizar la postventa como elemento clave para la fidelización de clientes**. Razón no le faltaba, más tarde observé que quien no tenía una postventa sólida no tenía clientes sólidos. Darle prioridad a cuidar al cliente en un ciclo de cinco años era más que necesario para no depender nunca de los ciclos de ventas. A día de hoy, si no tienes clientes sólidos, con todos los nuevos canales que están apareciendo, siento decirte que no lo vas a tener fácil.

Siempre me ha gustado ir a concesionarios donde tienen este concepto totalmente interiorizado. Marcas, grupos o concesionarios trabajando de la mano y esforzándose en utilizar nuevos mecanismos de fidelización, tanto digitales como tradicionales. En materia de cuidar a los clientes, todo vale, todo suma.

El caso es que no en todas las organizaciones se plantea esta tediosa labor de una manera transversal y se le adjudica esta tarea a una figura que ya de por sí está saturada, el asesor de servicio. Está claro que esta figura es la que más está en contacto con los clientes y la que tiene que estar más involucrada en esta difícil tarea. Sin embargo, es cierto que son tantas las labores que engloban la palabra **fidelización** que sin el soporte de

toda la organización –recambios, jefes de taller, directores de postventa/venta, gerencia...–, se convierte en imposible e incluso desquiciante.

Cuando un cliente compra un coche está feliz, obvio. Pero cuando lo tiene que llevar a la revisión... esto ya no le hace tanta ilusión, ¿verdad?

Entonces el asesor de servicio contacta por primera vez con el cliente y además de atenderle con su mejor sonrisa, debe mantener sus endorfinas por todo lo alto durante un proceso mucho más complicado y en el que aparecen muchas piedras que pueden dificultar su labor. Por ejemplo, para cerrar la cita debe ofrecerle todas las facilidades en cuanto a horarios y soluciones de movilidad, mantener el nivel de servicio esperado y cumplir con los plazos de entrega.

Parece fácil, ¿verdad? Pues, cuando el producto falla, ofrece las soluciones oportunas manteniendo el nivel de calidad al que obliga el fabricante. Además, el asesor anima a probar nuevos modelos en sus vehículos de sustitución, explica absolutamente todo lo que se le ha hecho al vehículo desde la entrada al taller, revisa la factura y aplica las campañas, tramita las garantías, se compromete en plazos y lucha por cumplirlos. En ocasiones hasta te lava el coche si se le ha pasado al del lavadero para que lo tengas acorde a tus expectativas al recogerlo... y así podría estar enumerando funciones pero no quiero aburrirlos más de la cuenta.

Ya que cinco años dan para tanto, ¿no creéis que es en postventa donde verdaderamente se fragua una nueva venta?

Es ahí donde se genera verdaderamente el contacto con el cliente y donde puedes observar y sentir cómo una concesión o marca trabaja como equipo. **Son los asesores de servicio** la figura que más soporte necesita dentro de la organización para poder ejercer una labor eficaz en la satisfacción del cliente y su fidelización de los clientes, lo que se verá reflejado en las ventas del concesionario.

**David López Arias**  
Director Comercial en Dealerbest

### TESLA

#### LOS MODEL S Y X LLEGAN MÁS LEJOS

La actualización realizada en los Model S y X para dotarlos de más autonomía permite alargar la utilización con una carga hasta los 610 y 505 kilómetros, respectivamente, en ciclo WLTP. Además, ambos modelos mejoran prestaciones y eficiencia, y aunque la batería de iones de litio empleada por estos Long Range sigue siendo la misma (100 kWh), ahora admite recargas rápidas a 200 kW en los Superchargers V3 y de 145 kW en los Superchargers V2. Para pasar de 0 a 100 km/h, los Model S Long Range necesitan 3,8 segundos, y 4,6 los Model X Long Range.

**Model S Long Range: 92.000 €**  
**Model X Long Range: 96.700 €**



### OPEL

#### TRACCIÓN TOTAL PARA EL COMBO

En otoño estará disponible el Combo 3 4x4, conversión realizada por Dangel, los especialistas franceses en tracción total, que participaron en el desarrollo y diseño de la nueva furgoneta compacta de Opel. Por eso, los sistemas de dirección y suspensión están optimizados para adaptar la tracción total, modificación que se instala en la planta de Vigo, donde se produce el vehículo. Un interruptor giratorio en el panel de instrumentos permite seleccionar entre el modo de conducción 'Eco', para que funcione sólo con tracción delantera, y 'Auto 4WD'. Para condiciones muy exigentes existe el modo 'R Bloqueo', que bloquea el reparto al eje trasero.



Quince opciones configuran la oferta del Serie 7, disponible en dos tallas

### BMW Serie 7, Serie 8 y X7 ya están aquí

La marca alemana amplía la oferta de sus modelos de representación iniciando la comercialización del Serie 7 en batalla estándar y larga, los Serie 8 Coupé y Cabrio, y el todoterreno X7. A los que no tardará en unirse el Serie 8 Gran Coupé, con lo que serán seis los modelos que integren la ofensiva en el segmento de la excelencia

### PORSCHE 911 Speedster, por 308.743 €

Con un motor de seis cilindros y una potencia de 510 caballos, ya está disponible para pedidos el 911 Speedster, del que sólo se harán 1.948 unidades, que ya han empezado a fabricarse en la planta alemana de Zuffenhausen. Entre los signos más repre-



sentativos de este descapotable biplaza destacan la doble cúpula que sirve de tapa para el compartimento de la capota, fibra de carbono en capó, aletas delanteras y tapa del motor, retrovisores Sport Design eléctricos y calefactados, cuero negro en reposacabezas y lateral de los asientos... Se une el paquete de personalización Heritage Design (24.679 euros), que reinterpreta elementos clásicos de los Porsche de los años cincuenta y sesenta como el escudo y los logotipos coloreados en oro, o los 'dorsales de competición' tanto en puertas como en capó.

### PRECIOS

| Serie 7 (estándar)       |           |
|--------------------------|-----------|
| 740i 340 CV              | 109.500 € |
| 750i xDrive 530 CV       | 134.900 € |
| 730d 265 CV              | 99.900 €  |
| 730d xDrive 265 CV       | 105.700 € |
| 740d xDrive 320 CV       | 109.500 € |
| 750d xDrive 400 CV       | 133.900 € |
| 745e PHEV 394 CV         | 112.900 € |
| Serie 7 (largo)          |           |
| 740Li xDrive 340 CV      | 118.600 € |
| 750Li xDrive 530 CV      | 139.300 € |
| M760Li xDrive 585 CV     | 198.100 € |
| 730Ld 265 CV             | 104.300 € |
| 730Ld xDrive 265 CV      | 110.100 € |
| 740Ld xDrive 320 CV      | 113.900 € |
| 750Ld xDrive 400 CV      | 138.300 € |
| 745Le xDrive PHEV 394 CV | 117.300 € |
| Serie 8 Coupé            |           |
| M850i xDrive 530 CV      | 140.400 € |
| 840d xDrive 320 CV       | 112.600 € |
| Serie 8 Cabrio           |           |
| M850i xDrive 530 CV      | 149.200 € |
| 840d xDrive 320 CV       | 121.400 € |
| X7                       |           |
| xDrive40i 340 CV         | 99.950 €  |
| xDrive30d 265 CV         | 98.950 €  |
| M50d 400 CV              | 124.000 € |

Completa en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

### HYUNDAI

#### PERSONALL RENTING

Los cambios de tendencia en la utilización y disfrute del automóvil han llevado a la marca coreana a ofrecer una propuesta de renting a sus clientes. Se trata de Hyundai PersonAll, una fórmula exclusiva prestada por la red de concesionarios, en la que cuenta con la experiencia de Arval, que permite disfrutar, por ejemplo, del nuevo Santa Fe 2.0 CRDi 150 CV 4x2 Essence por 359 euros al mes. Cuota que incluye seguro y mantenimiento, reparaciones, neumáticos, gestión de multas, asistencia y la posibilidad de estrenar otro Hyundai a los cuatro años de iniciado el contrato.

### LEXUS



**UX 250h Engawa,**  
25 unidades exclusivas

**49.500€**

Diseño deportivo y equipamiento exclusivo son las cualidades diferenciadoras del UX 250h Engawa, la primera edición especial del nuevo Lexus, limitada a veinticinco unidades y unida a la eficiente mecánica híbrida de 184 caballos y el color blanco. El Engawa parte del acabado F Sport y destaca por las llantas de 18 pulgadas de diseño específico, los asientos en cuero Rojo Coral y el juego de maletas Piquadro, que encajan perfectamente en el maletero, de 438 litros de capacidad. También con esta serie especial Lexus abre la puerta a internet, con la posibilidad de reservar el Engawa en [www.lexusauto.es](http://www.lexusauto.es).

## EUROSOL

### RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

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



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



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



## HÍBRIDO EN SERIE O EN PARALELO

Juan Pablo Garrido

He leído con atención la prueba que han realizado al Mitsubishi Outlander híbrido enchufable. Es un vehículo que tengo en mente si me decido a dar el salto y cambiar de coche. Siempre que he visto algo sobre él, en líneas generales sale muy bien parado y ser un 'cero emisiones' cobra especial relevancia tal y como se están poniendo las cosas. En cualquier caso, no he visto en su test referencias a la conducción híbrida en serie o en paralelo de este modelo. ¿Sabrían decirme cuál es la diferencia? Gracias.

### RESPUESTA

No nos extraña que esté interesado en el Mitsubishi Outlander PHEV, uno de los híbridos enchufables más equilibrados en todos los sentidos que se ofrecen ahora mismo en el mercado. Por eso es el vehículo con esta tecnología más vendido del mundo, aunque ahora han aparecido nuevos rivales que le compliarán mucho ese título 'honorífico'.

Como sabrás, este modelo japonés contempla un motor de gasolina y dos más eléctricos que suman una potencia conjunta de 230 caballos. Uno de los propulsores eléctricos se ubica en el tren trasero para dotar al conjunto de tracción total sin necesidad de recurrir



## TOYOTA YARIS O SUZUKI IGNIS 1.2 SHVS

Pedro González

Vivo en Madrid y tal como observo el panorama en materia de circulación creo que es importante contar con un vehículo con etiqueta Eco para evitar contratiempos. Estoy pensando en adquirir uno como segundo coche de casa y, lógicamente, me decanto por las variantes híbridas más económicas. Se trata del Toyota Yaris y del Suzuki Ignis. Me gustaría saber su opinión al respecto. Muy agradecido.

### RESPUESTA

Pues nos parece una solución inteligente apostar por un vehículo de estas características como segundo coche de la casa. De esta manera te aseguras poder circular prácticamente siempre por Madrid gracias a las etiquetas ECO de la DGT que portan ambos protagonistas. Sin embargo, hay matizaciones entre los dos en cuanto al sistema híbrido se refiere.

El Toyota Yaris es un híbrido de 'verdad'. El Suzuki Ignis recurre a lo que se denomina hibridación suave o ligera. En los dos encontramos un motor térmico de gasolina, 1.5 de 75 CV en el Yaris y 1.2 de 90 CV en el Ignis, pero la gran diferencia se encuentra en el sistema eléctrico. En el Toyota el propulsor eléctrico rinde 61 CV y la batería de níquel e hidruro metálico tiene una capacidad de 0,94 kWh. En el caso del Suzuki este aspecto es mucho más modesto, ya que el motor eléctrico rinde 3 CV y la batería de iones de litio tiene solamente 0,38 kWh de capacidad.

Estas características permiten al Yaris funcionar exclusivamente con propulsión eléctrica, aunque en el mejor de los casos apenas dará para un par de kilómetros. En cualquier caso, es un sistema híbrido convencional, con un más que contundente aporte del sistema eléctrico.

a una unión física entre ambos ejes. Dicho esto, vamos con tu petición. Este modelo se desplaza como híbrido en serie cuando los motores eléctricos impulsan el vehículo empleando electricidad generada por el motor de gasolina. Este produce electricidad cuando el nivel de la batería es bajo, o cuando se nece-

## CARTA DE LA SEMANA



En el caso del Ignis el pequeño motor eléctrico va acoplado al térmico mediante una correa y le asiste en fases de aceleración o puesta en marcha del sistema 'start/stop'. Sólo funciona a bajo régimen, hasta 3.500 rpm, y nunca desplaza el coche por sí mismo, pues sólo actúa como apoyo.

Dicho esto, el Yaris consume menos -3,7 litros frente a los 4,3 de su rival-, las prestaciones son muy similares y el mayor tamaño del Toyota le permite homologar cinco plazas, por cuatro de su rival, que también reduce la capacidad del maletero. El Ignis presenta un cambio manual de cinco relaciones, mientras que el Yaris apuesta por un variador continuo. Y por precio, el Ignis resulta algo más económico...

sita incrementar la potencia en un momento determinado.

Sin embargo, el modo híbrido en paralelo hace referencia a cuando el motor de gasolina impulsa el vehículo y, a la vez, recibe la asistencia de los propulsores eléctricos porque necesita una potencia adicional.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### LA IMPORTANCIA DE LOS GUARDAPOLVOS

Pedro Javier González

No lo dudes, los guardapolvos de las ruedas tienen más importancia de lo que parece. En primer lugar, si están deteriorados no pasarás la revisión de la ITV porque este organismo lo considera una falta grave. Además, si no están en buen estado debes cambiarlos no sólo por temas legales, sino por tu propia seguridad. Si están desgastados o tienen alguna fuga, algo que es fácil de comprobar porque pierden

líquido lubricante, las transmisiones interiores de las ruedas quedarán expuestas al polvo o al agua, y la avería que se puede producir ya es de calado. Primero porque afectaría a la seguridad, ya que se puede llegar a romper la transmisión, y segundo al bolsillo porque la avería ya es muy importante.

### MÁS PRESIÓN DE LA RECOMENDADA

Lucas del Olmo

La ventaja que tiene ir con unos neumáticos con más presión

de la recomendada es, simple y llanamente, ahorrar combustible. Prácticamente todas las marcas varían la presión recomendada en función de la carga o la ocupación del vehículo. Es algo lógico porque la diferencia de peso es considerable si vamos solos o con el aforo completo. Lo curioso es que algunos fabricantes también permiten aumentar la presión para conseguir una conducción más económica, pero conviene seguir sus parámetros y no actuar por nuestra cuenta.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿ME PUEDEN MULTAR SI CON MI COCHE VOY REMOLCANDO A OTRO VEHÍCULO?

Efectivamente el Reglamento General de Vehículos establece la prohibición de que un vehículo a motor remolque a otro vehículo a motor, salvo en el caso de que éste se encuentre accidentado o averiado y no pueda ser arrastrado por otro específicamente destinado a ese fin. Pudiendo en este caso arrastrarlo hasta la localidad o lugar más próximo donde pueda quedar convenientemente inmovilizado y sin entorpecer la circulación, y siempre que no se circule por autopistas o autovías.

Por tanto, para poder arrastrar con un coche a otro sin cometer una infracción, se tienen que cumplir todas las condiciones; la primera, que el vehículo arrastrado se encuentre averiado o haya sufrido un accidente que le impida circular por sí mismo; segundo, que no exista ninguna posibilidad de que sea arrastrado por otro destinado a tal fin, como serían, por ejemplo, las grúas; y tercero, que en ningún caso el arrastre se produzca en autovías o autopistas. Fuera de estos casos, siempre que no se dieran todas las condiciones, se estaría cometiendo una infracción catalogada como grave, lo que podría suponer una sanción de 200 euros.

## BUENA PREGUNTA

### EL PERIODO VARÍA EN FUNCIÓN DE LA ANTIGÜEDAD QUE TENGA NUESTRO VEHÍCULO

Quisiera saber cada cuánto tiempo se tiene que pasar la Inspección Técnica de un coche.

### RESPUESTA

La frecuencia con la que un vehículo deberá ser sometido a la oportuna inspección técnica de forma periódica va a depender de su antigüedad.

Así, se establece que todos los vehículos de motor concebidos y fabricados, principalmente para el transporte de personas y de sus equipajes, con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor, tendrán que pasar la inspección técnica con la siguiente frecuencia:

- ▶ Hasta que no cumpla los 4 años desde su fabricación estará exento.
- ▶ A partir de los 4 años y mientras no

cumpla los 10 años, deberá someterse a la correspondiente inspección cada 2 años.

▶ Una vez cumplidos los 10 años, deberá pasarse la inspección cada año.

En este sentido hay que tener en cuenta que siempre hay que pasar la inspección antes de que venza la fecha de validez, ya que no está

permitida ninguna demora, ni ningún plazo de cortesía. Por último, hay que recordar que si se circula sin tener la inspección técnica en vigor se estaría cometiendo una infracción considerada grave, que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

Mientras que si se circula habiendo obtenido una inspección negativa la infracción podría ser considerada muy grave y el importe podría ser de 500 euros.



## DEPENDE DE CADA ESCENARIO EN CUESTIÓN

Cuando hay una señal de limitación de velocidad, ¿hasta cuándo dura dicha limitación?

### RESPUESTA

La señal de limitación de velocidad es la que se conoce como R-301, que fija la velocidad máxima de la vía y prohíbe circular a una velocidad superior, en kilómetros por hora, a la indicada en la citada señal. La limitación fijada por este tipo de señales obliga, desde el lugar en que esté situada hasta la próxima señal de 'fin de limitación de velocidad', o la de 'fin de prohibiciones', o hasta que exista otra señal que fije una velocidad máxima distinta.

No obstante, cuando la señal limitadora de la velocidad se encontrase colocada en el mismo poste que una señal de advertencia de peligro o en el mismo panel que ésta, la prohibición finaliza cuando termine el peligro señalado.

También puede ocurrir que si la señal R-301 se encontrase situada en una vía sin prioridad, su limitación dejará de tener vigencia al salir de una intersección con una vía con prioridad.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que este tipo de señales, cuando establecen una limitación igual a la velocidad máxima permitida para el tipo de vía, es porque nos están recordando de forma genérica, precisamente, la prohibición de superar esa velocidad.

Por último, se debe recordar que superar los límites de velocidad establecidos son infracciones graves o muy graves, cuyas sanciones podrían encontrarse entre los 100 y los 600 euros, pudiendo suponer, además, la pérdida entre 2 y 6 puntos, dependiendo de la cantidad de kilómetros hora en que se haya superado el límite fijado; y, que, incluso, también podrían suponer la comisión de un delito penal que conllevaría la retirada del carné entre uno y cuatro años.

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

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



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

## BMW 316i Compact frente a VW Golf GTI

La llegada del primer compacto de BMW abrió la lista de rivales de un modelo legendario como el Golf GTI. Los enfrentábamos en una comparativa que ganaba el modelo de VW.

Hace 25 años el Gobierno, con Juan Manuel Eguiagaray al frente del Ministerio de Industria, ponía en marcha el primer plan de ayuda a la renovación del parque automovilístico

en España. El conocido como Plan Renove ofrecía 100.000 pesetas por parte del Gobierno para incentivar la compra de coches nuevos. En el capítulo de



LA PORTADA

Nº 549

FECHA

26-4-1994

HABLAMOS DE

El inventor de los GTI, el Volkswagen Golf y el primer compacto premium, el BMW Serie 3 Compact, se enfrentaban en una comparativa que protagonizaba casi en exclusiva, nuestra portada. Junto a ellos, los detalles del Plan Renove puesto en marcha por el Gobierno para incentivar la venta de coches.

las novedades, lo más destacable eran las primeras informaciones sobre el nuevo Maserati Quattroporte. Era el primer lanzamiento de la marca del tridente desde su integración en el Grupo Fiat.

Otro modelo del mismo grupo, el Alfa 164 era probado a fondo. Su versión Q4, de la que solo se harían 1.500 unidades ofrecía tracción total y un motor V6 de tres litros de cilindrada. Con un

precio que rozaba los 7 millones de pesetas, de él destacábamos su estabilidad y el rendimiento del motor.

La comparativa enfrentaba al Volkswagen Golf GTI con el BMW 316i Compact, primer compacto premium. El Golf -2,5 millones y 115 caballos- brillaba por habitabilidad y comportamiento; el BMW -2,9 millones y 102 caballos- lo hacía por su cambio y calidad de acabado.



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

## El nuevo Opel Corsa, a los 30.000 kilómetros

La nueva generación del Opel Corsa aceptaba el desafío de una prueba de larga duración. A los 30.000 km, estaba como si nada

El lanzamiento del Plan Renove había hecho que las marcas reforzarán sus ofertas y aumentararan el descuento que ofrecía el Gobierno. En esta revista repasábamos los 30 mejores chollos que

se podían encontrar en el mercado.

En cuanto a novedades, el Salón de Turín era un hervidero de nuevos modelos en el que destacaba la presentación por parte de Alfa Romeo del 145.



LA PORTADA

Nº 550

FECHA

3-5-1994

HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Turín, con el Alfa 145 como gran reclamo eran protagonistas de nuestra portada. Junto a ellos, espacio para los 30.000 kilómetros de prueba del Opel Corsa y las 30 mejores ofertas del mercado para aprovechar el Plan Renove del Gobierno.

Otra novedad era el primer monovolumen de Volkswagen, realizado en cooperación con Ford. El Sharan se unía al Galaxy y aún faltaba por conocer la versión de Seat.

Otra novedad revolucionaria era el Audi A8 con su construcción ligera gracias a una carrocería de aluminio por primera vez usada en un modelo de gran volumen. Conducíamos por primera vez la berlina de representa-

ción que se ofrecía con dos motores de 174 y 300 caballos.

La prueba de la semana tenía como protagonista al Opel Corsa de segunda generación. El primer Corsa había sido el primer modelo de nuestra historia en someterse a nuestra prueba de larga duración y su sucesor repetía el reto. Tras recorrer con él 30.000 kilómetros, el alemán había destacado por su fiabilidad y robustez.



# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

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

Síguenos en...



Motor16.com la información puesta a punto

# PEUGEOT 308

## TÚ MARCAS EL RITMO



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

Gama 308: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,50 a 7,55 en ciclo combinado - Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) mínimo y máximo de 117,93 a 172,11 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 93 hasta 139. Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es ([www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp](http://www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp)).