

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Lo último **FERRARI SF90**  
1.000 CABALLOS Y ENCHUFABLE



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.754 del 4 al 17 de junio de 2019



## NUEVO OPEL CORSA

YA LO HEMOS  
CONDUCIDO

- Eléctrico de 136 CV
- Diésel y gasolina hasta 130 CV
- 108 kilos más ligero



## PROBAMOS 4 SUV DE GASOLINA PRÁCTICOS Y CON CARÁCTER



182 CV

**Honda HR-V Sport VTEC Turbo**



180 CV

**Peugeot 3008 1.6 PureTech**



160 CV

**Renault Kadjar 1.3 TCe**



190 CV

**Seat Ateca FR 2.0 TSI 4Drive**

Al volante

- Gama Audi S TDI - Jeep Cherokee 2.0 Turbo - Mercedes EQC - Mercedes E 300de - Toyota GR Supra - VW T-Cross - Volvo S60

# GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA LOS SUV HABÍAN  
LLEGADO TAN LEJOS



SUV PEUGEOT 2008



SUV PEUGEOT 3008



SUV PEUGEOT 5008

GRIP CONTROL  
PEUGEOT i-Cockpit®  
MODULARIDAD

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

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

Gama SUV: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,8 a 8 en ciclo combinado - Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km)  
WLTP: mínimo y máximo de 127 a 186 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) de 93 a 131.  
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)).



# 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

### COMPROMETIDOS CON EL MEDIO AMBIENTE

Bajo el lema 'Sin contaminación del aire' el 5 de junio se celebra el Día Mundial del Medio Ambiente para combatir un grave problema que afecta a millones de personas en todo el mundo. La industria del automóvil, tanto fabricantes como auxiliar o de reciclaje, no es ajena e invierte miles de millones en reducir emisiones para crear un mundo mejor y de paso generar nuevos negocios de economía sostenible. Dos ejemplos: Signus ha reciclado en 2017 el cien por cien de los neumáticos fuera de uso—más de 186.00 toneladas— y Sigaus ha regenerado más del 72 por ciento de los aceites usados en talleres—por encima de las 100.000 toneladas—.

### LA PRODUCCIÓN CAE

Cuarto mes consecutivo de caída de la producción de vehículos en España con un preocupante -16 por ciento en abril y un 5,5 por ciento en los cuatro primeros meses del año. Y las exportaciones se reducen el 14 por ciento en abril. La desaceleración de la demanda en Europa y el camino a la electrificación del mercado pueden ser claves.

## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## V.O.

En un país que tiene el segundo parque automovilístico más antiguo de Europa, el mercado de ocasión vive un gran momento, como ha demostrado el Salón del V.O. de Madrid.

Reconozcámoslo, por fuerte que resulte. Somos el país de la Unión Europea que tiene, después de Grecia, el nefasto honor de tener el parque automovilístico más viejo. De hecho, los vehículos que circulan por nuestras calles y carreteras tienen una media de edad que sobrepasa los 12 años. Y, mientras tanto, son numerosos los posibles compradores que, desconcertados por las diferentes normas, dudan sobre qué coche y tecnología pueden adquirir pensando en el futuro. De ahí que no sea casualidad la buena marcha de un mercado de ocasión que ofrece buenos precios y es la primera opción de compra para el 80,9 por ciento de los compradores. Por eso, la cita anual del Salón del Vehículo de Ocasión y Seminario de Madrid que ha organizado Ifema ha sido un éxito una vez más. Además de la gran afluencia de público, estaban a la venta vehículos de alta gama pasando por híbridos, eléctricos, gas y todo tipo de turismos incluyendo los de 'kilómetro cero'.

Asimismo, junto a descuentos, garantías y servicios de postventa, la financiación tampoco suponía un problema, ya que existían condiciones especiales para la compra. Llegados a este punto, merece la pena destacar el nivel de conocimiento de un número importante de los posibles compradores. Por ejemplo, más de un 60 por ciento de las ventas de los vehículos usados corres-

ponden a turismos diésel, mientras que en torno al 35 por ciento se inclina por la gasolina. En este sentido y teniendo en cuenta la cantidad importante de vehículos vendidos de dos a cinco años de antigüedad, es bueno destacar la importancia que tiene cambiar un coche viejo por otro que cumple la normativa de emisiones Euro-6 que contamina 10 veces menos que uno antiguo. Sumen a esto lo que supone para la seguridad vial y tendrán como resultado la importancia de un V.O donde se venden dos, por cada uno nuevo.

### IN MEMORIAM

**LAUDA**, amante de la perfección. *Lauda, competitivo Lauda, cerebral. Lauda, maestro de pilotos. Lauda,*

*gran leyenda del monumental universo de la Fórmula 1. Siempre le asociaré a un gladiador que se aferró a la vida y regresó del infierno.*

### EDUARDO PUNSET.

*Con quien tuve la suerte de recorrer diferentes países en su tiempo de ministro de Relaciones con las Comunidades Europeas, en tiempos de Adolfo Suárez. Era mágico como divulgador y dejó mensajes como «encuentra la actividad que te haga vibrar, dedícate en cuerpo y alma, conviértete en un experto y luego compártelo y nunca dejes de aprender».*

En el Salón del V.O. se han vendido una gran cantidad de modelos de entre dos y cinco años de antigüedad, modelos que cumplen la normativa de emisiones Euro 6, que contamina 10 veces menos que uno antiguo. Y destacar el nivel de conocimiento de los compradores, que han optado en más de un 60 por ciento por vehículos diésel frente a un 35 por ciento de gasolina

## Motor 16

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

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com  
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com  
Pedro Martín - pmartin@motor16.com  
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com  
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com  
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián 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 1.754 · 4 al 17 junio de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**8.- QUÉ PASA**

**FERRARI SF90 STRADALE**  
Nuevo superdeportivo, con cuatro motores, mil caballos y mecánica enchufable para el 90 aniversario.

**10.- LEXUS RX 450H**

El buque insignia de los SUV de Lexus renueva imagen y añade aún más tecnología.

**12.- RENAULT ARKANA**

Llega la versión definitiva del primer SUV coupé de Renault... Pero solo para Rusia.

**14.- EN PORTADA**

**OPEL CORSA**  
Llega la sexta generación del Corsa, totalmente nueva y con una versión cien por cien eléctrica. Ya lo hemos probado.

**20.- CUATRO RUEDAS**

**SKODA SUPERB**  
Nueva imagen, carrocería Scout y versión híbrida enchufable en el modelo checo.

**23.- PEUGEOT E-208**

Este junio se abren los pedidos del primer eléctrico de Peugeot.

**24.- HONDA HR-V SPORT**

Con la renovación del HR-V llega una sorprendente versión deportiva con claras sensaciones de 'GTI'.

**26.- PEUGEOT 3008 1.6 PURETECH 180**

Versión deportiva en gasolina que presume de prestaciones y de un consumo razonable.

**28.- RENAULT KADJARTCE160**

La versión más potente de gasolina es un gran rodador sobre asfalto y no se arruga fuera de él.

**30.- SEAT ATECA FR 2.0 TSI 190**

El Ateca se pone 'divertido' con esta versión FR y el motor 2.0 TSI de gasolina y 190 caballos.

**32.- GAMA AUDI S/STDI**

Audi apuesta por motores diésel y un sorprendente compresor eléctrico que multiplica su agilidad para los nuevos S6, S7 y SQ5.

**34.- MERCEDES EQC**

El primer eléctrico de Mercedes.



20



34



32



38



41

con 408 CV va de maravilla, pero a costa de un consumo elevado.

**36.- MERCEDES E 300 DE**

Híbrido enchufable combinado con motor diésel. El nuevo etiqueta 0 de Mercedes.

**37.- JEEP GRAND CHEROKEE TRAILHAWK**

La versión perfecta para los amantes de la aventura.

**38.- TOYOTA GR SUPRA**

El nuevo GR Supra es un deportivo que enamora desde el minuto uno.

**40.- VW T-CROSS**

Funcional y muy práctico; así es el Volkswagen T-Cross.

**41.- VOLVO S60**

Llega al mercado la versión sedán de la familia 60 de Volvo.

**42.- BAJO LA LUPA HYUNDAI TUCSON**

El nuevo Tucson es ECO por su tecnología de 48 voltios y deportivo por su nuevo acabado N-Line. Es una compra inteligente.

**46.- LA SEMANA**

**49.- + INTERESANTE AUDI DRIVING EXPERIENCE**

Audi inicia en Jerez la temporada de cursos de conducción con el curso reservado a los coches más veloces.

**50.- SEAT FESTIVAL**

El 'Seat Festival, Clásicos y Familia' reúne en Valencia a miles de entusiastas de la marca.

**Busca tu marca**

|            |        |
|------------|--------|
| AUDI       | 32, 49 |
| FERRARI    | 8      |
| HONDA      | 24     |
| HYUNDAI    | 42     |
| JEEP       | 37     |
| LEXUS      | 10     |
| MERCEDES   | 34     |
| OPEL       | 14     |
| PEUGEOT    | 23, 26 |
| RENAULT    | 12, 28 |
| SEAT       | 30, 50 |
| SKODA      | 20     |
| TOYOTA     | 38     |
| VOLKSWAGEN | 40     |
| VOLVO      | 41     |

42



54

**52.- A LA ÚLTIMA**

**54.- DE CARRERAS ADIÓS A NIKI LAUDA**

El impacto del fallecimiento de Niki Lauda pone en evidencia su dimensión deportiva y su personalidad única.

**62.- SABER COMPRAR Y VENDER**

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

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

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

# NADA COMO UN GOLF



## Golf por 189 € + 1 € al mes\*.

Por +1 € al mes\* llévate dos años extra de garantía y mantenimiento en tu Golf.

**4** años de Garantía y Mantenimiento incluidos.

En 47 cuotas. Entrada: 4.422,95 €. Cuota final: 9.407,49 €. TAE: 10%



Volkswagen

Consumo medio (l/100 km): 5,8. Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 131 (NEDC: 111). \*PVP recomendado en Península y Baleares desde 18.700 € para un Golf Ready2Go 1.0 TSI 85 kW (115 CV) (IVA, transporte, impuesto de matriculación y bonificación de Volkswagen Finance incluidos), para clientes particulares que financian con VOLKSWAGEN FINANCE S.A. EFC. Comisión de apertura: 3,00% (428,31 €). Importe a financiar: 14.277,05 €. Importe total adeudado: 18.765,80 €. Precio total a plazos 23.188,76 €. TIN: 8,50%. Valor futuro garantizado 9.217,49 € (48 meses y 60.000 km). Importe mínimo a financiar de 14.000 €. Desde el inicio del periodo de opciones y hasta el final del contrato, podrás renovarlo, devolverlo (según condiciones de contrato), o quedártelo pagando el capital pendiente. A la finalización del contrato, dispondrás de 1.086 € para tu próximo Volkswagen. La oferta incluye 4 años de garantía (o 60.000 km lo que suceda antes) sin coste adicional y 4 años de Mantenimiento Volkswagen Long Drive (o 60.000 km lo que suceda antes) por 48 € para vehículos financiados. (El servicio contratado restante conlleva coste adicional). Volkswagen Long Drive es una marca comercializada por Volkswagen Renting. Incompatible con otras ofertas financieras. Oferta válida hasta 30/06/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Golf GTI Performance con opcionales.

**CAMBIOS EN EL DISCOVERY SPORT**

Inspirado en el Range Rover Velar y con precios desde 39.400 euros, el Discovery Sport adopta una imagen actualizada –faros, ópticas traseras y paragolpes– y un interior con cuadro digital de 12,3 pulgadas, mandos de nuevo diseño y pantalla central Touch Pro de 10,25 pulgadas. Además, mejora la dotación de conectividad y asistentes de conducción, equipa una plataforma más rígida y recurre a mecánicas de gasolina y diésel con hibridación suave.



**SF90 Stradale**

Así es el **Ferrari enchufable: cuatro motores y 1.000 caballos**

Ferrari abre un nuevo capítulo en su historia con su primer modelo híbrido enchufable de producción en serie, bautizado SF90 Stradale –'90', por los años transcurridos desde la fundación de Scuderia Ferrari– y cuyos datos básicos suponen una revolución. Y no tanto por los 1.000 CV –primera vez que un V8 es el coche más potente de la marca italiana–, su relación peso/potencia de 1,57 kg/CV o sus 390 kilos de carga aerodinámica a 250 km/h, sino por la arquitectura técnica, ya que suma cuatro motores: el principal es un V8 turboalimentado de 780 CV, mientras que los 220 CV restantes son aportados por tres motores eléctricos, uno ubicado entre el V8 y la nueva transmisión de doble embrague de 8 velocidades en el eje trasero, y dos en el eje delantero. Según la firma de Maranello, eso no altera la experiencia de manejo, pues el conductor solo tiene que seleccionar uno de los cuatro modos de unidad de potencia, pues la sofisticada lógica de control se ocupa del resto, gestionando el flujo de energía entre el V8, los motores eléctricos y las baterías. Además, el SF90 cuenta con tracción 4WD, lo que permite aprovechar mejor la potencia: de 0 a 100 km/h en 2,5 segundos y de 0 a 200 km/h en 6,7. La velocidad máxima, 340 km/h, y el tiempo de vuelta rápida en la pista de Fiorano, estratosférico: 1 minuto y 19 segundos. El SF90 Stradale mide 4,71 metros de largo por 1,97 de ancho y 1,19 de alto, tiene un maletero de 74 litros –más otros 20 en un estante trasero– y pesa en seco 1.570 kilos –270 de ellos corresponden al sistema híbrido–, con un reparto del 45 por ciento sobre el eje delantero y un 55 sobre el trasero. Consumo y emisiones no han sido homologados todavía, pero se sabe que en modo eDrive, usando solo los motores eléctricos, puede recorrer 25 kilómetros sin emisiones, incluso a velocidades hasta 135 km/h y generando una aceleración longitudinal de 0,4 g. Los otros modos son Híbrido, Performance y Qualify, y las maniobras de marcha atrás se realizan sin necesidad del V8.



▲▼ La arquitectura PHEV del SF90 Stradale, con centro de gravedad bajo y motor central muy adelantado, facilitó la labor de Flavio Manzoni y sus diseñadores. La aerodinámica cambia radicalmente en función del escenario y el ritmo de marcha.



**EL NUEVO BENTLEY FLYING SPUR, A PUNTO**

El 11 de junio, y como parte del centenario de la firma británica, Bentley presentará oficialmente la tercera generación del Flying Spur Grand Touring Sedan, que equipará por vez primera en la marca un sistema de dirección en las cuatro ruedas, combinado con el sistema de tracción total, que reparte el par automáticamente entre ambos ejes, y con el Bentley Dynamic Ride, que garantiza el equilibrio entre estabilidad y confort, a la vez que reduce el balanceo.



**PARA PENSAR**

363

vehículos eléctricos de Nissan se usaron en la Final de Champions League de Madrid

La flota cien por cien eléctrica de la firma japonesa, compuesta por unidades del Leaf y de la furgoneta e-NV200 fabricada en Barcelona, totalizó más de 220.000 kilómetros durante la semana del evento.

**EL PUNTAZO**

La tercera generación del BMW Serie 1 ofrecerá la línea de personalización estética y técnica M Performance Parts desde su lanzamiento mundial el próximo 28 de septiembre.



**Tendrá pantalla de 10,25 pulgadas Nuevas pistas sobre el SUV pequeño de Kia**

Este verano Kia lanzará en Corea un nuevo SUV, más pequeño que el Stonic, que a continuación se extenderá al resto de mercados. Aunque la marca ya había hecho público un boceto del exterior, ahora sigue creando expectación con el diseño de su interior, donde destaca una pantalla flotante de 10,25 pulgadas sobre el salpicadero. Además, contará con una barra de agarre en el lado del pasajero de la consola y usará la tecnología Sound Mood Lighting, con iluminación ambiental en función del sonido o el estado de ánimo.





### NUEVO CHEVROLET TRAILBLAZER

Posicionado entre el Trax y el Equinox, el nuevo Trailblazer presentado en China se ofrecerá en más mercados que su antecesor, pues regresará a Norteamérica, por ejemplo. La firma de GM destaca su completa dotación de asistentes, la personalización con carrocería bicolor y el acabado deportivo RS.

### BUICK ENCORE GX

Casi el 90 por ciento de las ventas de Buick en Estados Unidos corresponde a la gama SUV, y la firma de General Motors quiere potenciar aún más su oferta con un cuarto modelo, el Encore GX, situado entre el Encore normal y los más grandes Envision y Enclave. Entre los puntos destacados, su completo equipamiento de ayudas a la conducción.



## Imagen, seguridad y tecnología Lexus actualiza el RX 450h y el RX 450h L de siete plazas

El RX introduce una serie de modificaciones, tanto estéticas como técnicas. En el primer apartado hay pequeñas modificaciones exteriores, mientras que el interior gana en funcionalidad, pues los asientos de la tercera fila del RX L cuentan ahora con dos posiciones distintas, de modo que el espacio máximo para piernas es mayor. Lexus también optimiza la seguridad, pues crece la rigidez de la carrocería, mejora la suspensión—amortiguadores nuevos— y gana en eficacia el sistema de frenos. Y, como novedad mundial, el control adaptativo de luces de carretera AHS

estrena la tecnología BladeScan, con la que la luz no da la sensación de moverse gracias a un control más preciso de la sincronización de los LED cuando se encienden o se apagan para iluminar zonas de la carretera que, de otra forma, quedarían a oscuras. Además, el reconocimiento nocturno de peatones ha sido mejorado hasta alcanzar los 56 metros de visibilidad frontal, frente a los 32 del anterior. Por último, adopta la versión más reciente del Lexus Safety System+, con nuevo lector de señales de tráfico, un sistema de mantenimiento de carril más eficaz...



◀ La pantalla táctil es nueva, y también ha cambiado el control remoto multifunción, que ahora es un panel táctil.



▶ Por fuera cambian los paragolpes delantero y trasero. Y los grupos ópticos frontales, más finos, presentan una firma luminosa en forma de 'L'.

## Con motores de 320 y 355 CV Nuevas versiones CT4-V y CT5-V de Cadillac

Las berlinas CT4 y CT5, de 4,92 metros de longitud, cuentan desde ahora con sendas versiones deportivas V, que comparten plataforma, el cambio automático de 10 marchas, el diferencial electrónico trasero de deslizamiento limitado, frenos con pinzas Brembo en el tren delantero, llantas de 19 pulgadas y selector de modos de conducción con programa deportivo V-Mode. Además, en ambos casos el cliente puede elegir entre una

variante RWD con propulsión trasera y la AWD de tracción total, para la que están disponibles los neumáticos 'All Season'. Curiosamente, cada modelo tiene su propio motor, pues si el CT4-V, de carrocería sedán, apuesta por un 2.7 Turbo con 320 CV

de potencia, para el CT-5 V, de carrocería fastback más deportiva, se ha elegido un 3.0 V6 Twin Turbo con 355 CV. Además, mientras que las versiones RWD de CT4-V y

CT-5 equipan amortiguación adaptativa Magnetic Ride Control 4.0, en las versiones AWD la suspensión recurre a amortiguadores MVS convencionales, de origen ZF.

▶▶ Al CT-4, de tipo sedán—en azul— se sumó hace poco el CT-5, de tipo fastback—a la derecha—.



# LOS COCHES DEBEN PROTEGER A TODOS POR IGUAL, NO SOLO AL VARÓN MEDIO.

Las mujeres son más propensas a sufrir lesiones en accidentes de tráfico. En parte porque los dummies usados en las pruebas de colisión son hombres.

Pero en Volvo Cars siempre hemos hecho las cosas de una manera diferente. Llevamos más de 40 años recogiendo datos para entender mejor qué sucede en un accidente de tráfico con independencia del tamaño, sexo o complejión corporal. Esto nos ha enseñado mucho y ha conseguido que nuestros vehículos sean más seguros cada año.

Para ayudar a mejorar la igualdad de todos en cualquier coche, hemos decidido compartir estos estudios con el resto del sector. Estáis todos invitados a descargarlos más de 40 años de investigación.

Esperamos que esta iniciativa signifique vehículos más seguros para todos.

Porque en Volvo Cars siempre ponemos primero a las personas.

PRESENTAMOS  
**THE E.V.A. INITIATIVE**  
Equal Vehicles for All

Descubre más en [volvocars.es](http://volvocars.es)

#TheEVAInitiative

### BMW REMODELA EL X1

Los cambios estéticos en frontal y zaga, las nuevas llantas y tres colores de carrocería inéditos no son las únicas novedades del X1, que también ve mejorada su calidad interior, su equipamiento —nuevas pantallas táctiles centrales de hasta 10,25 pulgadas— o la versatilidad. Y todas las versiones cumplen ya las futuras normas de emisiones: sDrive16d de 116 CV —manual o automático— y xDrive25d de 231 CV. Y en 2020 llegará el X1 xDrive25e, de mecánica híbrida enchufable.



▶▶ En el renovado frontal del X1, los dos riñones que forman la parrilla van unidos.

### SUV Coupé de 4,54 metros Renault presenta la versión definitiva del Arkana... para Rusia

Desvelado el pasado año en el Salón de Moscú como 'concept', el Arkana es ya una realidad, pues Renault ha comenzado su producción en la planta existente junto a la capital rusa, desde donde se abastecerá a todo el país. Se trata de un SUV Coupé de 4,54 metros de largo cuyo maletero de 508 litros puede ampliarse a 1.333 litros. Volante y asientos delanteros están dotados de calefacción para responder a los fríos inviernos de la región, y eso mismo determina la combinación mecánica, pues el moderno motor de gasolina TCe 150, que rinde 150 CV de potencia y 25,5 mkg de par, y está asociado al cambio automático de variador X-Tronic, sólo se combinará con la tracción total All Mode 4x4-i, que cuenta con una rueda de selección del tipo de motricidad: 2WD, 4WD de reparto automático y 4WD de reparto bloqueado. La altura libre al suelo es de 208 milímetros, los ángulos de ataque y salida son de 18 y 25 grados, respectivamente y la marca gala anuncia un gasto medio de 7,0 l/100 km. El usuario, además puede elegir entre los modos de conducción Eco, Sport y My Sense, y entre ocho colores de luz interior.

Desvelado el pasado año en el Salón de Moscú como 'concept', el Arkana es ya una realidad, pues Renault ha comenzado su producción en la planta existente junto a la capital rusa, desde donde se abastecerá a todo el país. Se trata de un SUV Coupé de 4,54 metros de largo cuyo maletero de 508 litros puede ampliarse a 1.333 litros. Volante y asientos delanteros están dotados de calefacción para responder a los fríos inviernos de la región, y eso mismo determina la combinación mecánica, pues el moderno motor de gasolina TCe 150, que rinde 150 CV de potencia y 25,5 mkg de par, y está asociado al cambio automático de variador X-Tronic, sólo se combinará con la tracción total All Mode 4x4-i, que cuenta con una rueda de selección del tipo de motricidad: 2WD, 4WD de reparto automático y 4WD de reparto bloqueado. La altura libre al suelo es de 208 milímetros, los ángulos de ataque y salida son de 18 y 25 grados, respectivamente y la marca gala anuncia un gasto medio de 7,0 l/100 km. El usuario, además puede elegir entre los modos de conducción Eco, Sport y My Sense, y entre ocho colores de luz interior.



◀◀ El motor TCe 150 de gasolina se asocia a la tracción All Mode 4x4-i y al cambio X-Tronic.

### Las 50 unidades, en color verde oliva Serie especial del Aston Martin DBS Superleggera como homenaje a Bond

La colaboración entre Aston Martin y EON Productions, la compañía que produce las películas de James Bond con Metro Goldwyn Mayer Studios, ha dado como fruto el DBS Superleggera OHMSS Edition, serie limitada a 50 unidades con su carrocería pintada en el tono verde del primer Aston Martin DBS usado

por el famoso agente secreto británico '007' en la película de 1969, de la que ahora se cumple el 50 aniversario. El motor 5.2 Twin-Turbo V12 pa-

sa a rendir 725 CV, 10 más que en el modelo original, y el par máximo es de 71,4 mkg entre 1.800 y 5.000 rpm. Además, se ha trabajado sobre el escape para conseguir un sonido me-

cánico aún más agresivo y se ha personalizado tanto el exterior —elementos de fibra de carbono y nuevas llantas— como el interior —cuero negro

con inserciones de Alcantara gris—. El precio es de 300.007 libras —338.600 euros— y las entregas se iniciarán en el cuarto trimestre del año.



◀◀ En opción, el maletero del OHMSS puede equipar un estuche con dos botellas de champán y cuatro copas.



**PARA CADA TIPO DE NATURALEZA.**  
**NUEVO JEEP® RENEGADE POR 15.750€**  
**JEEP® COMPASS POR 19.750€**  
**CON 4 AÑOS DE GARANTÍA**

**Jeep**  
 THERE'S ONLY ONE

Emisiones de CO<sub>2</sub> Gama Jeep: de 117 a 315 (g/km). Consumo mixto: de 4,4 a 16 (l/100km). Los valores indicados de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma (EU) 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Precios recomendados para Jeep, Renegade Sport 1.0G MT6 88kW (120CV) y Jeep, Compass Sport 1.4 Mair 103kW (140CV) 4X2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento de permuta por entrega de vehículo usado a cambio, con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del Cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de financiación de 12.500€ (Renegade) y 13.900€ (Compass) con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. No se incluyen los gastos de financiación. Ejemplo de financiación para Jeep, Renegade con entrada de 4.124,20€, por un importe total del crédito de 12.531,07€ incluye Seguro Vida (905,28€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 84 cuotas mensuales de 195€. TIN 7,95%, TAE 9,28%, comisión de apertura (3%) 375,93€ al contado, importe total a plazos 20.880,14€ e importe total adeudado 16.755,93€. Ejemplo de financiación para Jeep, Compass con entrada de 6.633,72€, por un importe total del crédito de 14.137,62€ incluye Seguro Vida (1.021,34€), con Crédit Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCIÓN DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. 84 cuotas mensuales de 220€. TIN 7,95%, TAE 9,28%, comisión de apertura (3%) 424,13€ al contado, importe total a plazos 25.537,85€ e importe total adeudado 18.904,13€. Garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Gastos de matriculación no incluidos. Oferta válida hasta el 30/06/2019 en Península y Baleares. Las versiones visionadas pueden no corresponder con los vehículos ofertados. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

Se abre un capítulo importantísimo e intenso en la historia de Opel, y más en concreto en la historia del Corsa. Llega una sexta generación totalmente nueva, con una versión cien por cien eléctrica y muchos argumentos para las alternativas térmicas de este futuro superventas.

# El más esperado

Andrés Mas | amas@motor16.com

La sexta generación del Corsa es nueva por los cuatro costados, y el primer modelo desarrollado por Opel como parte integral de Groupe PSA. Tanto su evolución como su ingeniería se han llevado a cabo en Rüsselsheim, Alemania, y el nuevo modelo se basa en la plataforma CMP para coches pequeños y compactos de PSA –la del nuevo Peugeot 208 o la del DS3 Crossback–, que pesa bastante menos. Pero también se ha logrado aligerar carrocería y propulsores, lo que beneficia directamente los consumos y el comportamiento del coche. Esto le va a venir especialmente bien al primer Corsa

de la nueva generación en darse a conocer, aunque no sea el que se va a comercializar primero. Se trata del Corsa-e, una versión cien por cien eléctrica que estará a la venta en España en febrero o marzo de 2020, aunque sólo habrá que esperar al 1 de julio próximo para poder asistir al lanzamiento del nuevo Corsa con motores de gasolina y diésel. Estos últimos, a la venta en nuestro país en noviembre –tres meses antes–, los ha conducido ya Motor 16 en una de las últimas pruebas de validación con prototipos camuflados, por carreteras a través de impresionantes bosques en la frontera entre Alemania y Francia –ver cuadro–. Y, mientras tanto, Opel daba a conocer los primeros datos de su ver-



sión eléctrica, el llamado Corsa-e.

La marca alemana anuncia para este modelo un motor eléctrico de 100 kW (136 caballos), un par máximo instantáneo de 260 Nm –26,5 mkg– y una autonomía con una sola carga de 330 kilómetros, homologada en el nuevo ciclo WLTP –340 anuncia el Peugeot e-208, con la misma potencia–. Y la batería, situada en el piso del coche bajo los asientos y con una capacidad de 50 kWh, puede cargarse de forma rápida hasta el 80 por ciento de su capacidad en 30 minutos si hablamos de una toma de 100 kWh. No obstante, el Corsa-e está preparado para todas las opciones de carga, desde el cable tradicional al punto de carga de pared, pasando por esa carga de alta velocidad comentada. Así, en una toma de corriente de 7,4 kWh la batería tardará en cargarse 8 horas, y en una de 11 kWh lo hará en 5 horas y cuarto. Además, la batería está cubierta por una garantía de ocho años o 160.000 kilómetros.

El estado de la carga puede verificarse con la aplicación 'myOpel', y de esa manera se pueden optimizar en todo momento



## AL VOLANTE DEL NUEVO OPEL CORSA Una nueva referencia

En Motor 16 hemos tenido el privilegio de poder probar cuatro unidades de la segunda fase de preserie del nuevo Corsa, fabricadas en enero de 2019 y totalmente camufladas. Dos unidades equipadas con el motor 1.2 de 100 CV y cambio manual, y otras dos 1.2 Turbo de 130 CV con el cambio EAT8. Este último nos ha gustado de forma especial por su contundente entrega a cualquier régimen y su facilidad para subir de vueltas, asociado a un cambio con el que congenia de maravilla. Y la insonorización, fruto del trabajo sobre la rigidez del chasis y sobre la aerodinámica, es tan eficaz que el atípico sonido de los motores de tres cilindros queda filtrado de tal manera que, salvo en contadas ocasiones, resulta difícil distinguirlos de un cuatro cilindros tradicional. Pero el rendimiento del motor de 100 CV también es para tenerlo en cuenta, ya que se aprovecha de la ligereza de la nueva generación del Corsa y mueve el conjunto con mucha agilidad.

En marcha, al nuevo Corsa se le nota mejor asentado sobre el asfalto; y la conducción, también beneficiada por la mayor ligereza, fluye de una forma más espontánea, segura y divertida. Todo ello se nota enseguida, en cuanto recorres los primeros metros, pero por si surgían dudas, en la validación nos acompañan dos unidades del Corsa de la anterior generación, cuya conducción alternamos con el actual. Y sorprenden las notables mejoras que ha experimentado la sexta generación respecto a unos modelos que quedan claramente superados y con

los que cuesta seguir el ritmo de los recién llegados. Respuesta de los motores, aplomo, tacto de la dirección o los frenos... Todo ha evolucionado a mejor, aunque en el nuevo cambio manual echamos de menos algo más de precisión en el guiado de la palanca, y también un pomo de menor tamaño. Sin duda nos ha gustado más el cambio automático EAT8 del 1.2 Turbo de 130 CV, cuyas prestaciones respecto al automático actual de 6 marchas y variador son como comparar la noche y el día. Los ingenieros han trabajado a fondo en la aerodinámica del nuevo Corsa: parrilla activa, bajos carenados, elementos aerodinámicos específicos... Destacamos por ejemplo el spoiler trasero más grande utilizado en modelos con cambio EAT8, ya que al colocar más peso en el eje delantero el objetivo es asentar aún más el trasero a alta velocidad.

El Corsa de 130 CV y cambio automático ofrece cuatro modos de conducción, con un programa 'Sport' que otorga al nuevo modelo una personalidad felina, que casa a la perfección con las nuevas posibilidades de la plataforma. También se puede elegir el modo 'Normal' y el 'Manual', pero nos ha llamado la atención un modo 'ECO' muy eficaz incluso con conducción a vela, pero que engrana las marchas más largas en situaciones a veces poco propicias. Como en toda prueba de validación, los ingenieros que nos acompañan muestran un gran interés por conocer nuestras primeras impresiones, porque todavía hay tiempo para hacer cambios.



Los prototipos camuflados del nuevo Opel Corsa llevaban oculto hasta el salpicadero. El puesto de conducción ha mejorado mucho.



AERODINÁMICA MUY ESTUDIADA ES LA QUE ATESORA EL NUEVO CORSA. EL ALERÓN TRASERO ES UNA PIEZA CLAVE EN ESTE TRABAJO



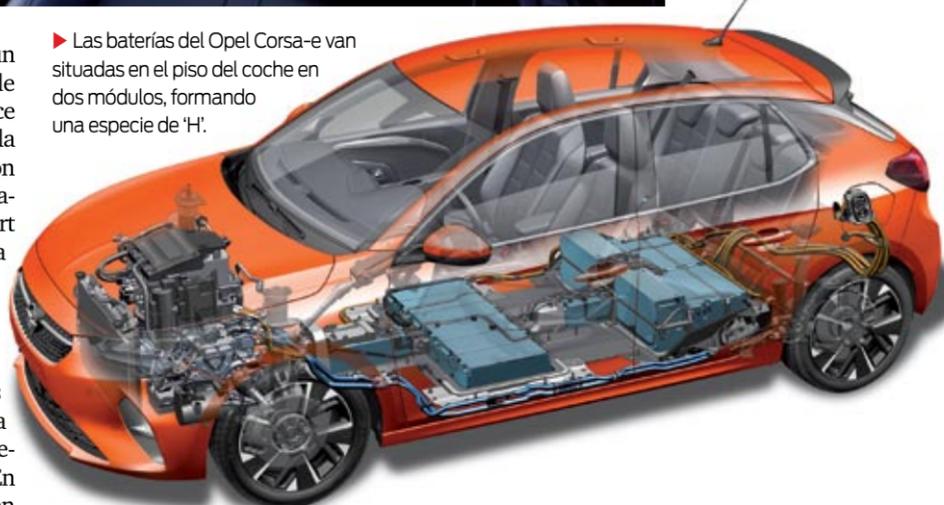
◀ El salpicadero del nuevo Opel Corsa tiene muy buen aspecto. Con una pantalla táctil central de 7 pulgadas u otra, de 10 pulgadas y también táctil, para el tope de gama. El cambio automático EAT8 luce la palanca habitual en los Peugeot.



los tiempos de carga y los costes. Pero un eléctrico no tiene por qué ser sinónimo de coche aburrido y el nuevo Corsa-e ofrece tres modos de conducción para adaptar la respuesta de los 136 CV a cada situación o estado de ánimo. Se trata de los programas Normal, Eco y Sport. El modo Sport ofrece la mejor respuesta y la dinámica de conducción más deportiva. De hecho, Opel anuncia una aceleración de 0 a 50 km/h en 2,8 segundos y de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos; en este caso, el mismo dato que el e-208 y nada menos que 8 décimas más rápido que un Corsa GSi de 150 CV actual. Eso sí, con una velocidad máxima limitada a 150 km/h. En el modo Eco, el Corsa-e se convierte en un ahorrador de energía que multiplica la autonomía, ayudado además por dos modos de conducción D y B, siendo este último con el que se obtiene la máxima retención y con ello la mayor recuperación de energía. Por su parte, el modo Normal está pensado para que el Corsa-e ofrezca máximo confort.

El nuevo Corsa mide 1.433 milímetros de altura, es decir, 48 menos que el actual. Y el conductor va sentado 28 milímetros más bajo, con una regulación de volante de mayor recorrido y una posición mucho más natural que no obliga a subir al asiento para conseguir la postura ideal, cortando de raíz uno de los grandes inconvenientes

▶ Las baterías del Opel Corsa-e van situadas en el piso del coche en dos módulos, formando una especie de 'H'.



del modelo anterior. La distancia entre ejes es ahora de 2.538 milímetros, 28 más que antes; y el volumen de maletero crece de 285 a 309 litros, incluso en esta versión eléctrica, curiosamente la misma cifra que anuncia su primo hermano, el Peugeot 208. Estas medidas logran, tras compro-

barlo en nuestra toma de contacto con unidades camufladas, mejorar notablemente el agrado de uso y fomentan una conducción más relajada y segura.

El Corsa-e, así como las versiones de gasolina y diésel de la nueva generación del Corsa, contará con tecnologías y sis-



**EL MALETERO DE LA VERSIÓN ELÉCTRICA NO PIERDE ESPACIO**



# NUEVO VITARA

Desde **129 €/MES\***

Entrada 5.179,74 € - 1ª cuota 128,49 €  
34 cuotas 129 € - Cuota final 10.407,04 €  
36 MESES Tipo Deudor 6,99% T.A.E. 8,56%.

**5 AÑOS DE GARANTÍA**

**TIME TO PLAY**



**EL MÁXIMO RENDIMIENTO EN CUALQUIER SUPERFICIE.** Y la máxima adrenalina cuando pones a prueba la potencia y eficiencia de los motores BOOSTERJET, el agarre perfecto que proporciona el sistema de tracción 4x4 ALLGRIP para que nunca vuelvas a coger el camino fácil y los últimos sistemas de seguridad avanzada que te permitirán disfrutar con tranquilidad de la experiencia de exigirle el máximo al nuevo Suzuki Vitara.



Reserva una prueba en [www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)



Suzuki recomienda

Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Más de 150 Instalaciones Suzuki [www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 6,1 a 7,8. Emisiones CO<sub>2</sub> WLTP (g/km): de 139 a 176 (de 121 a 143 NEDC).

\*Financiación de SUZUKI Vitara 1.0T GLE 2WD. Precio al contado 17.697 €. Entrada 5.179,74 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 128,49 €, 34 cuotas de 129 € y 1 cuota de 10.407,04 €. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,56% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 375,52 € al contado. Importe Total del Crédito 12.517,26 €. Coste Total del Crédito 2.779,79 €, Importe Total Adeudado 15.297,05 €. Precio Total a Plazos 20.476,79 €. Siendo el día de contratación 09/03/2019 y primer pago el 05/04/2019. Oferta válida hasta el 30/06/2019. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A.

**Way of Life!**



**OPEL CORSA B 1993.** - Más de 4 millones de unidades se vendieron de esta generación del Corsa, más aerodinámica y con mayor amplitud interior.

**OPEL CORSA D 2006.** - La cuarta generación contaba con tecnología EcoFLEX, motores más eficientes y Start/Stop, se vendieron 2,8 millones de unidades.

**OPEL CORSA E 2014.** - Mide 4,020 mm, y cuando llegó al mercado hace cinco años contaba con aparcamiento semiautomático, cámara frontal, IntelliLink...

**OPEL CORSA C 2000.** - Tecnología de motores Ecotec, una longitud ampliada en 10 centímetros, versión GSi de 125 CV y de 2 a 4 estrellas en EuroNCAP.

**OPEL CORSA A 1982.** - Fabricado en Zaragoza y con una longitud de 3,62 metros, el primer Corsa fue un éxito. En 1987 llegó la versión diésel, con motor Isuzu.

## LLEGA LA SEXTA GENERACIÓN 13,6 millones de unidades desde 1982

Desde su lanzamiento mundial en 1982 Opel ha fabricado nada menos que 13,6 millones de unidades de su Corsa, un utilitario que llegó para sustituir al emblemático Kadett, cuyo tamaño en constante crecimiento dejó un hueco por debajo para un modelo que comenzó midiendo 3,62 metros. Ya con 4,06 metros, llega ahora el nuevo Corsa, la sexta generación; y la planta de Figueruelas, que ha fabricado este

modelo ininterrumpidamente durante 37 años, vuelve a convertirse en pieza clave para la marca alemana construyendo en exclusiva la sexta entrega del utilitario alemán, convirtiéndose también en la primera planta europea que produce un Opel cien por cien eléctrico. Y dada la flexibilidad de la factoría zaragozana se podrán fabricar en la misma línea de producción el Corsa actual, la nueva generación tanto en gasolina como en diésel y el Corsa eléctrico, hasta que en octubre se deje de fabricar el modelo que ahora se encuentra a la venta. Porque flexibilidad es ahorro de costes.

temas de asistencia habituales hasta ahora en segmentos superiores. Entre ellos destaca el sistema de iluminación adaptativa matricial IntelliLux LED, ofrecido por Opel como primicia en el segmento de coches pequeños. Los ocho elementos LED, cuatro por faro —ocho por faro en el Astra—, controlados por la cámara frontal de alta resolución de nueva generación, adaptan continuamente el haz de iluminación a la situación del tráfico y al entorno, ofreciendo una gran zona iluminada que convierte las carreteras más oscuras y peligrosas en zonas clarísimas sin molestar al resto de automovilistas.

A nivel de seguridad, el Corsa recién llegado cuenta con avanzados sistemas ADAS de asistencia al conductor. Y es que, por ejemplo, gracias a la nueva cámara frontal, el Asistente de Reconocimiento de Señales de Tráfico detecta ahora in-

formación adicional, como por ejemplo, las señales LED. Y los límites de velocidad guardados en el sistema también aparecen en la pantalla. El Control Adaptativo de la Velocidad y el Asistente Lateral, basados en radar y sensores, también se suman al equipamiento de seguridad.

En el interior, el Corsa-e cuenta con sistema Multimedia Navi con pantalla táctil en color de 7 pulgadas, o el tope de gama Multimedia Navi Pro con pantalla táctil de color y 10 pulgadas, además de un nuevo servicio telemático 'Opel Connect' con funciones de ayuda, como la navegación con información de tráfico en tiempo real, la conexión directa con la asistencia en carretera y las llamadas de emergencia.

Antes de aparecer el Corsa-e, los primeros Corsa en llegar a los concesionarios a mediados de noviembre contarán con propulsores 1.2 de 75 y 130 CV, con

un nuevo cambio manual de 6 marchas y otro automático EAT8 con levas en el volante de serie, aunque más tarde a estos se les unirá el 1.2 de 100 CV. Y al principio también se comercializará el 1.5 turbodiésel de 100 CV con cambio manual. Los motores de gasolina son los mismos que Peugeot y Citroën bautizó como Puretech, con tres cilindros y turbo en los más potentes, y el 1.5 diésel de 100 CV es el que llaman BlueHDi el resto de las marcas del grupo. Eso sí, todas las mecánicas han pasado por las manos de los ingenieros de Opel, que han aportado su experiencia con el software y todos los datos que maneja la centralita.

A finales de 2020 Opel tendrá ya una gama de cuatro modelos electrificados; y para el futuro se ha anunciado que todos los modelos de la marca compartirán sólo dos plataformas: CMP y EMP2.



► Una carga de alta velocidad permitirá llenar la batería del Corsa-e al 80 por ciento en sólo 30 minutos.



**SIMILARES EL CORSA-e APENAS SE DIFERENCIARÁ DE LOS OTROS**

# ¡SEIS MESES GRATIS!

EN TU SEGURO DE COCHE.

¿ES O NO ES UN SEÍSMO?

**902 123 512**

Una compañía bankinter.



lineadirecta.com

Descuento equivalente al 50% de la prima del seguro anual.  
Promoción sujeta a normas de suscripción de la compañía. Consúltelas en [www.lineadirecta.com](http://www.lineadirecta.com)

**RENOVADO** EL BUQUE INSIGNIA DE SKODA SE HA SOMETIDO A UNA INTENSA ACTUALIZACIÓN



▲ El Superb estrena faros Matrix e intermitentes dinámicos.

El Superb renueva ligeramente su imagen, ahora más elegante, e incorpora nuevas tecnologías, entre ellas unos sofisticados faros matriciales y avanzados sistemas de asistencia.



▲ El nuevo Superb es más elegante e incorpora avanzadas tecnologías.

# Elegante y avanzado

G.A. / A.C. | motor16@motor16.com

El Superb original vio la luz en 1934, aunque su historia de éxito moderna comenzó mucho más recientemente, en 2001, y ya contempla tres generaciones desde entonces. Skoda aprovecha ahora para actualizar su buque insignia con atractivas matizaciones estéticas y una mayor carga tecnológica. Básicamente se trata del mismo vehículo, pero con una intensa puesta al día.



◀ La variante deportiva SportLine rebaja 10 milímetros la altura.

**SKODA SUPERB SCOUT**  
Disponibile por primera vez



▲ El nuevo Superb Scout presenta un aspecto más poderoso, incrementa la altura al suelo 15 milímetros y monta tracción total. El amplio habitáculo también se remata con detalles específicos.

Disponibile tanto en berlina como en formato familiar Combi, ha crecido 8 y 6 milímetros de longitud, respectivamente, debido al rediseño del paragolpes delantero. El resto de medidas se mantienen tal cual, incluida su excepcional habitabilidad y una capacidad de maletero que, en el caso del Combi, alcanza los 660 litros.

El frontal presenta una nueva parrilla, aunque lo que más llama la atención son los nuevos faros Matrix full LED, siendo este Superb el primer

do en cuenta al resto de los usuarios de la vía. Para ello se apoya en sistemas como la alerta de cambio de carril Lane Assist, el Park Assist, los sensores del radar Side Assist y el control del ángulo muerto. Además, el Front Assist incorpora protección activa de los peatones.

Más allá de nuevos detalles cromados, el interior contempla nuevas fundas de asientos e iluminación de cortesía en los huecos de las puer-



▲ El interior también se pone al día con nuevos acabados y una oferta de elementos funcionales Simply Clever todavía más generosa.

modelo de Skoda que integra esta tecnología.

La seguridad se ha incrementado con la llegada de nuevos y avanzados asistentes, como un Control Predictivo de Cruce que ajusta la velocidad en función del trazado y de las limitaciones de la calzada gracias a los datos facilitados por una cámara frontal y la navegación.

También se ha mejorado la función Emergency Assist, que detiene el vehículo de una manera controlada en el arcén en caso de emergencia y tenien-

tas, al tiempo que se amplía la dotación de los prácticos elementos Simply Clever. De esta manera, al acomodarnos en el interior se conecta de manera inalámbrica el teléfono móvil con la antena del vehículo, y por primera vez se introduce un práctico organizador de espacio bajo el piso del maletero. Este es flexible y más completo en el Combi.

También presume de cuadro de mandos digital configurable Virtual Cockpit y de tres sistemas de infoentretenimiento a elegir, dos de ellos

Skoda lleva ya 13 años ofreciendo sus populares variantes Scout. Comenzó con el Octavia y ha salpicado también al Fabia, al Kodiaq y al Karoq. Y ahora el Superb es el último modelo que se incorpora a esa saga. Sólo disponible con la variante Combi, se rodea de llamativas protecciones, incluido el paquete Rough-Road, que blindo los bajos. De serie también apuesta por la tracción total, monta llantas de aleación específicas de 18 pulgadas e incrementa la distancia al suelo en 15 milímetros. Además, añade el modo Off-Road al asistente que permite escoger entre diferentes programas de conducción. El Superb Scout sólo se comercializará con los dos motores más potentes, el 2.0 TSI con 272 CV y el 2.0 TDI con 190, ambos asociados a la caja DSG de siete velocidades. El interior se remata con tiras decorativas con efecto madera y asientos específicos.

asociados a las funciones del navegador.

El Superb pone en juego en la gama tres motores de gaso-

lina y otros tres diésel, todos ellos de cuatro cilindros y respetuosos con la exigente normativa Euro 6d-TEMP.

TECNOLOGÍA **INTELIGENCIA A LA CARTA**



▲ El Control de Crucero Adaptativo mantiene la velocidad y la distancia, y lee las señales de tráfico.



▲ El Emergency Assist detiene el vehículo en el arcén de manera controlada en caso de emergencia.



▲ El Front Assist añade ahora una función con protección predictiva para los peatones.



▲ El Lane Assist lee las líneas de la carretera, y el sistema se encarga de mantenernos dentro del carril.



▲ El asistente Park Assist detecta el hueco y realiza la maniobra de aparcamiento de manera automática.



▲ El asistente de maniobra evita el riesgo de colisión cuando el automóvil está retrocediendo.



▲ El control del ángulo muerto en ciudad examina todo tipo de vehículos y nos avisa en el retrovisor.



▲ El asistente Side Assist analiza los vehículos que llegan por detrás a una distancia de hasta 70 metros.



▲ Los nuevos faros Matrix full-LED ofrecen siempre la máxima luminosidad, pero sin deslumbrar al resto.



▲ El asistente de atascos, disponible con cambio DSG, controla el vehículo de forma autónoma hasta 60 km/h.

## ELECTRIFICADOS EL SUPERB IV Y EL CITIGO IV, EN 2020

### MODELOS IV ARRANCA UNA NUEVA ERA

Habrà que comenzar a familiarizarse con las siglas IV, que marcan el ingreso de Skoda en la era de la movilidad eléctrica. Y lo hace con dos modelos: el Citigo IV, primer modelo eléctrico de la marca checa, y el Superb IV, una variante híbrida enchufable del renovado buque insignia de la casa. La oferta aumentará a partir de 2020 con otro modelo eléctrico basado ya en la nueva plataforma MEB del Grupo Volkswagen.



▶ El primer modelo eléctrico de Skoda es este Citigo IV. El motor tiene una potencia de 83 caballos y la autonomía alcanza los 265 kilómetros.

batería de iones de litio ubicada en el piso, entre ambos ejes. La autonomía máxima homologada de este modelo es de 265 kilómetros, de



◀ El Superb IV híbrido enchufable ofrece una potencia conjunta de 218 CV y puede circular 55 kilómetros en modo eléctrico. Está disponible en versiones berlina y Combi.

acuerdo ya con el nuevo ciclo WLTP. La carga se puede realizar en un cargador rápido de 40 kW DC; de modo que en un hora se completaría hasta el 80 por ciento.

Por su parte, el Superb IV también es el primer híbrido plug-in de Skoda. Está propulsado por un motor de gasolina 1.4 TSI de 156 CV y un propulsor eléctrico que eroga 115 CV. La potencia máxima del sistema es de 218 caballos. La batería de 13 kWh de capacidad le permite circular de manera totalmente eléctrica hasta 55 kilómetros—ciclo WLTP—, y la autonomía total es de 850 kilómetros. La carga se puede realizar en un enchufe doméstico, en una toma 'wallbox' o, durante la marcha, por medio de la frenada regenerativa. Pero no hay todavía datos homologados de consumo.

más de rematarse de una manera más elegante incorpora detalles de serie como un chasis adaptativo. Y si preferimos deportividad, la opción Sport-Line presume de una puesta a punto más dinámica gracias a unos tarados de la suspensión más firmes y a una altura del conjunto rebajada 10 milímetros. Además, los faros Matrix full LED se ofrecen en su dotación de serie. En cualquier caso, este acabado de enfoque dinámico no está disponible con el motor 1.6 TDI.



Las primeras recaen sobre un 1.5 TSI con 150 CV y un 2.0 TSI, desplegado en este caso en dos variantes: una de 190 CV y otra de 272. En ciclo turbodiesel la oferta arranca con un 1.6 TDI de 120 caballos y concluye con un bloque 2.0 TDI disponible con 150 y 190 CV. Estos últimos cuentan con aditivo AdBlue. Según sea una u otra versión, el cambio puede ser manual de seis velocidades o automático con doble embrague DSG de siete, mientras que la tracción to-

tal se monta de serie en el 2.0 TSI de 272 CV y se ofrece de manera opcional para el diésel más potente.

En su extensa gama el nuevo Superb presenta varios acabados. El más completo es el Laurin & Klement, que ade-



◀ El habitáculo se remata con vistosos detalles cromados, nuevas fundas de los asientos y una generosa oferta en sistemas multimedia.



Máxima deportividad en un estilo exterior en el que se aprecian toques 'eléctricos' como el logo 'e', el león y la parrilla con detalles en color azul...



## La era del e-208

El nuevo 208 abre una nueva era en Peugeot; la de la electricidad. El e-208 combina deportividad y prestaciones con emisiones 0.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Diseño innovador, tecnología de vanguardia y diversidad de opciones tanto de motorizaciones como de acabados van a ser las bases del nuevo Peugeot 208; un utilitario en el que no hay exclusiones; no se ha vetado ninguna tecnología de propulsión; más bien por el contrario, se ofrecen tres alternativas—diésel, gasolina o eléctrico— para que cada cliente elija qué es lo que mejor se ajusta con lo que quiere.

Pero si hay que hablar de una estrella en esta gama, esa es la versión eléctrica, e-208, el primer modelo cien por cien eléctrico de la marca francesa sobre la plataforma CMP, la misma del DS 3 Crossback E-Tense o el

Opel Corsa-e que también han mostrado ya sus versiones eléctricas.

Este e-208 cuenta con un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y una batería de 50 kWh de capacidad. Con ello es capaz de ofrecer unas prestaciones y una eficiencia de uso muy respetables. Hablamos de una aceleración de 0 a 100 km/h en solo 8,1 segundos o de una autonomía de 340 kilómetros en ciclo WLTP.

Dispone de tres modos de conducción—ECO, Normal y Sport— que apuestan más por el ahorro o por el dinamismo. Y puede cambiar la forma de conducir gracias a los dos diferentes modos de frenado que se utilizan para regenerar las baterías actuando sobre la palanca de cambios. El

modo moderado ofrece sensaciones cercanas a las de un vehículo térmico. Y en el modo aumentado basta con levantar el pie del acelerador para notar inmediatamente la deceleración.

Remata su dotación tecnológica con las más avanzadas funciones de ayuda a la conducción, con características de conducción semiautónoma. Cuenta con control de crucero adaptativo con función Stop & Go, con instrucciones ajustables de distancia de seguridad, Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo en el centro del carril, Full Park Assist, freno automático de emergencia que funciona hasta 140 km/h y es capaz de detectar peatones y ciclis-

tas de día de noche y alerta activa de cambio involuntario de carril con corrección de trayectoria desde 65 km/h, entre otros elementos.

Y ofrece todas las opciones a la hora de la recarga, pues pueden elegirse tres alternativas; en un enchufe doméstico tardaría unas 24 horas en cargarse por completo; desde una toma de recarga reforzada Green Up, el tiempo sería de unas 16 h, con cable de carga incluido. Otra alternativa es un Wallbox, que puede cargar por completo el coche en 5,15 horas si es una toma trifásica de 11 kW o en 8 horas si es monofásica de 7,4 kW. Y por último, en un cargador rápido de 100 kW necesita solo 30 minutos para lograr una carga de la batería del 80 por ciento de su capacidad.

Todo listo, por tanto, para esta nueva era que inaugura el e-208. Solo nos falta saber el precio para valorar sus posibilidades de éxito.



◀ En el interior la evolución del i-Cockpit ofrece información en 3D. Ofrece todas las alternativas de carga, hasta tomas de 100 kW.

La renovación del HR-V ha supuesto una mejora del equipamiento y la calidad, la desaparición de los motores diésel y la llegada de una sorprendente versión deportiva con 182 CV y chasis específico que permite disfrutar de un funcional SUV con claras sensaciones de 'GTI'.



# Se le ve preparado

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

Me gustaría que hubiese ya un HR-V híbrido o que no se hubiera retirado de la gama el excelente motor diésel de 120 CV, pero ninguno de esos deseos se ve cumplido en el actualizado HR-V, disponible sólo con tracción delantera y que centra ahora su oferta mecánica en el 1.5 VTEC de gasolina, un cuatro cilindros que en su versión atmosférica rinde 130 CV. Sin embargo, para los conductores más exigentes –quizás alguno que necesite un SUV por motivos prácticos pero no quiere renunciar a una conducción ágil y divertida– llega ahora ese mismo 1.5 pero dotado de turbo y con 182 CV, un motor que conocíamos bien desde su estreno en el nuevo Civic, al que inyecta altas prestaciones y un consumo realmente moderado; al margen de un funcionamiento brioso que recuerda a los 'cañeros' propulsores de hace algunas décadas.

Y esa 'caña' la seguimos encontrando en el HR-V Sport, que permite elegir entre la ca-



▲ Los desarrollos del cambio manual son tan cortos que en sexta pasa de 80 a 120 km/h en solo 9,2 segundos. Pero ese eleva la sonoridad.

|  |  |                     |  |
|--|--|---------------------|--|
| <b>PRECIO</b>  |  | <b>31.450 €</b>     |  |
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b><br><b>135 g/km (NEDC)</b>                                  | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>  |                     |  |
|  | COMPORTAMIENTO   | *****               |  |
|  | ACABADO  | *****               |  |
|  | PRESTACIONES   | *****               |  |
|  | CONFORT  | *****               |  |
| SEGURIDAD  | *****  |                     |  |
| CONSUMO  | *****  |                     |  |
| PRECIO   | *****  |                     |  |
| <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>  |  |                     |  |
| <b>NOS GUSTA</b>   |  | <b>DEBE MEJORAR</b> |  |
| Motor y cambio. Respuesta en carretera. Comportamiento. Calidad general. Gasto a ritmo normal. | Desarrollo de sexta corto para autovía. Sonoridad. Pérdida de maletero. Pantalla central poco intuitiva. |                     |  |

ja automática CVT –una de las mejores de variador continuo, aunque siga sin enamorarnos esa solución– y el cambio manual de la unidad aquí probada, cuya factura baja ahora a 29.450 euros reales.

Si el motor ya convence por genio y empuje, la caja manual es el complemento ideal, pues parece sacada de un Civic de carreras: precisa, rápida, cortos recorridos... Aunque los desarrollos parecen más pensado para un coche de rallyes, como demuestra una sexta de 38,7 km/h por cada 1.000 rpm. La ventaja de eso, que incluso en la marcha final hay un empuje extraordinario si queremos recuperar velocidad –6 segundos exactos tarda en pasar de 80 a 120 km/h en cuarta–; y la desventaja, que la rumorosidad crece y perdemos confort en viajes por autovía. De hecho, durante la semana del test nos pasó varias veces que buscábamos... la séptima velocidad.

Sería lógico pensar que con unos desarrollos tan cortos el consumo real se disparará, pero Honda sabe hacer motores económicos y, ade-



▲▲ La calidad de materiales y ajuste ha mejorado, y la versión Sport está bien personalizada. La pantalla central es de 7 pulgadas.



◀▲ Los nuevos asientos son cómodos y sujetan, y detrás se mantiene la segunda fila con Magic Seat System, que permite alzar la banqueta para cargar cosas.



◀▼ Dos escapes traseros, detalle 'racing' que implica una pérdida de volumen en el maletero, que pasa de 470 a 448 litros. Además, las ópticas traseras se han oscurecido y van unidas ahora por una bandita cromada.



table y fácil de controlar, y nadie podrá acusarnos jamás de haber adquirido un SUV aburrido, torpe o lento.

Además, el HR-V presume de funcionalidad y amplitud –brillantes la cota al techo o el hueco para piernas detrás–, de un maletero capaz –algo menos en el Sport– y de un acabado general que nos atreveríamos a llamar 'premium'.

más, podemos rodar siempre en marchas más largas, ciudad incluida. De ahí que el gasto medio real sea de sólo 7,0 l/100 km, aunque si avivamos el ritmo el promedio rebasará fácilmente los 10.

Y además de rápido, el HR-V es ágil, a lo que ayuda un peso bastante contenido o unos neumáticos de medida generosa: 225/50 R18. Honda emplea en esta versión amortiguadores Sachs bastante firmes –con asfalto roto restan confort– y la dirección recibe una puesta a punto específica –2,4 vueltas de volante–, de modo que podremos disfrutar de lo lindo en vías de curvas... Las frenadas no son de récord, pero el conjunto se muestra es-

**LA CLAVE**

pmartin@motor16.com

Reconoceré que al averiguar las características del HR-V Sport, con 182 CV y chasis deportivo, me pregunté: "¿Y a quién se dirige esta versión si lo que busca ahora el público es una etiqueta ECO?". Pero a pesar de su enfoque minoritario, tras probarlo le veo más justificación, pues propone disfrute y no gasta tanto.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>MOTOR</b>             | <b>1.5 VTEC TURBO</b>                              |
| Disposición              | Delantero transversal                              |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16                                   |
| Sistema Stop/Start       | Sí   |
| Cilindrada (c.c.)        | 1.498  |
| Alimentación             | Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm      | 182 CV / 5.500                                     |
| Par máximo/rpm           | 24,5 mkg / 1.900-5.000                             |

|                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |                          |
| Tracción                          | Delantera                |
| Caja de cambios                   | Manual, de 6 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 38,7 km/h                |

|                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>        |                                   |
| Sistema                          | Cremlera, asistida eléctrica      |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,4                               |
| Diámetro de giro (m)             | 11,0                              |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Disc. vent. 293 mm / Disc. 282 mm |

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

|               |            |
|---------------|------------|
| <b>RUEDAS</b> |            |
| Neumáticos    | 225/50 R18 |
| Marca         | Michelin   |

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <b>CARROCERÍA</b>            |                       |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.341                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)        | 4.346 / 1.790 / 1.605 |
| Capacidad del maletero (l)   | 448 - 1.043           |
| Capacidad del depósito (l)   | 50                    |

## PRESTACIONES

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b> | <b>215 KM/H</b> |
|-------------------------|-----------------|

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b> |           |
| 400 m salida parada              | 15,4      |
| De 0 a 50 km/h                   | 2,8       |
| De 0 a 100 km/h (oficial)        | 7,8 (7,8) |
| Recorriendo (metros)             | 123       |

|                                   |             |
|-----------------------------------|-------------|
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b> |             |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª    | 15,8 / 17,7 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª         | 17,5        |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª  | 29,0 / 31,5 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 6ª       | 32,4        |
| De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª       | 6,0 / 7,2   |
| De 80 a 120 km/h en 6ª            | 9,2         |
| Error del velocímetro a 100 km/h  | + 2%        |

|                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| <b>FRENOS (en metros)</b>           |                    |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 14,3 / 37,6 / 54,3 |

## CONSUMOS

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

|                         |      |
|-------------------------|------|
| <b>EN CIUDAD</b>        |      |
| A 22,1 km/h de promedio | 7,3  |
| <b>EN CARRETERA</b>     |      |
| A 90 km/h de cruceo     | 6,0  |
| En conducción dinámica  | 10,2 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |     |
| A 120 km/h de cruceo   | 7,2 |
| A 140 km/h de cruceo   | 8,1 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,0 |

|                                    |           |
|------------------------------------|-----------|
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>             |           |
| Kilómetros recorridos              | 714       |
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b>          |           |
| Ciclo urbano / extrarurbano (NEDC) | 7,3 / 5,1 |
| Ciclo mixto (NEDC)                 | 5,9       |
| Ciclo mixto (WLTP)                 | 6,7       |

## SUS RIVALES



### MINI COOPER S COUNTRYMAN 192 CV

Disponible en versión de tracción delantera –ya carísima– o ALL4, es aún más rápido y gasta de forma razonable. La mano de BMW se nota en su avanzada tecnología.

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| Precio       | <b>33.750 €</b>    |
| Maletero     | <b>450 l.</b>      |
| Gasto NEDC   | <b>6,5 l/100km</b> |
| 0 a 100 km/h | <b>7,6 seg.</b>    |



### MITSUBISHI ECLIPSE CROSS 150T CHALL 2WD

Además de ser más barato, un descuento enorme le deja ahora en 21.850 euros: imbatible. Si preferimos cambio automático, podemos elegir el tipo de tracción.

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| Precio       | <b>26.850 €</b>    |
| Maletero     | <b>378-485 l.</b>  |
| Gasto NEDC   | <b>6,7 l/100km</b> |
| 0 a 100 km/h | <b>9,7 seg.</b>    |





El fervor insólito que levantan de nuevo los motores de gasolina, unido a la fiebre SUV, ha sido el detonante para lanzar esta versión del Peugeot 3008, que presume de prestaciones y de un consumo razonable. Y, además, es 4.700 euros más asequible que su equivalente en diésel.



# Gasolina, mejor

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Aún recuerdo la conversación con el trabajador de la estación de servicio de Cádiz donde paré a repostar con nuestro protagonista. ¿Lleno de gasolina? Claro, le contesté. "Pues hay muy pocos de estos que no sean diésel", me respondió. Pues eso debió ser porque el día que lo adquirieron no tenían una calculadora a mano. Si no, la cosa hubiera cambiado. Te lo aseguro.

35.000 euros cuesta este Peugeot 3008 1.6 PureTech 180 CV EAT8 GT Line, pues con este motor no lo hay opción a caja manual. Son 1.550 euros más que uno con 130 CV a igualdad de cambio y acabado, cantidad más que asumible por esa potencia extra, que se traduce en brillantes prestaciones.

¿No te lo crees? Pues acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, sólo una décima más de lo homologado por la marca y 1,3 segundos más rápido que la versión BlueHDi 180 EAT8 GT que probamos en el número 1.735. Precisamente ese es el espejo en el que



▲ 312 euros cuesta el Pack Motricidad, que añade el Grip Control con cinco modos de conducción. Tiene 22 centímetros libres al suelo.

|   |   |                     |  |
|---|---|---------------------|--|
| <b>PRECIO</b>   |   | <b>35.000 €</b>     |  |
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b><br><b>174 G/KM (WLTP)</b>                                     | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>   |                     |  |
|   | COMPORTAMIENTO  | *****               |  |
|   | ACABADO   | *****               |  |
|   | PRESTACIONES  | *****               |  |
|   | CONFORT   | *****               |  |
| SEGURIDAD   | *****   |                     |  |
| CONSUMO   | *****   |                     |  |
| PRECIO  | *****   |                     |  |
| <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>   |   |                     |  |
| <b>NOS GUSTA</b>  |   | <b>DEBE MEJORAR</b> |  |
| Consumo ajustado. Prestaciones. Agrado mecánico. Amplitud interior. Precio frente al BlueHDi 180. | EAT8 sin función 'inercia'. No hay opción a cambio manual. Aclimatación a la pantalla táctil. |                     |  |

se mira 'nuestro' 3008, que también le mete un segundo a su hermano de mecánica diésel para recuperar de 80 a 120 km/h, todo un mundo cuando lo recorres por el carril contrario efectuando un adelantamiento.

Y es que, si echamos cuentas, este gasolina interesa, pues cuesta 4.700 euros menos que el BlueHDi comparable, aunque el diésel va ligado al acabado GT mientras que éste es un GT Line. Pero si lo igualas en equipamiento te vas a dejar 988 euros entre Visiopark -260 euros-, acceso manos libres -416- y llantas de 19 pulgadas -312-.

Esos 3.712 euros de diferencia se traducen en 2.651 litros de gasolina, suficientes para recorrer 36.315 kilómetros, lo que no está nada mal. Y es que esta versión ha firmado un gasto medio de 7,3 l/100 km, exactamente lo mismo que el diésel de 180 CV. Aún así, conviene aclarar que si lo tuyo son los viajes por carretera, puedes tener en cuenta la alternativa de un 308 SW o un 508, porque en autovía son más ahorradores por su



◀ El i-Cockpit marca su ordenado interior, pero casi todo hay que hacerlo desde su pantalla táctil, de serie y con navegador. La calidad es buena.



◀ El tapizado en cuero es opcional, como el techo. El cambio EAT8 es muy agradable y cuenta con modo Sport.



◀ Estas llantas de 18 pulgadas son de serie en los GT Line, que cuentan con toques deportivos en su exterior. El maletero tiene doble fondo, rueda de emergencia.



borda por su confort de marcha, ayudado por un sensacional cambio automático, que añade levas, pero que no tiene función de marcha por 'inercia'. Y tampoco hay selector de modos de conducción.

En cuanto al equipamiento, poco que reprochar, pues relega a la lista de opciones el techo panorámico, los asientos con masaje y poco más.

menor altura y mejor aerodinámica. Y es que el factor de resistencia al aire de este 3008 es de 0,76; cuando en un 308 SW es de 0,69 y de sólo 0,57 en un 508.

Por si esto fuera poco, con este motor el 3008 pesa 50 kilos menos que el diésel, lo que repercute de manera directa en la dinámica, y a la larga se traduce en menos desgaste de frenos, suspensiones...

El SUV de Peugeot presume de un comportamiento sensacional, aún teniendo una altura libre al suelo de 22 centímetros, lo cual da para alguna aventura 'off road'. Es cierto que sus gomas 225/55 R18 no son las más indicadas para ello, pero en carretera lo

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>MOTOR</b>             | <b>1.6 PURETECH 180</b>                            |
| Disposición              | Delantero transversal                              |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea/16                                     |
| Sistema Stop/Start       | Sí   |
| Cilindrada (c.c.)        | 1.598  |
| Alimentación             | Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm      | 180 CV / 5.500                                     |
| Par máximo/rpm           | 25,5 mkg / 1.650                                   |

|                                   |                             |
|-----------------------------------|-----------------------------|
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |                             |
| Tracción                          | Delantera                   |
| Caja de cambios                   | Automática de 8 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | N.d.                        |

|                                  |                            |
|----------------------------------|----------------------------|
| <b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>        |                            |
| Sistema                          | Cremlera, electromecánica  |
| Vueltas de volante (entre topes) | 3,0                        |
| Diámetro de giro (m)             | 10,4                       |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)     | Discos ventilados / Discos |

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

|               |            |
|---------------|------------|
| <b>RUEDAS</b> |            |
| Neumáticos    | 225/55 R18 |
| Marca         | Michelin   |

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <b>CARROCERÍA</b>            |                       |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.505                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)        | 4.447 / 1.841 / 1.624 |
| Capacidad del maletero (l)   | 520 - 1.482           |
| Capacidad del depósito (l)   | 53                    |

## PRESTACIONES

|                         |                 |
|-------------------------|-----------------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b> | <b>219 KM/H</b> |
|-------------------------|-----------------|

|                                  |           |
|----------------------------------|-----------|
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b> |           |
| 400 m salida parada              | 15,9      |
| De 0 a 50 km/h                   | 3,0       |
| De 0 a 100 km/h (oficial)        | 8,1 (8,0) |
| Recorriendo (metros)             | 133       |

|                                   |      |
|-----------------------------------|------|
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b> |      |
| 400 m desde 40 km/h en D          | 13,9 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D        | 27,3 |
| De 80 a 120 km/h en D             | 5,5  |
| Recorriendo (metros)              | 156  |

|                                 |      |
|---------------------------------|------|
| <b>FRENADAS (en metros)</b>     |      |
| A 60 km/h                       | 13,3 |
| A 100 km/h                      | 37,3 |
| A 120 km/h                      | 52,6 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | + 2% |

## CONSUMOS

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

|                         |     |
|-------------------------|-----|
| <b>EN CIUDAD</b>        |     |
| A 22,1 km/h de promedio | 8,5 |

|                        |      |
|------------------------|------|
| <b>EN CARRETERA</b>    |      |
| A 90 km/h de cruceo    | 5,8  |
| En conducción dinámica | 11,4 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |     |
| A 120 km/h de cruceo   | 7,2 |
| A 140 km/h de cruceo   | 8,1 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,3 |

|                        |     |
|------------------------|-----|
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b> |     |
| Kilómetros recorridos  | 726 |

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b>         |           |
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC) | 7,2 / 4,9 |
| Ciclo mixto (NEDC)                | 5,8       |
| Ciclo mixto (WLTP)                | 7,7       |

## SUS RIVALES



**HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI N LINE 7DCT 177 CV**

Presume de imagen, calidad, amplitud, equipamiento... Anda muy bien, pero gasta más que el 3008. El cambio es mejor y tiene opción a tracción total.

|                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| Precio               | <b>37.065 €</b>    |
| Maletero             | <b>488 l.</b>      |
| Consumo 0 a 100 km/h | <b>6,9 l/100km</b> |
|                      | <b>8,9 s.</b>      |



**NISSAN QASHQAI 1.6 DIG-T DCT7 TEKNA+ 160 CV**

Su equipamiento es impresionante y con este motor corre casi como el 3008. Tiene cambio de doble embrague y gasta algo más. Además, es más pequeño por dentro.

|                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| Precio               | <b>36.450 €</b>    |
| Maletero             | <b>430 l.</b>      |
| Consumo 0 a 100 km/h | <b>5,8 l/100km</b> |
|                      | <b>9,9 s.</b>      |

## LA CLAVE



*Ami los familiares me encantan, y por 34.200 euros tienes un 508 SW PureTech 180 EAT8 Allure. Ahí lo dejo. Pero si a ti no te van, este 3008 es una opción inteligente, sobre todo porque es espacioso, está bien equipado y te ahorras un pellizco respecto al BlueHDi 180, al que saca los colores en prestaciones y consumos.*



# Refinado y solvente

La versión más potente de gasolina de la gama Kadjar recurre al propulsor TCE de 160 CV, un bloque refinado, solvente y eficiente a la vez. Gran rodador sobre asfalto, no se arruga fuera de él gracias a soluciones como el Extended Grip. Estamos ante un SUV sumamente equilibrado.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com  
Fotos: Alvaro Gª Martins

La opción más prestacional de la gama Kadjar recae sobre esta versión de gasolina TCE de 160 caballos. No es un tiro, vale, pero ofrece unas prestaciones y un rendimiento general que colmará a la mayoría de los conductores. Disponible con caja manual—nuestro protagonista—o automática EDC, si le apretamos alcanza los 210 km/h de velocidad máxima. Además, resulta solvente a la hora de acelerar y recupera también con determinación desde bajo régimen.

En este sentido, quizás no sea tan 'alegre' como el TCE de 140 CV, pero es más contundente de cara al cronómetro y resulta igual de refinado en marcha. De hecho, al ralentí cuesta en ocasiones saber si está arrancado porque apenas suena y no vibra. Por abajo comienza a empujar con fuerza desde 1.500 rpm y por arriba corta a 6.300—a 5.000 vueltas



▲ Esta versión TCE de 160 CV incorpora un filtro de partículas GPF. Es un gran rodador, el motor es refinado y no consume demasiado.

|   |                           |                 |
|---|---------------------------|-----------------|
| <b>PRECIO</b>   |                           | <b>28.660 €</b> |
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b><br><b>136 g/KM (NEDC)</b> | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b> |                 |
|   | COMPORTAMIENTO            | *****           |
|   | ACABADO                   | *****           |
|   | PRESTACIONES              | *****           |
|   | CONFORT                   | *****           |
|   | SEGURIDAD                 | *****           |
| CONSUMO   | *****                     |                 |
| PRECIO  | *****                     |                 |

|   |  |
|---|--|
| <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>   |  |
| <b>NOS GUSTA</b>  | <b>DEBE MEJORAR</b>  |
| Motor refinado. Confort de marcha. Habitabilidad. Extended Grip versátil. Equipamiento. | Distancias de frenado largas por neumáticos M+S. Dirección poco directa. Pantalla del salpicadero algo baja. |

ya lo da todo—. En autopista, circulando a 120 km/h apenas gira a 2.600 rpm en sexta velocidad, con un consumo de apenas 7,0 litros. Eso sí, si queremos adelantar en carretera habrá que reducir dos marchas para tomar carrerilla. Si lo hacemos, pasar de 70 a 110 km/h en cuarta se traduce en 6,3 segundos y 159 metros para firmar la maniobra. Lo dicho, no bate récords, pero resulta solvente.

Confortable debido a una suspensión que filtra bien las irregularidades, dinámicamente es una garantía cuando aparecen las curvas. No es la opción más dinámica del segmento, pero se defiende con maestría. En cualquier caso, la electrónica es demasiado intrusiva y nos dejará 'jugar' más bien lo justo en zonas serpenteantes.

La dirección es suave y no demasiado directa—3,2 vueltas de volante entre topes—, aunque lo menos atractivo son



▲ El Extended Grip, que se asocia a los neumáticos M+S, es muy práctico.



▲► El interior es amplio y funcional. Los asientos son más confortables y el respaldo del copiloto se abate hacia adelante. La pantalla central del salpicadero quizás se queda algo baja.



◀ El Kadjar hace gala de un equilibrio general sobresaliente. Es muy agradable en marcha, y el propulsor TCE de 160 CV resulta muy refinado.



▲ El volumen del maletero parte desde los 472 litros y el piso está compartimentado en partes para resultar más útil.

las distancias de frenado—59,4 metros desde 120 km/h—, justificadas en parte por los neumáticos M+S que portan nuestra unidad. Esas gomas forman parte del opcional Extended Grip—162 euros—, un asistente electrónico que gestiona de manera inteligente el control de tracción. Se regula con tres modos: Normal, Baja Adherencia y Experto. Está activo hasta los 40 km/h, y resulta más efectivo de lo que pueda parecer.

El habitáculo resulta cómodo delante y ofrece un espacio considerable detrás; y el maletero cubica 472.

Este propulsor está disponible desde el acabado Zen, y eso implica en su dotación de serie faros Full LED, cámara trasera, pantalla táctil central de 7 pulgadas con R-Link, tarjeta manos libres, climatizador bizona, alerta de cambio involuntario de carril, control de ángulos muertos, luces de carretera inteligentes, sensores de aparcamiento y ayuda a la frenada de emergencia, entre otros elementos.



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El Kadjar ofrece un gran equilibrio entre confort y dinamismo de marcha, es amplio y está bien equipado. El propulsor TCE 160 CV es refinado y solvente a nivel de prestaciones, y convierte a este vehículo en un gran rodador sobre asfalto. Fuera de él, el práctico asistente Extended Grip da más juego de lo que podría pensarse.



▲ El Extended Grip, que se asocia a los neumáticos M+S, es muy práctico.



▲► El interior es amplio y funcional. Los asientos son más confortables y el respaldo del copiloto se abate hacia adelante. La pantalla central del salpicadero quizás se queda algo baja.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>MOTOR</b>             | <b>TCE 130 GPF</b>                     |
| Disposición              | Delantero transversal                  |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16                       |
| Sistema Stop/Start       | Sí                                     |
| Cilindrada (c.c.)        | 1.332                                  |
| Alimentación             | Inyección directa, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm      | 160 CV / 5.000                         |
| Par máximo/rpm           | 26,5 mkg / 1.750                       |

|                                   |                          |
|-----------------------------------|--------------------------|
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |                          |
| Tracción                          | Delantera                |
| Caja de cambios                   | Manual, de 6 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | n.d.                     |

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

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

|               |                |
|---------------|----------------|
| <b>RUEDAS</b> |                |
| Neumáticos    | 215/60 R17 M+S |
| Marca         | GoodYear       |

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| <b>CARROCERÍA</b>            |                       |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.442                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)        | 4.449 / 1.836 / 1.613 |
| Capacidad del maletero (l)   | 472 - 1.478           |
| Capacidad del depósito (l)   | 55                    |

|                                  |                 |
|----------------------------------|-----------------|
| <b>PRESTACIONES</b>              |                 |
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>          | <b>210 KM/H</b> |
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b> |                 |
| 400 m salida parada              | 16,9            |
| De 0 a 50 km/h                   | 3,5             |
| De 0 a 100 km/h (oficial)        | 9,9 (9,9)       |
| Recorriendo (metros)             | 166             |

|                                   |                  |
|-----------------------------------|------------------|
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b> |                  |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª    | 16,4 / 19,4      |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª         | 18,6             |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª  | 30,0 / 34,4      |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª       | 35,2             |
| De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª / 6ª  | 6,5 / 8,9 / 11,3 |

|                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| <b>FRENOS (en metros)</b>           |                    |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 15,0 / 42,3 / 59,4 |
| <b>SONORIDAD (en decibelios)</b>    |                    |
| Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h | 38,8 / 60,3 / 67,3 |

|  |                 |
|--|-----------------|
| <b>CONSUMOS</b>  |                 |
|  | <b>l/100 km</b> |
| <b>EN CIUDAD</b>   |                 |
| A 24,0 km/h de promedio  | 8,0             |
| <b>EN CARRETERA</b>  |                 |
| A 90 km/h de cruceo  | 4,9             |
| En conducción dinámica   | 11,0            |
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |                 |
| A 120 km/h de cruceo   | 6,9             |
| A 140 km/h de cruceo   | 9,0             |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,8             |

|                                   |           |
|-----------------------------------|-----------|
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>            |           |
| Kilómetros recorridos             | 808       |
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b>         |           |
| Ciclo urbano / extraurbano (NEDC) | 7,4 / 5,1 |
| Ciclo mixto (NEDC)                | 6,0       |
| Ciclo mixto (WLTP)                | 6,9       |

## SUS RIVALES



**NISSAN QASHQAI DIG-T 160 CV ACENTA**

Comparte motor con el Renault Kadjar, ofrece un tacto muy agradable y presume de una gran dotación de serie. Con descuentos, es el más barato con diferencia.

|                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| Precio               | <b>26.750 €</b>    |
| Maletero             | <b>430 litros</b>  |
| Consumo 0 a 100 km/h | <b>6,8 l/100km</b> |
|                      | <b>8,9 seg.</b>    |



**SEAT ATECA 1.5 ECOTSI 150 CV STYLE**

Es la opción más dinámica y su propulsor cuenta con desconexión automática de cilindros. Ofrece mejores prestaciones y tiene el maletero más capaz.

|                      |                    |
|----------------------|--------------------|
| Precio               | <b>27.020 €</b>    |
| Maletero             | <b>510 litros</b>  |
| Consumo 0 a 100 km/h | <b>6,7 l/100km</b> |
|                      | <b>8,5 seg.</b>    |





# Fórmula racional

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

Cuando hace dos años conduje por primera vez un Ateca FR con motor 2.0 TSI 190 –de Madrid a Segovia a través del Puerto de Navacerrada–, recuerdo que pensé en lo bien que iba y en los 20 ó 30 caballos más que necesitaría para redondear un conjunto apoteósico. Y es que cuando te subes a la versión más dinámica del SUV español puedes creer, erróneamente, que falta algo de 'chicha'. Lo pienso seguramente por dos motivos: el primero, la respuesta suave y progresiva del motor –los 190 CV ya están ahí a solo 4.200 vueltas y no decaen hasta 6.000, mientras que el par máximo se alcanza al tranquilo régimen de 1.450 rpm–; y el segundo, una forma de pisar la carretera tan segura y aplomada que creemos ir más despacio de lo que vamos, pues el chasis ha sido puesto a punto por ingenieros de Seat que saben de competición y el Ateca FR pasa por las curvas sin despeinarse, a ritmos a los que otros SUV ya irán 'sudando'.

Las versiones FR ponen esa pizca de 'pimienta' al Ateca que rejuvenece su imagen y torna aún más dinámico su comportamiento, referencia en su clase. Si además pedimos el motor 2.0 TSI de gasolina, con sus progresivos pero muy eficaces 190 caballos, la cosa se pone divertida.

De hecho, la firma catalana sólo asocia esta mecánica a la tracción total 4Drive –que resta 25 litros de capacidad al maletero, por cierto– y al efi-

caz y rápido cambio DSG7, que tiene levas en el volante y tres modos básicos de actuación –automático en D y S, y manual secuencial–, al mar-

gen del Seat Drive Profile, de serie y cuya rueda selectora permite optar rápidamente entre diferentes programas de conducción.

En ciudad o por autovía el Ateca FR va de cine, porque con su rápida dirección –2,15 vueltas de volante– todo se vuelve más agradable y el coche va fielmente por donde queremos que vaya. Pero su escenario preferido no es ese, y a medida que la carretera se retuerce y se inclina nuestro protagonista parece ir sintiéndose más y más cómodo, pues entra en las curvas sin rechistar y con un balanceo bien contenido, y se agarra al asfalto con desesperación. Y más si, como en nuestro caso, las llantas de serie de 18 pulgadas han dejado su sitio a las de 19 opcionales –821 euros–, ligadas a gomas 235/40. Porque entonces la adherencia se multiplica y llegaremos a pasar por los virajes más cerrados levantando la rueda interior; como si de un Ibiza FR se tratase. Puede que si el motor tuviese más genio las sensaciones 'GTI' crecerían, pero hablamos de un SUV familiar,

|  |   |                     |  |
|--|---|---------------------|--|
| <b>PRECIO</b>  |   | <b>38.900 €</b>     |  |
| <b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b><br><b>156 G/KM (NEDC)</b>  | <b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>   |                     |  |
|  | COMPORTAMIENTO  | *****               |  |
|  | ACABADO   | *****               |  |
|  | PRESTACIONES  | *****               |  |
|  | CONFORT   | *****               |  |
|  | SEGURIDAD   | *****               |  |
| CONSUMO  | *****   |                     |  |
| PRECIO   | *****   |                     |  |
| <b>NUESTRA VALORACIÓN</b>  |   |                     |  |
| <b>NOS GUSTA</b>   |   | <b>DEBE MEJORAR</b> |  |
| Prestaciones. Motor, cambio y tracción. Comportamiento muy deportivo. Amplitud y maletero. Dotación. | Gasto alto y sensible al estilo de uso. Ciertos plásticos. Parasoles pequeños. Segunda fila no corredera. |                     |  |



▲▶ Detalles en rojo aquí y allá, materiales más cuidados en ciertas zonas... El Ateca FR transmite más calidad que el resto de la gama.



▲▶ Pese a sus contenidas dimensiones –4,36 metros de largo–, el Ateca sorprende por su amplitud. La instrumentación Digital Cockpit, opcional en el FR por 364 euros, viene de serie en el FR Edition.



▲▶ Maletero de 485 litros en las versiones 4Drive, 25 menos que en los Ateca de tracción delantera. El comportamiento es sensacional siempre.



▲▶ Las prestaciones son dignas de un 'GTI' de hace unos pocos años, pues le hemos medido 6,9 segundos para alcanzar 100 km/h.

y creemos que el equilibrio entre confort, eficacia, seguridad y diversión es el adecuado.

El consumo, eso sí, nunca es bajo, y rondar los 9 litros será lo normal. O claramente más de 11, o de 12, o de 13 si nos animamos de verdad.

La virtud final tiene que ver con el Ateca en sí, pues sin un tamaño exagerado ofrece espacio y funcionalidad –lástima que la segunda fila no sea corredera–. Y con una calidad general de notable, pues la presencia de ciertos plásticos mejorables se compensa con el diseño interior más esmerado y deportivo de los FR.

**LA CLAVE**

pmartin@motor16.com

*Podemos comprar un Ateca FR con motor de 150 CV, tanto en gasolina como en diésel. Buena elección, sin duda. Pero si queremos sacar provecho al excepcional chasis del SUV español y no somos de kilometrajes anuales enormes –por el consumo–, mi consejo es claro: elige el 2.0 TSI y disfrutarás más de la vida.*

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>MOTOR</b>             | <b>2.0 TSI 190</b>                                     |
| Disposición              | Delantero transversal                                  |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16                                       |
| Sistema Stop/Start       | Sí   |
| Cilindrada (c.c.)        | 1.984  |
| Alimentación             | Inyección mixta directa/indirecta, turbo e intercooler |
| Potencia máxima/rpm      | 190 CV / 4.200-6.000                                   |
| Par máximo/rpm           | 32,7 mkg / 1.450-4.200                                 |

|                                   |                                   |
|-----------------------------------|-----------------------------------|
| <b>TRANSMISIÓN</b>                |                                   |
| Tracción                          | A las 4 ruedas                    |
| Caja de cambios                   | Automática, de 7 velocidades      |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 44,0 km/h                         |
| <b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>         |                                   |
| Sistema                           | Cremlera, asistida eléctrica      |
| Vueltas de volante (entre topes)  | 2,15                              |
| Diámetro de giro (m)              | 10,8                              |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.)      | Disc. vent. 312 mm / Disc. 272 mm |

|  |                       |
|--|-----------------------|
| <b>SUSPENSIÓN</b>  |                       |
| Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.          |                       |
| Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |                       |
| <b>RUEDAS</b>  |                       |
| Neumáticos de serie  | 225/50 R18            |
| Unidad probada - Marca   | 245/40 R19 - Pirelli  |
| <b>CARROCERÍA</b>  |                       |
| Peso en orden de marcha (kg)   | 1.541                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)  | 4.363 / 1.841 / 1.611 |
| Capacidad del maletero (l)   | 485                   |
| Capacidad del depósito (l)   | 55                    |

|                                     |                    |
|-------------------------------------|--------------------|
| <b>PRESTACIONES</b>                 |                    |
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>             | <b>212 KM/H</b>    |
| <b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>    |                    |
| 400 m salida parada                 | 15,0               |
| De 0 a 50 km/h                      | 2,4                |
| De 0 a 100 km/h (oficial)           | 6,9 (7,1)          |
| Recorriendo (metros)                | 117                |
| <b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>   |                    |
| 400 m desde 40 km/h en D            | 14,1               |
| 1.000 m desde 40 km/h en D          | 27,3               |
| De 80 a 120 km/h en D               | 5,6                |
| recorriendo (metros)                | 156                |
| Error de velocímetro a 100 km/h     | +1%                |
| <b>FRENOS (en metros)</b>           |                    |
| A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h | 13,3 / 37,1 / 53,2 |
| <b>SONORIDAD (en decibelios)</b>    |                    |
| Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h | 41,7 / 61,2 / 68,5 |

### SUS RIVALES



**FORD KUGA 1.5 ECOBOOST 175 CV TREND+ 4X4 AUT.**

No le queda mucho en el mercado a esta generación y eso se nota en el precio, que ahora arranca en 29.647 euros con descuento. Pero es más lento y gasta más.

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| Precio       | <b>33.150 €</b>    |
| Maletero     | <b>456 l.</b>      |
| Gasto NEDC   | <b>8,3 l/100km</b> |
| 0 a 100 km/h | <b>11,4 seg.</b>   |



**KIA SPORTAGE 1.6 T-GDI 177 CV GT LINE 7DCT 4X4**

Menos de 32.000 euros con el descuento y siete años de garantía. Además, podemos combinar este motor con tracción delantera, caja manual... Su maletero, más amplio.

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| Precio       | <b>35.950 €</b>    |
| Maletero     | <b>503 l.</b>      |
| Gasto NEDC   | <b>7,6 l/100km</b> |
| 0 a 100 km/h | <b>9,1 seg.</b>    |

|  |      |
|--|------|
| <b>CONSUMOS</b>  |      |
| <b>EN CIUDAD</b>   |      |
| A 22,1 km/h de promedio  | 9,9  |
| <b>EN CARRETERA</b>  |      |
| A 90 km/h de cruce   | 7,6  |
| En conducción dinámica   | 13,8 |
| <b>EN AUTOPISTA</b>  |      |
| A 120 km/h de cruce  | 8,6  |
| A 140 km/h de cruce  | 9,5  |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 8,8  |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>   |      |
| Kilómetros recorridos  | 625  |
| <b>CONSUMOS OFICIALES</b>  |      |
| Ciclo urbano   | 8,6  |
| Ciclo extraurbano  | 5,9  |
| Ciclo mixto  | 6,9  |



 CUATRO 'S TDI' POR AHORA LA BERLINA S6, EL FAMILIAR S6 AVANT, EL SUV SQ5 Y EL SEDÁN COUPÉ S7 SPORTBACK. PRONTO S4 Y S5



Cambio tiptronic de serie en todos los modelos de la nueva gama S de Audi.



◀ El S6 se ofrece con la clásica carrocería berlina y también el familiar Avant. El interior, en ambos, cuenta con el sistema multimedia de doble pantalla y con unos acabados elegantes y deportivos.



▶ Los asientos del SQ5 ofrecen excelente sujeción. Y en el salpicadero, se echa en falta la doble pantalla de sus hermanos. Alta calidad.

balanceos. Nuestro siguiente compañero es el SQ5. Y las sensaciones son las mismas... pero unos centímetros más arriba. Porque podríamos calcar el veredicto del S7 en el SUV medio de los aros; con la salvedad de que su mayor altura hace que balancee un poco más. Transmite confianza desde el principio y sus prestaciones y comportamiento están a la altura.

# Con D de deportivo

La nueva gama S de Audi se estrena con motores TDI asociados a un nuevo compresor eléctrico –que multiplica la agilidad y la respuesta del coche– y al sistema Mild Hybrid que mejora eficiencia y garantiza etiqueta ECO. SQ5, S6 y S7 Sportback estrenan la tecnología.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Apostar e innovar en diésel no es, a priori, lo más inteligente vistas las tendencias actuales en el mundo. Y sin embargo, en Audi han decidido dejar de lado los motores de gasolina –al menos en Europa– para los nuevos S6, S7 y SQ5 y apostar todo a propulsores de gasóleo, electrificados, que pueden dar las mismas, e incluso más satisfacciones al combinar elevadas prestaciones, eficiencia y combinarlo con una gran agilidad. Los dos primeros parámetros ya los tenía la marca de los aros en su gama de motores diésel, potentes y ahorradores. Y para añadirle el punto de la agilidad ahora han incorporado un

compresor eléctrico que ofrece respuesta instantánea.

Este compresor se alimenta de la energía del sistema Mild Hybrid y funciona únicamente con energía eléctrica con un tiempo de respuesta inmediato –la marca habla de 250 milisegundos–. Trabaja

en colaboración con el turbocompresor y consigue que entre 2.500 y 3.100 revoluciones se ofrezca un par que llega a alcanzar los 700 Nm de forma casi inmediata. Eso se ve en una simple comparación: un S6 con compresor eléctrico recorre en 1,5 segundos

desde parado 2,9 metros más que un S6 sin compresor. La mayor agilidad no supone menos eficiencia, pues con el sistema Mild Hybrid los nuevos S pueden avanzar ‘a vela’ entre 55 y 160 km/h con el motor apagado intervalos de hasta 40 segundos y reducir hasta 0,4 l/100 km el consumo.

Y con un comportamiento dinámico intachable. Por eso, de serie estos tres modelos disponen de suspensión deportiva S con amortiguación de dureza regulable. Y aún puede ser mejor con la suspensión neumática adaptativa que se ofrece como opción. También es de serie la dirección progresiva y opcional la dirección dinámica en las cuatro ruedas –no en el SQ5– o los frenos

carbocerámicos. Tracción quattro y cambio tiptronic de 8 velocidades son de serie y se puede rematar con el diferencial trasero deportivo.

Para valorar todo esto nos trasladamos a Alemania, en una ruta de más de 300 kilómetros que nos llevan de Fráncfort a la cordillera del Taunus por autopistas, carreteras de doble sentido, rutas de montaña... Todo el abanico de

escenarios donde valorar la deportividad de los nuevos S.

Nada más pulsar el botón de arranque nos sorprende, en el S7, un sonido ronco y profundo que no es, en absoluto, el que esperamos de un diésel. Suena a ‘motor gordo’. Pero lo mejor está por venir. Refinado y suave, en la ‘autobahn’ basta pisar el acelerador con decisión y, en cualquier régimen de giro recupera como

una exhalación gracias al trabajo del compresor eléctrico; es la misma sensación que ofrecen los coches eléctricos. Llegan tramos de curvas y el S7 ofrece un comportamiento

Y en el S6, el veredicto es el mismo que en el S7; podríamos decir que es la versión ‘domesticada’ –más en el estilo que en el comportamiento– del S7.

Audi cuadra el círculo con



▶ El S7 Sportback es, por diseño, el más deportivo de los nuevos S.

intachable, con una dirección perfecta, un cambio rápido y magníficos frenos. La suspensión adaptativa y la tracción quattro nos permiten trazar las curvas como con un tiralíneas; ir rápidos, cómodos y muy seguros, con una estabilidad magnífica y mínimos

unos modelos familiares y deportivos que unen a esa agilidad y rendimiento consumos espectaculares –6,2 l/100 km– y una etiqueta ECO que distingue a los modelos más ecológicos... lo que no está reñido con la deportividad de un S.

**PRECIO** DESDE **83.090 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 164 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

| NOS GUSTA  | DEBE MEJORAR  |
|--|---|
|  Prestaciones. Respuesta del compresor. Comportamiento. Consumo. Etiqueta ECO |  Sonoridad SQ5. Plaza central trasera S7. SQ5 sin MMI. Precio elevado. |

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                            | S6                    | S6 AVANT              | S7SPORTBACK           | SQ5                   |
|----------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| Disposición                      | Del. longitudinal     | Del. longitudinal     | Del. longitudinal     | Del. longitudinal     |
| Nº de cilindros                  | 6 en V                | 6 en V                | 6 en V                | 6 en V                |
| Cilindrada (c.c.)                | 2.967                 | 2.967                 | 2.967                 | 2.967                 |
| Potencia máxima/rpm              | 349/3.850             | 349/3.850             | 349/3.850             | 347/3.850             |
| Par máximo/rpm                   | 71,4/2.500-3.100      | 71,4/2.500-3.100      | 71,4/2.500-3.100      | 71,4/2.500-3.100      |
| Tracción                         | Total                 | Total                 | Total                 | Total                 |
| Caja de cambios                  | Auto 8 vel            | Auto 8 vel            | Auto 8 vel            | Auto 8 vel            |
| Frenos del./tras.                | Disc.vent./Disc.vent. | Disc.vent./Disc.vent. | Disc.vent./Disc.vent. | Disc.vent./Disc.vent. |
| Neumáticos                       | 255/40 R20            | 255/40 R20            | 255/40 R20            | 255/45 R20            |
| Peso (kg)                        | 2.030                 | 2.095                 | 2.085                 | 2.055                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)            | 4.954/1.886/1.446     | 4.954/1.886/1.481     | 4.979/1.908/1.417     | 4.671/1.893/1.613     |
| Volumen maletero (l)             | 520                   | 550                   | 525                   | 510                   |
| Capacidad depósito (l)           | 63                    | 63                    | 63                    | 70                    |
| De 0 a 100 km/h (s)              | 5                     | 5,1                   | 5,1                   | 5,1                   |
| Velocidad máx. (km/h)            | 250                   | 250                   | 250                   | 250                   |
| Consumo mixto (l/100 km)         | 6,2                   | 6,5                   | 6,5                   | 6,6                   |
| Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 164                   | 171                   | 170                   | 172                   |
| Precios desde... (euros)         | <b>83.090</b>         | <b>86.230</b>         | <b>92.760</b>         | <b>N.D.</b>           |



# CINCO PROGRAMAS DE CONDUCCIÓN OFRECE EL EQC: COMFORT, ECO, MAX RANGE, SPORT Y UN MODO ADAPTABLE INDIVIDUALMENTE



▲ El EQC va provisto de un gran despliegue en equipamiento de seguridad, tanto pasiva como activa. Y funciona a la perfección.



◀ Al mantener la plataforma del GLC también se ha conservado el túnel central, lo que molestará bastante a un tercer ocupante de las plazas traseras. La pantalla central ofrece toda la información necesaria.



## La estrella eléctrica

Llega el EQC de Mercedes, un todocamino eléctrico de 408 CV que toma como base parte de la plataforma de los GLC. Va de maravilla, sin embargo su elevado peso le pasa factura en consumo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El EQC es un todocamino eléctrico de 4,76 metros de longitud provisto de dos motores eléctricos –uno por eje– con el equivalente a 408 CV, casualmente los mismos que anuncia el Audi e-tron. Y el par máximo conjunto de los dos motores suma 765 Nm, casi la cifra de un AMG GT V8 de 585 CV. El motor eléctrico del eje delantero está optimizado para alcanzar una máxima eficiencia en la gama de carga baja o media, y los ingenieros nos confirman que es menos potente que el trasero, que determina el dinamismo de la conducción. Y su disposición propicia también que el EQC tenga tracción total. Estas máquinas se mueven gracias a una batería de iones de litio que se encuentra acomodada en el piso del vehículo, justo entre los ejes, y trabaja con un voltaje máximo de 408 V. Dispone de una capa-

cidad nominal de unos 210 Ah y un contenido energético útil de 80 kWh –muy similar también al del e-tron–. El sistema de la batería al completo se refrigera por líquido. Y a bajas temperaturas se conecta una calefacción específica de la batería para mejorar rendimiento y eficiencia. Mercedes anuncia un consumo medio provisional de 22,2 kWh/100 km, con una autonomía de más de 450 kilómetros; sin embargo, en nuestra toma

de contacto por los alrededores de Oslo, y con la velocidad limitada casi siempre a 80 km/h, el EQC 400 4Matic nos gastó una media de 27 kWh/100 km, con puntas de 29, lo que quiere decir que en un país como España, con límites de velocidad un poco –sólo un poco– más realistas, gastar 30 kWh/100 km de media en carretera será habitual y la autonomía difícilmente llegará a 300 kilómetros. Salvo que circulemos casi siempre por ciu-

dad o practiquemos un tipo de conducción ‘eco’ ayudado por un EQC que derrocha ingenio y tecnología para lograrlo. Por ejemplo, con los cinco diferentes niveles de recuperación de energía accionando dos levas colocadas detrás del volante, como las habituales de cambio. El EQC pesa en vacío 2.425 kilos, 290 más que un Jaguar i-Pace y 70 menos que un Audi e-tron, que es mucho más grande. Ahora bien, pasa de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos, empleando sólo 7 décimas más que un Mercedes GLA 45 4Matic de 381 CV que, ojo, pesa 840 kilos menos. Aceleración de superdeportivo envuelta en una nube de silencio que choca hasta que uno se acostumbra. Y es que el EQC es especialmente silencioso, quizá más de lo que se espera de un eléctrico, gracias a los trabajos encaminados a mitigar los ruidos que no se oyen en un vehículo con motor térmico.

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR ELÉCTRICO            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| Potencia máxima            | 300 kW/ 408 CV        |
| Propulsión                 | 2 motores asíncro.    |
| Par máximo                 | 765 Nm                |
| Tracción                   | A las 4 ruedas        |
| Caja de cambios            | Aut. 1 relación       |
| Frenos del. / tra.         | Discos ventilados     |
| Peso (kg)                  | 2.425                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)      | 4.761/1.884/1.624     |
| Maletero (l)               | 500                   |
| Neumáticos del./tras.      | 235/50 R20-255/45 R20 |
| Tipo de batería            | Ion litio             |
| Capacidad de la batería    | 80 kWh/h              |
| De 0 a 100 km/h (s)        | 5,1                   |
| Velocidad máx. (km/h)      | 180                   |
| Consumo mixto (kWh/100 km) | 22,2                  |
| Emissiones CO <sub>2</sub> | 0 g/km                |
| Alcance en eléctrico (km)  | Más de 450            |
| Tiempo de recarga          | 11 horas (7,4 kW)     |
| Precios desde... (euros)   | 77.425                |

Los primeros metros al volante del EQC transmiten mucha información a pesar de rodar en silencio. La primera sensación es la de conducir un coche pesado, pero no porque le cueste acelerar o incline mucho en curva, sino porque en los badenes, baches o carreteras de firme poco uniforme se nota el trabajo de la suspensión conteniendo con trabajo las 2,5



▲ La carga en un enchufe de 7,4 kW requiere unas 11 horas. Pero en un cargador rápido el tiempo se reduce.

toneladas. Los tarados no son incómodos y el eje trasero neumático autonivelante de serie echa horas para que el aplomo no salga perjudicado sin recurrir a una suspensión neumática en las cuatro ruedas de altura y dureza regulables como la del Audi e-tron. En zonas de curvas el EQC se maneja con soltura y agilidad, y la situación de las baterías en el piso baja el centro de gravedad. Además, se parte de un chasis que ha demostrado su eficacia con creces: el mismo del C Berlina y el GLC, aunque modificado para situar las baterías y otros elementos. De hecho, se apresuran a explicarnos

que el 85 por ciento del coche es totalmente nuevo. Lástima que una de las pocas piezas que se ha mantenido es la del piso con el voluminoso túnel central. Pero la reducida distancia al suelo y la imposibilidad de regular la suspensión en altura del EQC, como sí lo puede hacer su más directo rival, el e-tron, limita la capacidad del coche para salir del asfalto con garantías. El coche rezuma calidad, incluso un acabado superior al de cualquier otro Mercedes. Y al acceder a las plazas traseras vemos que no sobra espacio, aunque tampoco falta. Con nuestra talla de 1,86 metros no rozamos

en el techo, y dejando el asiento delantero regulado a nuestro tamaño tampoco rozamos con las rodillas, aunque lo que sí se ha sacrificado es el maletero, que ofrece unos modestos 500 litros para semejante tamaño. El EQC es el primer modelo de la nueva era eléctrica de Mercedes, pero es sólo la punta del iceberg, ya que con el tiempo llegarán los EQV –este mismo año–, EQA –en 2020– y EQB –en 2021–, aunque nos aseguran que tienen planificados no menos de diez modelos en todos los segmentos con la denominación EQ. El EQC está ya disponible desde 77.425 euros.

**PRECIO DESDE 77.425 €**

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

**PRIMERAS IMPRESIONES**

| NOS GUSTA   | DEBE MEJORAR  |
|---|---|
| <p>✚ Agradó y silencio de marcha. Prestaciones y modos de conducción. Calidad. Estabilidad.</p> | <p>✚ Túnel central muy grande. Autonomía real en conducción normal. Peso elevado.</p> |



▶ Ventajas de la etiqueta 0 son poder entrar en Madrid Central, la zona reservada a los más limpios.

## Diésel, PHEV y 0

Mercedes combina diésel con motor eléctrico para ofrecer este Clase E híbrido enchufable con etiqueta 0 y un consumo ridículo

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Si la tecnología diésel es la más eficiente del mercado en términos de consumo y la eléctrica la más limpia; parece obvio que un modelo con un motor diésel y otro eléctrico debería ser la panacea. Por eso, en Mercedes apuestan por la combinación de estas dos tecnologías para su nuevo híbrido enchufable de la Clase E. Un modelo que suma los 194 caballos de su cuatro cilindros con los 122 de su motor eléctrico para ofrecer un total de 306 caballos. Eso permite el rendimiento de un V6 con los consumos de un cuatro cilindros. Porque la eficiencia ha sido cuidada al máximo, hasta lograr un consumo medio de solo 1,7 l/100 km (con homologación NEDC) o una autonomía eléctrica de 52 kilómetros en el familiar o 54 en la berlina (cifras NEDC), lo que le garantiza

la etiqueta 0 que le permite circular libremente por el centro de las ciudades cualquier día del año. El nuevo E 300 de ofrece ahora mucha más capacidad de la batería, pasa de 6,4 kWh en el anterior a 13,5 kWh.

Además, en busca del rendimiento y la eficiencia cuenta con cinco modos de conducción convencional –Individual, Economy, Comfort, Sport y Sport +– y cuatro modos ‘eléctricos’ –Hybrid (gestiona automá-

ticamente el tipo de propulsión), E-Mode (modo eléctrico), E-Save (preserva la carga de la batería) y Charge (el motor térmico carga la batería)–. Y ofrece un asistente ECO de conducción que tiene en cuenta el recorrido –orografía, señales, tráfico...– para anticiparse y ofrecer información para aquilatar el gasto.

Y el resultado es espectacular. En nuestro recorrido desde el centro de Madrid hasta la localidad de Cerce-



▶ Con 306 caballos, homologa 1,7 l/100 km. En nuestro recorrido, logramos unos sorprendentes 3,2 l/100 km de gasto medio.

PRECIO **67.400 €**

EMISIONES OFICIALES: **41 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Consumo y prestaciones. Confort de marcha. Calidad de acabado. Asistente de eficiencia. Etiqueta 0

DEBE MEJORAR

- Capacidad de maletero reducida. Precio elevado. Plaza central trasera incómoda.

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR TÉRMICO              | E 300 DE           |
|----------------------------|--------------------|
| Nº de cilindros            | 4, en línea        |
| Cilindrada (c.c.)          | 1.950              |
| Potencia máxima/rpm        | 194/3.800          |
| Par máximo/rpm             | 40,8/1.600-2.800   |
| MOTOR ELÉCTRICO            |                    |
| Potencia                   | 90 kW              |
| Par                        | 440 Nm             |
| Pot. máx. total            | 306 CV             |
| Par máx. total             | 71,4 mkg           |
| Tracción                   | Trasera            |
| Caja de cambios            | Auto 9 vel         |
| Frenos del./tra.           | Discos vent./Disc. |
| Peso (kg)                  | N.D.               |
| Largo/Ancho/Alto (mm)      | 4.923/1.852/1.468  |
| Maletero (l)               | 400                |
| Capacidad del depósito (l) | 66                 |
| Tipo de batería            | Ion litio          |
| Capacidad de la batería    | 13,5 kW/h          |
| De 0 a 100 km/h (s)        | 5,9                |
| Velocidad máx. (km/h)      | 250                |
| Vel. máx. en eléctrico     | 130                |
| Consumo mixto (l/100 km)   | 1,7 (NEDC)         |
| Emisiones CO2              | 41 g/km (NEDC)     |
| Alcance en eléctrico (km)  | 54                 |
| Tiempo de recarga          | 1,5 horas          |
| Precios desde... (euros)   | <b>67.400</b>      |

da, con recorrido por ciudad, autovía y carretera, a velocidades legales, el E 300 de la salda con unos sorprendentes 3,2 l/100 km de gasto medio. Y con el confort, prestaciones y rendimiento que se espera de un Mercedes.



◀◀ La pantalla central ofrece todo tipo de informaciones sobre el funcionamiento del sistema y qué energía usa en cada momento.



PRECIO **55.800 €**

EMISIONES OFICIALES: **215 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Capacidad y equipamiento 'off-road'. Dinámica. Amplitud interior. Dotación de serie completa.

DEBE MEJORAR

- Cambio automático lento. Levas pequeñas. Precio. Consumo. Prestaciones respecto a otro nivel de acabado.

## Hasta el fin del mundo

Si eres amante de la aventura, la versión Trailhawk del Cherokee es tu opción ideal. Y si se combina con el 2.0 Turbo, te va a sorprender.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Con su última actualización, el Jeep Cherokee sumó un interesante propulsor 2.0 Turbo de gasolina, una mecánica perfecta como alternativa al diésel 2.2 Multijet de 195 CV si el cliente en cuestión no se considera un viajero incansable.

Y no es para menos, porque esta versión, que te sorprenderá por sus prestaciones –y eso que sólo alcanza 177 km/h, frente a los 206 de un Overland con idéntico motor–, anuncia un gasto medio en ciclo NEDC de 9,4 l/100 km, que en uso real requiere sumar algún que otro litro adicional. Por esa razón, los 60 litros de su depósito dan para pocas alegrías: 638 kilómetros teóricos.

Pero esta mecánica eroga nada menos que 272 CV de potencia; y, además, se asocia a un cambio automático de 9 velocidades, no precisamente brillante en cuanto rapidez –sobre todo en modo secuencial– pero agradable, muy agradable.

Aunque quien se decanta por esta versión Trailhawk tiene las cosas claras, pues deja cristalino que lo usará fuera del asfalto. Para eso ha

sido desarrollado por los expertos de Jeep.

Es por eso que equipa el sistema de tracción Active Drive Lock, que añade reductora, cinco programas de conducción –incluye modo Rock–, bloqueo del diferencial trasero... Y por si fuera poco, además de diferentes protecciones para los bajos y la carrocería eleva su suspensión hasta los 221 milímetros, 20 más de altura



◀ La versión Trailhawk gana 20 milímetros de altura libre al suelo y mejora sus ángulos 'off road'. El gancho para remolcarlo en rojo lo delatan de forma clara.

libre al suelo que cualquier otro Cherokee. Eso se traduce en garantías a la hora de aventurarse por pistas y terrenos difíciles. Y, mejor aún, salir airoso para contarlo. Y es que este Jeep Cherokee Trailhawk no es el SUV típico. Pero su precio va en consonancia con lo que esta máquina es capaz de hacer dentro y fuera del asfalto.



▶ Su equipamiento de serie es realmente completo. Las gomas son específicas para este Trailhawk, al igual que el selector de modos o el bloqueo trasero.





**BREMBO FIRMA UNOS FRENOS CON DISCOS DE 345 MILÍMETROS Y PINZAS DE CUATRO PISTONES DELANTE. SUS LLANTAS SON FORJADAS**



▶ La luz de marcha atrás y el antiniebla, como en un Fórmula 1. El maletero tiene 290 litros, que no está nada mal, pero se comunica con el interior.

# Vuelve una leyenda

En los últimos años, hablar de Toyota era hablar de híbridos, motores Atkinson, cambios CVT... No sigamos por ahí, porque ahora la firma nipona mira al pasado, a sus legendarios deportivos y lanza este nuevo GR Supra, un deportivo que enamora desde el minuto uno.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com  
Corría el año 2002 cuando se dejaba de producir el último Toyota Supra, el A90. Una criatura que marcó, como sus antepasados, una época en la firma nipona. La que ofrecía a sus clientes ávidos de adrenalina, aquellos que vibraban con sus éxitos en rallies o con su paso por la Fórmula 1, con una gama de deportivos que dejó paso a eficientes híbridos... con los que costear el desarrollo de este nuevo Supra, que 17 años más tarde regresa. En realidad hay que hablar de GR Supra, pues los expertos de Gazoo Racing lo han puesto a punto en Nürburgring. Y eso promete.

El proyecto comenzó a gestarse en 2012, cuando firmaron un acuerdo con BMW. De aquello han nacido el nuevo Z4 y esta criatura, capaz de

acelerarte el pulso solo con mirar su carrocería.

Es cierto que los de Múnich han tenido mucho que ver. Y eso a los entusiastas más puristas de la marca les bastará para hacerse el 'harakiri'. Pero que no corra la sangre.

Por mucho que todos los mandos de su habitáculo, e incluso la llave, tengan similitudes con los usados por BMW,

no se lo tengas en cuenta. Tiene doble lectura, pues todo eso se traduce en calidad, ya que este GR Supra transmite solidez desde que abres su puerta.

En su habitáculo, con sólo dos asientos, todo está ordenado y en segundos te sienten como en casa. Sorprende lo apaisada que es su luna delantera y que no ves nada por

la marcada caída del techo y por la ausencia de ventanilla lateral trasera. Algo agobia.

Ponemos en marcha el motor de este deportivo y enseguida te das cuenta que la ciudad no es lo suyo. Sí es cierto que no es seco y que los kilómetros no te van a pasar factura, aunque también es verdad que no ha sido creado para largos viajes por carretera.

Aún así, en esas circunstancias el consumo es bastante ajustado y será complicado superar la barrera de los 10 l/100 km.

Este Toyota GR Supra ha sido concebido para ofrecer la máxima diversión al volante, y muestra de ello es la conseguida 'Divina Proporción', que consiste en una batalla 1,55 veces su ancho de vías. A eso hay que sumar un reparto de pesos 50:50, una ri-

gidez estructural equivalente a la de un Lexus LFA, un centro de gravedad inferior al de un GT86 con motor bóxer... ¿Seguimos?

Porque también tiene un diferencial autoblocante electrónico, un cambio ZF de 8 velocidades... Y para rematar la jugada, un corazón 3.0 Turbo de seis cilindros en línea cuyas tres cuartas partes van por detrás del eje delantero para centrar las masas.

Cuando aparecen las curvas, este GR Supra se transforma y es capaz de negociarlas con una facilidad pasmosa. La dirección siempre transmite aplomo y nunca da sensación de flotar, mientras que sus frenos, firmados por Brembo, cumplen bien con su cometido, por más que durante las vueltas en el circuito del Jarama mostrasen ciertos síntomas



◀ Dentro, lo único de Toyota es el logo del volante. El resto recuerda a una firma alemana. El carbono es de serie, como el claro cuadro de instrumentos digital.

de fatiga. O sea, que si aguantasen un pelín más, perfecto.

Ofrece un modo Sport que se puede configurar a la carta, y eso lo hace aún más vivo de suspensiones y también de corazón. Los 340 CV de potencia mueven sus 1.570 kilos como si nada, y muestra de ello es que en sólo 4,3 segundos alcanza los 100 km/h gracias al 'Launch Control'. Su precisa dirección hace que no pierdas las levas del cambio ni en los giros más cerrados, y aunque te pases con el gas, su capacidad de tracción es envidiable, aunque buena parte de la responsabilidad recaerá en sus Michelin Pilot Super Sport.

Esta criatura no es barata que digamos, pero también ofrece un equipamiento intachable. Y Toyota incluso te lo ofrece en modo renting por 1.250 euros al mes.

▼ La 'Divina Proporción'. Eso han conseguido en este GR Supra, un deportivo de motor delantero longitudinal y propulsión posterior cuyo centro de gravedad va aún más bajo que en el GT86, de motor bóxer.



## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                             | 3.0 TURBO         |
|-----------------------------------|-------------------|
| Disposición                       | Del. longitudinal |
| Nº de cilindros                   | 6, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                 | 2.998             |
| Potencia máxima/rpm               | 340 CV/5.000      |
| Par máximo (mkg)/rpm              | 51,0/1.600-4.500  |
| Tracción                          | Trasera           |
| Caja de cambios                   | Aut. 8 vel.       |
| Frenos del./tras.                 | Discos ventilados |
| Neumáticos del./tras.             | 255/35-275/35 R19 |
| Peso (kg)                         | 1.570             |
| Largo/Ancho/Alto (mm)             | 4.379/1.854/1.292 |
| Volumen maletero (l)              | 290               |
| Capacidad depósito (l)            | 52                |
| De 0 a 100 km/h (s)               | 4,3               |
| Velocidad máx. (km/h)             | 250               |
| Consumo mixto (l/100 km)          | 7,5               |
| Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 170               |
| Precios desde... (euros)          | <b>69.900</b>     |

|   |   |                 |
|---|---|-----------------|
| <b>PRECIO</b>   |   | <b>69.900 €</b> |
| EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>170 G/KM</b>                                |   |                 |
| <b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>   |   |                 |
| <b>NOS GUSTA</b>  | <b>DEBE MEJORAR</b>   |                 |
| Dinámica sensacional. Prestaciones. Confort de marcha. Equipamiento de serie. | Visibilidad 3/4 trasera. Maletero comunicado con el habitáculo. Interior demasiado BMW. |                 |



DESDE **18.990 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **110 A 115 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

- + Calidad. Agrado de uso y confort. Interior versátil y maletero. Motores económicos. Tecnología en general.

**DEBE MEJORAR**

- No disponible en versión de gas GNC. Sin tracción total ni ayudas 'off road' específicas. Sin plásticos mullidos.

## La lógica es su fuerte

Volkswagen completa por abajo su gama SUV con un T-Cross hecho en España que tiene argumentos de peso, como funcionalidad y agrado.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Con una gama compuesta por ocho versiones, fruto de combinar tres niveles de acabado -Edition, Advance y Sport- con dos mecánicas tricilíndricas de gasolina 1.0 TSI -95 y 115 CV, ésta con dos tipos de cambio- y un diésel 1.6 TDI de 95 CV, se inicia el lanzamiento en nuestro país del T-Cross, un SUV de 4,11 metros que comparte la plataforma MQB-A0

con el Polo y los Seat Ibiza y Arona, y que a finales de año verá crecer su oferta con el motor 1.5 TSI de 150 CV. Pero no se contempla el T-Cross de gas natural. Y tampoco versiones con tracción total o que monten algún sistema específico de ayuda destinado a circular por pistas o con nieve.

Y es que el fuerte del T-Cross está en otra vertiente: la funcional. Porque a diferencia del Arona, aquí hay una segun-

da fila corredera -14 centímetros- que permite aumentar el maletero de los 385 litros originales -400 en el Arona- hasta 455, que ya es un volumen excelente. Y podemos pedir el asiento del copiloto con respaldo abatible, de manera que pueden transportarse objetos realmente largos.

El interior presenta un diseño muy lógico, con todo a mano, instrumentación digital y una generosa pantalla táctil central, y aunque la calidad general es muy buena, el SUV navarro destaca más por robustez y ajustes que por el

refinamiento de sus materiales, pues el Polo tiene mejores plásticos en ciertas zonas.

A nivel dinámico, el agrado de uso y el confort son notas destacadas: postura de conducción ergonómica, buena visibilidad... Y vamos sentados apreciablemente más arriba que en un Polo, lo que se agradece en ciudad. Para nuestra toma de contacto elegimos la versión 1.0 TSI 115 con caja manual, de prestaciones más que correctas para la mayoría del público y que presume de un gasto razonable incluso si avivamos el ritmo de marcha en zona de curvas. Y el comportamiento acompaña, pero nos dio la sensación de que tanto el mayor peso como la altura extra respecto al Polo se aprecian algo más que en el caso del Arona cuando lo comparamos con el Ibiza.

### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                            | 1.0 TSI 95            | 1.0 TSI 115             | 1.6 TDI 95            |
|----------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| Disposición                      | Delantero transversal | Delantero transversal   | Delantero transversal |
| Nº de cilindros                  | 3, en línea           | 3, en línea             | 4, en línea           |
| Cilindrada (c.c.)                | 999                   | 999                     | 1.598                 |
| Potencia máxima (CV/rpm)         | 95 / 5.000            | 115 / 5.500             | 95 / 2.750            |
| Par máximo (mkg/rpm)             | 17,9 / 2.000-3.500    | 20,4 / 2.000-3.500      | 25,5 / 1.500-2.500    |
| Tracción                         | Delantero             | Delantero               | Delantero             |
| Caja de cambios                  | Manual, 5 vel.        | Man. 6 vel. (Aut. 7 v.) | Manual, 5 vel.        |
| Frenos del/tras.                 | Discos ventil./Tamb.  | Discos ventil./Discos   | Discos ventil./Tamb.  |
| Neumáticos                       | 205/60 R16            | 205/60 R16              | 205/60 R16            |
| Peso (kg)                        | 1.245                 | 1.250 (Aut. 1.270)      | 1.370                 |
| Largo/Ancho/Alto (mm)            | 4.108 / 1.760 / 1.584 | 4.108 / 1.760 / 1.584   | 4.108 / 1.760 / 1.584 |
| Volumen maletero (l)             | 385-455 / 1.281       | 385-455 / 1.281         | 385-455 / 1.281       |
| Capacidad depósito (l)           | 40                    | 40                      | 50                    |
| De 0 a 100 km/h (s)              | 11,5                  | 10,2                    | 11,9                  |
| Velocidad máx. (km/h)            | 180                   | 193                     | 180                   |
| Consumo mixto (l/100 km)         | 4,9                   | 4,9                     | 4,2                   |
| Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 112                   | 112 (Aut. 111)          | 110                   |
| Precios desde... (euros)         | <b>18.990</b>         | <b>21.310</b>           | <b>21.790</b>         |



▲ El T-Cross se fabrica en Navarra, de cuya planta salen actualmente, de media, 750 unidades diarias, frente a las 650 del Polo. El maletero, amplio y de formas regulares, puede agrandarse de múltiples maneras.



◀ La estética del S60 está muy lograda por su equilibrado balance de volúmenes. Hay disponibles versiones R con una imagen muy deportiva.



DESDE **32.900 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **52 A 203 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

- + Calidad total. Espacio disponible. Relación rendimiento-consumos. Versiones T8 muy eficientes.

**DEBE MEJORAR**

- Túnel central muy voluminoso. Tacto del freno regenerativo en los S60 híbridos. Sin versión diésel.

## Sueco 'made in USA'

Ya está disponible el nuevo S60 T4 de 190 CV, con precios desde 32.900 euros en versión Premium Edition. Y también hay versiones híbridas.

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

El nuevo S60 es el primer automóvil de la marca sueca que se va a vender sin un solo motor diésel en su gama. Una de las razones de ello es que los principales mercados para este coche serán Estados Unidos y China; y allí no quieren ni oír hablar del diésel. Pero también que se debe a una estrategia mundial que tiene que ver con su compromiso con la electrificación. Por ello, el nuevo modelo se fabrica en Estados Unidos, y con toda probabilidad dentro de uno o dos años tam-

bién se hará en China. Dicho esto, lo cierto es que con el recorrido comercial que todavía tiene el diésel en Europa muchos clientes de la marca sueca echarán de menos ese tipo de mecánicas.

El nuevo S60 comparte la plataforma, la seguridad y el sistema de información y entretenimiento de Volvo Cars con el nuevo V60 lanzado a principios de 2018, así como con el XC60, lo que convierte al nuevo S60 en uno de los modelos más seguros.

El S60 se centra en versiones de gasolina, que parten de los 190 CV de la versión

T4. Pero el que busque eficiencia máxima tendrá que inclinarse por los híbridos plug-in como los T6 y T8 Twin Engine, junto al T8 Polestar Engineered. En estos modelos el motor de com-

bustión se encuentra en el tren delantero, el motor eléctrico en el trasero y las baterías en el túnel central. Y con una sola carga podrán recorrer en modo eléctrico hasta 58 kilómetros, según ciclo WLTP. Con todo, lo que más sorprende en el S60 es su gran aplomo, el rendimiento de sus motores o la calidad y el espacio disponible, sólo ensombrecido por el gran túnel central en el piso.



▲▼ El interior del S60 es el de un S90 o un XC90... a escala. La calidad está al mejor nivel. Los S60 Plug-in llevan la batería en el túnel central.



### FICHA TÉCNICA

| MOTOR                            | T4                | T5 / T5 AWD        | T6 AWD            | T8 T.E. AWD       |
|----------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|-------------------|
| Disposición                      | Del. transversal  | Del. transversal   | Del. transversal  | Del. transversal  |
| Nº de cilindros                  | 4, en línea       | 4, en línea        | 4, en línea       | 4, en línea       |
| Cilindrada (c.c.)                | 1.969             | 1.969              | 1.969             | 1.969             |
| Potencia máxima/rpm              | 190 / 5.000       | 250 / 5.500        | 316 / 5.700       | 400 / 6.000       |
| Par máximo/rpm                   | 30,6/n.d.         | 35,7/1.800-4.800   | 40,8/2.200-5.100  | 40,8/2.200-4.800  |
| Tracción                         | Delantero         | Delantero/Total    | A las 4 ruedas    | A las 4 ruedas    |
| Caja de cambios                  | Aut., de 8 vel.   | Aut., de 8 vel.    | Aut., de 8 vel.   | Aut., de 8 vel.   |
| Frenos del/tras.                 | Discos ventilados | Discos ventilados  | Discos ventilados | Discos ventilados |
| Neumáticos                       | n.d.              | n.d.               | n.d.              | n.d.              |
| Peso (kg)                        | 1.677             | 1.680 (AWD: 1.710) | 1.755             | n.d.              |
| Largo/Ancho/Alto (mm)            | 4.761/1.850/1.916 | 4.761/1.850/1.916  | 4.761/1.850/1.916 | 4.761/1.850/1.916 |
| Volumen maletero (l)             | 442 / 392         | 442 / 392          | 442 / 392         | 442 / 392         |
| Capacidad depósito (l)           | 60                | 60                 | 60                | 60                |
| De 0 a 100 km/h (s)              | 7,1               | 6,5 (AWD: 6,4)     | 5,6               | 4,9               |
| Velocidad máx. (km/h)            | 220               | 240                | 250               | 250               |
| Consumo mixto (WLTP)             | 7,1               | 7,1 (AWD: 8,7)     | 7,6               | 1,6               |
| Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km) | 181               | 181 (AWD: 197)     | 203               | n.d.              |
| Precios desde... (euros)         | <b>32.900</b>     | <b>46.600</b>      | <b>N.D.</b>       | <b>61.425</b>     |

El nuevo Tucson es ECO porque tiene varias versiones con tecnología de 48 voltios, lo que le da derecho a contar con esa etiqueta de la DGT, además de reducir notablemente el consumo. Y es deportivo porque ya está disponible con el acabado N-Line. Es una compra inteligente.



**HYUNDAI TUCSON N-LINE**  
Con potencias entre 136 y 185 CV

El Tucson N-Line está disponible con tres motores y dos tipos de tracción. El más enérgico es el CRDi de 185 CV, que cuenta con la tecnología híbrida de 48 V; como el 1.6 CRDi de 136 CV, también con 48 V y etiqueta ECO. Y en gasolina, el Tucson N-Line ofrece el motor 1.6 T-GDI de 177 CV. Los N-Line llevan ajustes de suspensión específicos más rígidos y una dirección cuyo software se ha modificado para lograr mejor tacto. Dentro vemos asientos y pedales deportivos, y fuera una estética exterior diferenciada.



▲ Los respaldos en rojo en volante y asientos son específicos de estas nuevas versiones N-Line.

▲ La pantalla central adopta una posición elevada para una mejor visualización desde el puesto de conducción. El Tucson puede llevar carga de smartphone por inducción. Y bloqueo de diferencial en los 4x4.

# Eco... y deportivo

Andreas-Christoph Hofmann, vicepresidente de Marketing y Producto de Hyundai Motor Europa, lo dejaba claro durante la presentación mundial del nuevo Tucson: «El Tucson es nuestro vehículo más importante en cuanto a ventas y demanda, con más de 390.000 unidades comercializadas desde su lanzamiento en 2015. Con su audaz diseño y el alto nivel de equipamiento en materias de seguridad y conectividad es nuestro modelo más demandado y atrae a nuevos clientes año tras año. Y la gran actualización que ha recibido este todocamino mantiene nuestro exitoso trabajo en materia de diseño y mejora significativamente todas sus cualidades, ya que nuestro objetivo es continuar con su historia de éxito y que continúe siendo nuestro modelo más vendido».

Y viendo el nuevo todocamino está claro que Hyundai ha puesto toda la carne en el asador. Diseñado y fabricado en Europa, el Tucson cumple con los más altos estándares de calidad y su nuevo diseño potencia su carácter de SUV del segmento C, haciéndolo más atractivo. Un diseño exterior con un aire deportivo que aumenta con la incorporación de la parrilla hexagonal en cascada, y también con unos faros completamente nuevos que emplean tecnología full LED. Otros cambios afectan al paragolpes delantero, ahora ligeramente elevado, a un nuevo cubrecárter y a un renovado diseño de llantas que completa su actualización imagen. La parte trasera también se modifica con una nueva luz de freno trasera, un paragolpes rediseñado y una salida de escape de última generación.

Pero la esencia no cambia y el Tucson sigue ofreciendo una excepcional combinación de habitabilidad, máxima ergonomía y una amplia gama de avanzados motores, para aportar mayor eficiencia y una clara mejora de sus cualidades dinámicas, además de ampliar la gama con opciones tan interesantes como el Tucson N-Line o la versión híbrida de 48 voltios –ver cuadros–.

La gama de motores del nuevo Tucson está formada por dos diésel y dos propulsores de gasolina. Todos han sido mejorados, consiguiendo reducir el peso y, también, las emisiones de CO<sub>2</sub>. Además, el nuevo Tucson es el primer Hyundai en disponer de un sistema Mild Hybrid de 48 voltios. Pero el recién llegado cuenta con otros argumentos igual de interesantes. Por ejemplo, la nueva transmisión

automática, con convertidor de par y 8 velocidades, combina la eficiencia de combustible y la diversión al volante de una transmisión manual con la comodidad de un cambio automático moderno. También el rediseño de la suspensión delantera ha desembocado en una dirección más precisa y un mayor confort de marcha. Y se ha optimizado la suspensión trasera para mejorar la relación entre confort y estabilidad. El nuevo Tucson incluye en algunas versiones un sistema de tracción total denominado HTRAC que, al detectar una pérdida de tracción, transfiere hasta un 50 por ciento del par a las ruedas traseras para aumentar el agarre. En condiciones extremas, la distribución del par se puede cambiar a un reparto fijo 50:50, ganando eficacia y tracción.

Como alternativa al diésel

de dos litros, que con 185 CV cuenta con tecnología híbrida de 48 voltios, se puede elegir el nuevo motor diésel de 1,6 litros Smartstream, con dos niveles de potencia: la versión más modesta entrega 115 CV y puede contar o no con tecnología híbrida, mientras que la variante más prestacional ofrece 136 CV y siempre va asociada a la tecnología de

48 voltios. En ambos casos, el Tucson lleva tracción delantera. La versión de 115 CV va asociada a una caja de cambios manual de 6 velocidades, mientras que la opción de 136 CV ofrece una transmisión automática de doble embrague y 7 velocidades.

En gasolina, el nuevo Tucson también está disponible con dos motores de gasolina.

El 1.6 GDI con cambio manual de seis velocidades y tracción delantera vuelve a posicionarse como mecánica de acceso a la gama con sus 132 CV, mientras que hay otra alternativa 1.6 T-GDI de 177 CV que se enmarca como variante para los amantes de la gasolina y la potencia. Este último puede elegirse con cambio manual de seis velocidades o automá-

tico de doble embrague y siete relaciones; y también se puede optar por tracción delantera o a las cuatro ruedas.

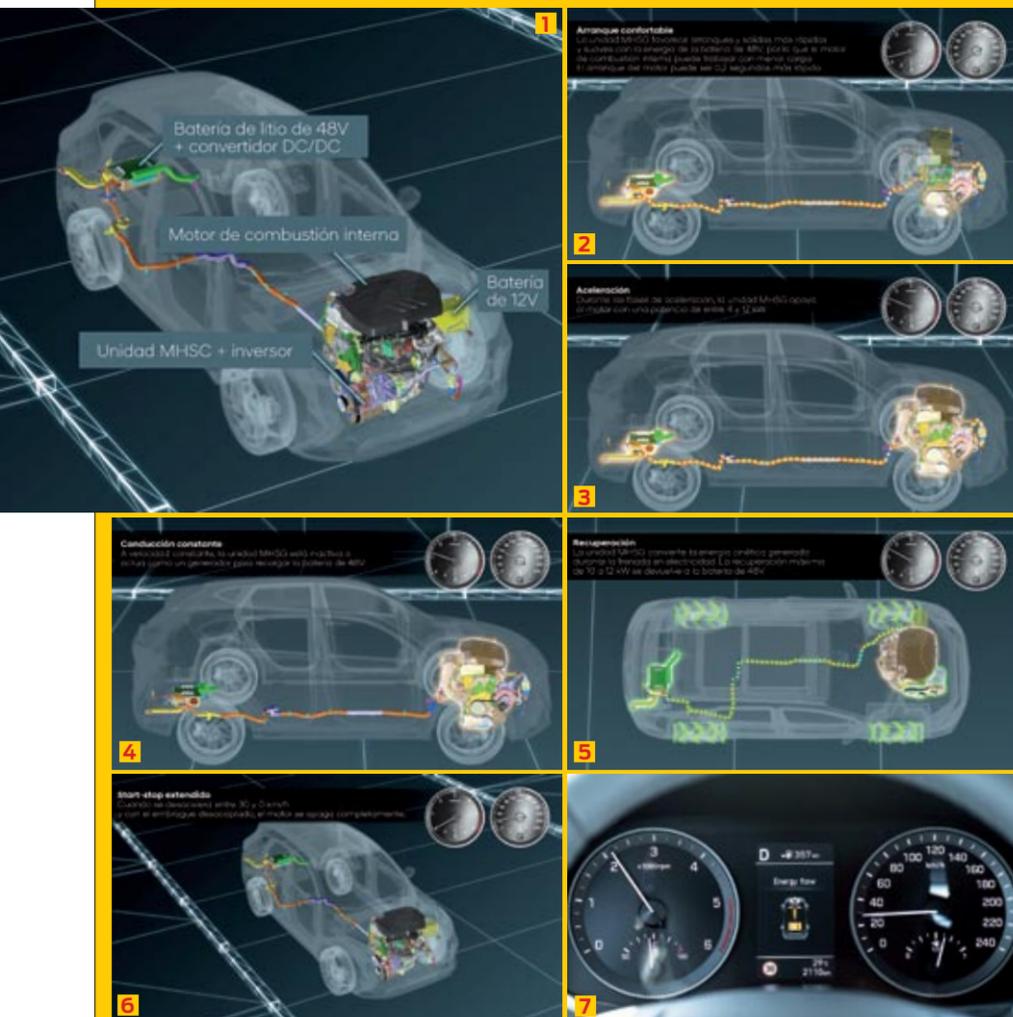
El nuevo Tucson se aprovecha del Hyundai SmartSense, un conjunto de sistemas de asistencia a la conducción muy avanzado que incorpora, entre otros, el sistema de asistencia a la frenada de emergencia. Gracias a una cámara frontal



# REDISEÑADO EL PARAGOLPES TRASERO, LA LUZ DE FRENO Y LA SALIDA DE ESCAPE CUENTAN CON UN NUEVO DISEÑO MÁS EXPRESIVO



## SISTEMA 48 VOLTIOS Con etiqueta ECO y menor consumo



▲ **1.-** El sistema de 48 voltios del Tucson está formado por una batería de litio de 48 voltios, un convertidor DC/DC, una unidad MHSC+inversor, una batería de 12 voltios y un motor de combustión interna. **2.-** La energía acumulada se utiliza como ayuda en las arrancadas, de forma que el motor tiene menos carga y se reduce el consumo. **3.-** También es importante la ayuda que recibe el motor en aceleración con una potencia adicional de entre 4 y 12 kW. **4.-** A velocidad constante, la unidad MHSC ordena cargar la batería de 48 voltios como objetivo prioritario. **5.-** La unidad MHSC se encarga de convertir la energía que se genera durante la frenada en electricidad, de modo que la batería de 48 voltios siempre tenga carga. **6.-** Cuando se levanta el pie del acelerador entre 30 y 0 km/h, el motor se apaga por completo, en un Start/Stop extendido que ahorra combustible. **7.-** En el cuadro de instrumentos, el conductor puede visualizar en todo momento cómo trabaja el sistema en una animación donde se comprueba la ganancia de energía y si se recarga o se libera.

El Nuevo Tucson cuenta con una versión híbrida de 48V, disponible en combinación con los motores diésel 1.6 CRDi y 2.0 CRDi, que cuentan con una etiqueta medioambiental ECO, una ventaja que puede inclinar la balanza de compra dadas las limitaciones de circulación en las grandes ciudades. El sistema eléctrico de 48V asiste a la aceleración, entregando unos 12 kW de potencia adicional para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> hasta en un 7 por ciento. El sistema apoya al motor de combustión interna, con un plus de potencia durante las diferentes etapas de la conducción. Además, ayuda a que el motor arranque de manera más rápida y suave. Gracias a ello se reduce la dependencia del motor de combustión interna. La batería de polímero de litio tiene una capacidad de 0,44 kWh y se carga mediante el frenado regenerativo –utilizando el motor eléctrico para decelerar–.

instalada en la luna delantera, la carretera es monitorizada en todo momento para detectar los vehículos que circulan por la calzada. En una primera fase se avisa al conductor a través de una señal acústica y visual de una posible colisión, y si éste no reacciona a tiempo el sistema puede aplicar los frenos de manera parcial o completa para evitar la colisión o reducir sus consecuencias. De manera opcional, en algunos modelos puede incluir además un radar que



▲ El Tucson puede llevar el equipamiento más completo, incluidos los asientos de cuero. El espacio en las plazas traseras es muy generoso.

permite detectar también la presencia de peatones.

El Tucson también puede llevar sistema activo de luces largas (HBA), sistema de detección de fatiga del conductor (DAW), sistema de control de presión de neumáticos o freno de estacionamiento eléctrico (EPB), entre otros.

Pero el nuevo Hyundai también disfruta de un equipamiento de confort muy cuidado. Es el caso de la cámara de visión 360°, del sistema de sonido premium KRELL, del sistema Display Audio con pantalla de 7 pulgadas o el portón trasero eléctrico.

Este portón deja paso a un



◀ El maletero del nuevo Tucson cuenta con un volumen que oscila entre los 513 y los 1.503 litros. Al abatir los respaldos posteriores queda una superficie totalmente plana.

maletero de gran capacidad y versatilidad, con un espacio de carga de 513 litros que se ajusta fácilmente gracias a los asientos traseros 60:40, que pueden plegarse en segundos con un solo movimiento. Y al

hacerlo, el volumen de transporte llega a los 1.503 litros.

La gama Tucson cuenta con 31 versiones, desde los 18.500 euros del 1.6 GDI de 130 CV tracción delantera y cambio manual –aplicando todos los

descuentos–. Aunque si lo que interesa es un Tucson híbrido de 48 V, el comprador se puede acoger al programa MOVE Smart, desde 190 euros al mes para un Tucson CRDi de 116 CV 4x2 y acaba-

do Klass, con 5 años de garantía sin límite de kilómetros, 5 años de asistencia en carretera, 5 años de mantenimiento, 5 años de actualización de mapas, compromiso de devolución y MyHyundai.



◀ El nuevo Tucson presume de un coeficiente aerodinámico sobresaliente, que rebaja el consumo e incluso mejora la estabilidad del vehículo a alta velocidad.



la frase

Valvanera Ulargui.  
Directora general de la Oficina Española de Cambio Climático.  
«Aquellos sectores que sepan responder, adelantarse y ser pioneros ocuparán ese nicho de mercado verde que está esperando y al que apuntan todas las políticas y medidas de los gobiernos europeos y mundiales».

en breve

► **RENAULT, DE CELEBRACIÓN.** - 29 millones de cajas de velocidades en Sevilla, desde que la planta inició la actividad en 1958, y 500.000 Kadjar producidos en Palencia, desde que en 2015 se comenzó a fabricar el modelo, son los últimos hitos de Renault en España.  
► **PRODUCCIÓN A LA BAJA.** - La debilidad en Europa y la crisis de los turismos en Turquía baja la producción de la fábricas españolas un 16% en abril (-16,2% turismos y -34,4% TT), colocando el acumulado en -5,5%. También la exportación cae: 14% el mes y 6% el cuatrimestre.  
► **ÁVILA, RECONVERTIDA.** - En su transformación a centro de recambios, la planta de camiones de Nissan va más adelantada de lo previsto. Los mas de 11 millones de euros recibidos y los 20 comprometidos para este año completan casi el 80% del total.  
► **MÁS IM.** - La 'locura' por los todocamino y el rechazo al diésel suben un 25% en abril la recaudación por el impuesto de matriculación.

el puntazo

Obtener el carné de conducir no será más difícil y caro, de momento. Lo aclara la DGT, calificando de «falsa noticia» las informaciones sobre un cambio a partir de julio.

Las informaciones aparecidas en medios digitales han llevado a la Dirección General de Tráfico a aclarar que en julio «no se producirá ningún cambio que afecte a la obtención del carné» haciendo más difícil y costoso conseguir el permiso. El cambio depende de la aprobación de la modificación del Reglamento General de Conductores aplazada por las elecciones. El borrador precisa ocho horas presenciales de formación en la autoescuela y, al menos, cinco clases prácticas entre exámenes cuando hay suspensos.

la cifra

25.000

muerdos y 140.000 heridos graves en Europa evitarán en 15 años los sistemas de seguridad, obligatorios a partir de 2022. Limitador de velocidad, alcoholímetro inmovilizador, aviso de atención y sueño, sistema de mantenimiento de carril y visión trasera serán los primeros en llegar.

NUEVA ENTREGA DE EURONCAP

Máxima seguridad para todo tipo de propulsión

Los siete coches probados en esta segunda entrega del año mantienen el estándar de seguridad que demostraron los cinco testados en la primera oleada de 2019. En conjunto, conforman una docena de 'cinco estrellas', a pesar de los protocolos endurecidos con el inicio del presente ejercicio y con independencia del sistema de propulsión, clase o tamaño, o de tratarse de un modelo completamente nuevo o renovado.

De hecho, la lista de los elegidos por el Consorcio Europeo EuroNCAP para esta nueva entrega la integran tres coches totalmente nuevos y diferentes: el eléctrico e-tron de Audi, el híbrido UX de Lexus y el pequeño crossover T-Cross con motor de gasolina de Volkswagen. A ellos se unen los híbridos de Toyota Corolla y Rav4, y las versiones de gasolina de Renault Clio y Mazda3, convertido el compacto japonés en muy seguro para los ocupantes adultos, al lograr el mayor porcentaje de los puntos en juego entre los doce modelos testados en 2019. Calificación que completan las buenas prestaciones en el resto de apartados, lo que lo convierte en claro candidato al mejor de su categoría este



| AUDI E-TRON  |       |
|--------------|-------|
| ESTRELLAS    | ★★★★★ |
| ADULTOS      | 91%   |
| NIÑOS        | 85%   |
| PEATONES     | 71%   |
| S. SEGURIDAD | 76%   |



| LEXUS UX     |       |
|--------------|-------|
| ESTRELLAS    | ★★★★★ |
| ADULTOS      | 96%   |
| NIÑOS        | 85%   |
| PEATONES     | 82%   |
| S. SEGURIDAD | 77%   |



| RENAULT CLIQ |       |
|--------------|-------|
| ESTRELLAS    | ★★★★★ |
| ADULTOS      | 96%   |
| NIÑOS        | 89%   |
| PEATONES     | 72%   |
| S. SEGURIDAD | 75%   |



| TOYOTA COROLLA |       |
|----------------|-------|
| ESTRELLAS      | ★★★★★ |
| ADULTOS        | 95%   |
| NIÑOS          | 84%   |
| PEATONES       | 86%   |
| S. SEGURIDAD   | 77%   |



| TOYOTA RAV4  |       |
|--------------|-------|
| ESTRELLAS    | ★★★★★ |
| ADULTOS      | 93%   |
| NIÑOS        | 87%   |
| PEATONES     | 85%   |
| S. SEGURIDAD | 77%   |

| VOLKSWAGEN T-CROSS |       |
|--------------------|-------|
| ESTRELLAS          | ★★★★★ |
| ADULTOS            | 97%   |
| NIÑOS              | 86%   |
| PEATONES           | 81%   |
| S. SEGURIDAD       | 80%   |

año, según EuroNCAP. Con el mayor número de puntos en juego en protección de niños, hasta el momento, marca pautas también el nuevo Clio. Además, el alto nivel alcanzado —con equipación de serie— por el eléctrico y los híbridos apoya la tesis de que si los fabricantes quieren lograr los más altos estándares en seguridad, está al alcance de cualquier modelo. Así lo reconoce Michiel van Ratingen, el secretario general de EuroNCAP, que considera «alentador que todos los fabricantes lo hayan hecho bien, sin importar el tipo de propulsión o la clase del vehículo probado». Un esfuerzo, reconoce, que permite convertir en estándar las últimas tecnologías de seguridad en los familiares más vendidos de Europa, «sistemas que ni siquiera se consideraban opción hace unos años», concreta.



| MAZDA MAZDA3 |       |
|--------------|-------|
| ESTRELLAS    | ★★★★★ |
| ADULTOS      | 98%   |
| NIÑOS        | 87%   |
| PEATONES     | 81%   |
| S. SEGURIDAD | 73%   |



| VOLVO SUV    |       |
|--------------|-------|
| ESTRELLAS    | ★★★★★ |
| ADULTOS      | 93%   |
| NIÑOS        | 87%   |
| PEATONES     | 85%   |
| S. SEGURIDAD | 77%   |



Subaru marca récords en Japón

Por la mejor puntuación de la historia del Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos de Japón (JNCAP), el nuevo Forester ha recibido el Grand Prix Award 2018-2019, premio que se une al Advanced Safety Vehicle Triple Plus (ASV +++), la calificación más alta posible en seguridad preventiva, también lograda por el XV y el Impreza, que fueron Grand Prix Award 2016-2017.

Renault y Fiat Chrysler

Respaldo mayoritario a su unión

Si la unión de Renault y Fiat Chrysler Automobiles (FCA) se consolida, configurará el tercer conglomerado automovilístico del mundo. La oferta realizada por FCA al fabricante galo contempla una fusión entre iguales —al 50% de la empresa resultante—, que Renault y el Estado francés quieren dentro de la Alianza con Nissan y Mitsubishi, en cuyo caso nacería el mayor fabricante mundial. La fusión tiene el respaldo de los gobiernos italiano y galo, siempre que se garanticen los empleos y se prioricen baterías de empresas europeas, añade Francia.



Volvo

Penetración 'in crescendo'

En su encuentro anual con la prensa española, Germán López Madrid, senior advisor de Volvo Car Corporation, auguraba que este año comercializarán 16.400 automóviles en España (+3% sobre 2018), en un mercado que se mantendrá plano, con 1.334.000 unidades. También esperan superar el 1,23% de cuota, manteniendo la tendencia positiva que comenzó hace cinco años y ha llevado a cerrar 2018 con el 1,2% del

mercado, tras conseguir un incremento de ventas del 18%. Para el ejercicio en curso, la marca contempla un 40% de sus matriculaciones diésel y un 50% de gasolina, quedando el resto para híbridos enchufables, frente al 87% de las motorizaciones de gasóleo en 2017. A nivel mundial, Volvo marcó nuevo récord de ventas en 2018, alcanzando 642.253 coches (+12,4%), resultado ligado especialmente a la gran demanda de la gama SUV en USA, China y Europa.



Seat

Refuerzo al desembarco en China

El máximo responsable del Grupo Volkswagen, Herbert Diess, el presidente de Seat, Luca de Meo, y el CEO del Grupo VW en China, Stephan Wöllenstein, acompañaron a la delegación del gobierno chino en su visita a Martorell, que sirvió para impulsar la entrada de la compañía española en el país asiático. El pasado mes de julio, Seat se unió a la joint venture JAC VW, convirtiéndose en la marca líder del grupo alemán en el proyecto de fabricación y distribución de vehículos eléctricos.



Nombramientos

Los relevos que llegan

**Manuel Terroba** es el nuevo presidente de BMW Groupe en España y Portugal, responsabilidad que asume tras ocupar la vicepresidencia de Mini Europa los últimos tres años y dirigir Mini España con anterioridad. Terroba sustituye a Guenther Seemann, que ultimó su trayectoria profesional como presidente de BMW España después de 34 años en el grupo alemán. Asimismo, la retirada de Dieter Zetsche exige un nuevo presidente para Daimler, responsabilidad que asume **Ola Källenius**, que además dirigirá Mercedes-Benz Cars durante cinco años. Es el primer presidente no alemán del grupo germano, que también estrena nueva estructura y nuevas divisiones. Por su parte, **Carsten Isensee** es el nuevo vicepresidente ejecutivo de Finanzas de Seat y **Arnault Gournac** dirigirá el Peugeot Design Lab, mientras el presidente y CEO de Mitsubishi **Osamu Masuko** anuncia que el 21 de junio dejará su cargo para rejuvenecer la compañía japonesa.



▲ Manuel Terroba.



▲ Ola Källenius.



▲ Carsten Isensee.



▲ Arnault Gournac.

### Informe SRI La nota más baja para 4 de 35

En el primer informe de sistemas de retención infantil (SRI) del año, que estrena la calificación por estrellas y analiza 35 modelos, sólo la Bébé Confort Jade + 3wayFix ha sido merecedora de cinco estrellas, mientras que cuatro SRI se han quedado con el mínimo de una. Tres de ellas (Babystyle Oyster Carapace Infant + Duofix i-Size Base, Chicco Oasys i-Size Bebecare + i-Size Base y Giordani Galaxy 012) por fallar en impacto frontal, y la Maxi-Cosi TobiFix por su contenido de sustancias perjudiciales. Cuatro suspensos y una máxima nota, que complementan 24 modelos de cuatro estrellas, tres con tres estrellas y otros tres con dos estrellas. Es un examen de los clubs europeos de automovilistas, entre los que se encuentra el Race, que vuelca en su web (www.race.es) esas comparativas.



### Movilidad eléctrica Despejando incertidumbres

La apuesta por los vehículos electrificados es objeto de estudios e investigaciones destinados a clarificar las numerosas incertidumbres que despierta. Y en esa lí-



nea, el Ministerio de Industria ha dedicado un número de su revista Economía Industrial al vehículo eléctrico, con el análisis de la visión tecnológica, pública e industrial de esa movilidad.

### Bosch Crecimiento en España

Con una facturación de 2.500 millones de euros, que supone un 6 % más que el año anterior, cerraba la filial española del grupo alemán el ejercicio 2018, crecimiento que supone más del doble del PIB español, en uno de los mercados europeos más importantes de la multinacional.

De esa cifra, 1.400 millones (+10 %) proceden de Mobility Solutions, división que engloba la automoción y es el área empresarial más importante para el grupo en España, donde las inversiones alcanzaron los ochenta millones de euros en 2018.



### International Engine of the Year El V8 3.9 de Ferrari hace historia

En los 21 años del 'Motor Internacional del Año' ninguno de los galardonados se había hecho con el título absoluto cuatro años consecutivos. Hazaña que ha logrado el Ferrari V8 de 3,9 litros y 720 caballos, que montan los 488 GTB, Spider, Pista y Pista Spider. Un propulsor que también ha sido el 'Performance Engine 2019' (Mejores Prestaciones) y el mejor entre los que superan los 650 caballos; títulos a los que une el galardón en la categoría de 550 a 650 CV que se ha llevado la versión de cilindrada reducida (3.855 cc) de ese V8, que montan los Ferrari Portofino y GTC4Lusso T. Con estos nuevos triunfos la marca italiana acumula 31 triunfos en el historial de estos premios.

En la lucha por el 'International Engine & Powertrain of the Year 2019', el potente V8 3.9 de Ferrari ha sumado casi cien puntos más que el segundo clasificado, el Jaguar Land Rover full-electric powertrain que alimenta al I-Pace. Conjunto eléctrico de Jaguar Land Rover que, a ese segundo puesto en el título absoluto, une tres galardones: mejor motor nuevo, mejor eléctrico y mejor entre los motores de 350 a 450 caballos.

Triunfador y 'gran repetidor', pues desde que salió en 2012 acumula ya once premios, es el 1.0 EcoBoost de tres cilindros de Ford, convertido este año en el mejor por debajo de los 150 caballos. Mejorado con el sistema de desactivación de cilindros, tecnología pionera en la industria para un tres cilindros, lo montan Fiesta, Focus, C-Max, Grand C-Max, Mondeo y EcoSport, y será fundamental para los próximos modelos electrificados de la marca del óvalo.

Para otro tres cilindros es la nueva categoría del mejor tren automotriz híbrido, que ha conseguido el 1.5 de BMW. El sistema que impulsa al i8 ha logrado una gran diferencia sobre su rival más inmediato, el Porsche 4.0 turbo V8 electric-gasoline hybrid que impulsa al Panamera Turbo S E-Hybrid: 233 y 138 puntos, respectivamente. La lista de ganadores la completan el 2.0 TFSI de Audi (de 150 a 250 CV) que impulsa a 27 modelos de las marcas del Grupo Volkswagen, el 2.5 turbo de Porsche (de 250 a 350 CV) que montan los 718 Boxster S y Cayman S, y el V8 4.0 de Mercedes-AMG (de 450 a 550 CV) usado en los Mercedes GT, GT S, GT C, GT R, S, C, E, G, GLC, Maybach S y Aston Martin Vantage y DB11. Un jurado internacional de 69 periodistas especializados de 32 países vota estos premios, que han pasado de organizarse por cilindrada a hacerlo por potencia desde este año, al aumentar los híbridos enchufables –en los que los motores de 2 litros reforzados eléctricamente compiten con los de 3 litros–, y crecer también la demanda de alternativas puramente eléctricas.

#### LOS MEJORES DE 2019

|  |     |
|--|-----|
| <b>► International Engine of the Year</b>          |     |
| Ferrari 3.9 biturbo V8                             | 425 |
| Jaguar/Land Rover 'full-electric'                  | 328 |
| Mercedes-AMG 4.0 biturbo V8                        | 280 |
| <b>► Por debajo de 150 CV</b>                      |     |
| Ford 999 cc tres cilindros turbo                   | 145 |
| BMW 1.5 tres cilindros turbo                       | 119 |
| PSA Peugeot Citroen 1.2 tres cilindros turbo       | 104 |
| <b>► Entre 150 y 250 CV</b>                        |     |
| Audi 2.0 cuatro cilindros TFSI                     | 161 |
| BMW 3.0 twin-turbo cuatro cilindros                | 149 |
| Ford 1.5 tres cilindros turbo                      | 111 |
| <b>► Entre 250 y 350 CV</b>                        |     |
| Porsche 2.5 turbo                                  | 144 |
| BMW 3.0 twin-turbo seis cilindros                  | 138 |
| Audi 2.0 cuatro cilindros TFSI                     | 130 |
| <b>► Entre 350 y 450 CV</b>                        |     |
| Jaguar/Land Rover 'full-electric powertrain'       | 191 |
| Porsche 3.0 seis cilindros turbo                   | 190 |
| BMW M 3.0 twin-turbo seis cilindros                | 137 |
| <b>► Entre 450 y 550 CV</b>                        |     |
| Mercedes-AMG 4.0 biturbo                           | 244 |
| Porsche 4.0 boxer                                  | 228 |
| BMW M 3.0 twin-turbo seis cilindros                | 171 |
| <b>► Entre 550 y 650 CV</b>                        |     |
| Ferrari 3.9 biturbo V8                             | 308 |
| Porsche 3.8 boxer turbo                            | 234 |
| Mercedes-AMG 4.0 biturbo V8                        | 233 |
| <b>► Por encima de 650 CV</b>                      |     |
| Ferrari 3.9 biturbo V8                             | 429 |
| Ferrari 6.5 V12                                    | 262 |
| Porsche 3.8 boxer turbo                            | 179 |
| <b>► Mejor nuevo motor</b>                         |     |
| Jaguar/Land Rover 'full-electric'                  | 281 |
| Hyundai/Kia 'full-electric'                        | 174 |
| Audi/Lamborghini 4.0 V8                            | 170 |
| <b>► Mejor tren motriz híbrido</b>                 |     |
| BMW 1.5 tres cilindros, híbrido eléctrico-gasolina | 233 |
| Porsche 4.0 turbo V8 híbrido eléctrico-gasolina    | 138 |
| Toyota/Lexus 1.8 híbrido eléctrico-gasolina        | 122 |
| <b>► Mejores prestaciones</b>                      |     |
| Ferrari 3.9 biturbo V8                             | 370 |
| Ferrari 6.5 V12                                    | 200 |
| Porsche 4.0 boxer                                  | 164 |
| <b>► Mejor tren motriz eléctrico</b>               |     |
| Ferrari 3.9 biturbo V8                             | 370 |
| Ferrari 6.5 V12                                    | 200 |
| Porsche 4.0 boxer                                  | 164 |



El curso Sportscar cuenta con el R8 Coupé V10 Performance Quattro como 'coche escuela'. Su motor rinde 620 CV.



## El circuito, la mejor aula

Audi ha iniciado en Jerez la temporada de cursos de conducción, que este año consta de seis pruebas de tres modalidades distintas. Motor 16 ha participado en el primero, reservado a los coches más veloces de la casa.

No es la primera vez que asistimos a uno de los cursos de conducción que la marca alemana organiza desde hace años en nuestro país, pero repetimos, sin dudarle un instante, porque cada temporada hay cambios notables respecto a la anterior: nuevos modelos, tecnologías inéditas... Además, Audi va recorriendo los diferentes circuitos de la geografía nacional, y esta es una buena manera de conocerlos –o reencontrarse con escenarios míticos–, al tiempo que se mejora el estilo de conducción, se corrigen vicios y se experimentan sensaciones próximas a las de los pilotos profesionales.

En esta ocasión, la temporada de cursos de asfalto Audi Driving Experience consta de un total de seis pruebas, que incluyen tres modalidades diferentes: Dynamic, Progressive y Sportscar. Esta última, reservada a los modelos más deportivos de Audi –R8 Coupé de 620 CV y RS 5 Coupé de 450 CV–, fue precisamente la que inauguró el calendario 2019, con la pista de Jerez como escenario y cursos entre los días 20 y 23 de mayo. Y hasta allá nos fuimos, por supuesto.

El recibimiento no puede ser más impactante: 15 unidades del R8 Coupé V10 performance Quattro y 5 del RS 5 Coupé aguardan perfectamente alineados en el 'pit lane'. Pero antes de pasar a las prácticas es momento de la teoría, pertinente fase previa por donde deben pasar todos: los más experimentados y los novatos, los clientes de la marca –tienen un descuento en el precio del curso– y los que no lo son... Y las enseñanzas van por dos caminos: técnica de conducción –trazada de curvas, puntos de frenada y aceleración, dosificación de gas– y normas para la parte práctica –mantener distancias adecuadas entre vehículos, pasar por

los puntos establecidos, formas de adelantar cuando los instructores lo indiquen–.

Con todo eso bien asimilado llega el momento de pasar a la acción, para lo que se divide a los asistentes en grupos que van rotando la actividad: dos aprenden a trazar el circuito –unos en la primera mitad de la pista jerezana y otros en la segunda– mientras el tercer grupo aprende a realizar una esquivada en plena frenada de emergencia desde más de 110 km/h. Porque Audi tiene claro que esa es una maniobra que salva vidas y conviene tenerla controlada para, llegado el caso, no dudar y no fallar.

Tras el citado curso Sportscar, donde se aprenden técni-

cas de conducción deportiva, la temporada prosigue con las cuatro pruebas de la modalidad Progressive –la de Chestre, celebrada ya también, y las de Zuera y Castellolí en junio, o la del Jarama en septiembre–, destinadas a mejorar el nivel de conducción dentro de una pista, para lo que los conductores realizan ejercicios de frenada con esquivada y aprenden a trazar curvas a gran velocidad, con el aliciente final de las tandas de vueltas rápidas al circuito.

La tercera modalidad de asfalto es el curso Dynamic, que este año se celebrará en el kartódromo gallego de Valga del 20 al 22 de junio, a lo que Audi sumará esta temporada dos citas en noviembre –Segovia y Barcelona– de sus cursos de conducción Off-Road, con A4 Allroad, Q5 y Q7 a disposición de los asistentes.

Para más información sobre fechas o precios, ver <https://audidrivingsportscar.com>

► Una flota impresionante: 15 unidades del R8 más potente y 5 del RS 5 Coupé, dotado de un motor de 450 CV y que en el curso se emplea para el test de esquivada en frenadas de emergencia.





## MADRID-VALENCIA POR DONDE ANTES **AL VOLANTE DE LA HISTORIA**

No hay ninguna marca de automóviles en España que le saque tanto partido a su historia y a su herencia deportiva como lo hace Seat. Y de nuevo la firma española nos ha brindado la oportunidad de vivir la magia de su colección de coches clásicos asistiendo a un doble evento. Por un lado hemos podido conducir entre Madrid y Valencia, y por carreteras secundarias, dos modelos de gran relevancia en la historia de Seat: un 131 CLX 1800 de 108 CV, del que solo se hicieron 2.000 unidades, y un Seat 1.500 Familiar –la denominada ‘rubia’– con siete plazas y cambio en la columna de la dirección. Y por otro hemos podido asistir a la fiesta de 50 cumpleaños de dos modelos emblemáticos: el 1430 y el 850 Sport Spider en el Circuito Ricardo

Tormo de Valencia. El viaje por la ruta Madrid-Sacedón-Cuenca-Villagordo del Cabriel-Utiel-Requena-Chera-Cheste ha sido de una belleza inusual, y los coches, puestos a punto y mantenidos como lo que son, joyas únicas, se han portado de maravilla. En concreto, nos han sorprendido las prestaciones –175 km/h–, la comodidad y el comportamiento del 131 CLX 1800, mucho más cercanos a los de una berlina actual de lo que su imagen pueda transmitir. Y la magia de conducir durante más de 100 kilómetros por carreteras bellísimas pero de trazado endiablado un 1500 de 72 CV, cómodo donde los haya y mucho más ágil de lo que insinúa su aparatosa carrocería y su eje rígido trasero. Un viaje inolvidable con coches inolvidables.

▼ Conducir un Seat 131 o un 1500 por carreteras secundarias, como antaño, tiene una magia especial. Sobre todo si el paisaje acompaña.



# La clásica fiesta

Con protagonistas clásicos y legendarios, Valencia y su Circuito de Cheste ha sido el lugar elegido por Seat para celebrar una fiesta que, ya en su segunda edición, ha sido un nuevo éxito de asistencia. El ‘Seat Festival, Clásicos y Familia’ ha concentrado a miles de entusiastas de la marca.

Para un amante de los clásicos no hay nada mejor que acudir conduciendo su joya a una concentración de ese tipo de vehículos. Y si los coches de ese evento son parecidos al suyo, el entre-

tenimiento está asegurado. Pero si, además, se acude con toda la familia a una auténtica fiesta en la que hasta los niños van a disfrutar, invertir en un clásico cobra cada vez más sentido. Esa es

la filosofía del ‘Seat Festival, Clásicos y Familia’, y en esta segunda edición se ha confirmado el éxito del planteamiento. Porque a Cheste han acudido 550 modelos Seat clásicos y Cupra de todas

las generaciones, y más de 6.000 personas han disfrutado de todas las actividades preparadas. Hablamos de los populares coches de choque, o los caballitos para los más pequeños, música en direc-

### 50 ANIVERSARIO Seat 1430 y 850 Sport Spider

Seat ha cumplido 69 años de vida y, además, hace ahora 50 años que la marca española lanzaba al mercado dos modelos que con el tiempo se convertirían en leyenda. Se trata del 1430 y del 850 Sport Spider, el primer y único descapotable de producción en la historia de Seat. Y entre los 550 clásicos de la marca que acudieron al Circuito de Cheste hubo un buen número de unidades de estos mitos rodantes. Pero los que más llamaron la atención fueron los que aportó el museo de Seat Coches Históricos, un 1430 Especial 1600 con motor biarbol, una versión familiar de este último y dos monoplazas de la Fórmula 1430 propulsados por el motor de la berlina.

► Fernando Salvador, director de Comunicación de Seat, e Isidre López, responsable de Seat Coches Históricos, soplan simbólicamente las velas del 69 cumpleaños de Seat y las del 50 aniversario de 1430 y 850 Spider.



► Más de 6.000 personas asistieron a la fiesta de Seat en el Circuito de Cheste, en Valencia, en un gran ambiente lúdico y familiar. Los participantes se concentraron en el paddock agrupados por tipologías. Pero también hubo atracciones para niños y un ‘photocall’ muy curioso.

to, bailes de salón, actuaciones de circo, talleres de manualidades, Seat clásicos y modernos de pedales, zona de restauración con comida de todo tipo, tiendas de piezas, camisetas o pegatinas, e incluso el primer ‘Campeonato de Mus Seat Festival, Clásicos y Familia’...

Pero lo más importante eran las monturas, y entre las más representadas destacaron las correspondientes

a los Seat 600 y derivados; los Seat 124, 1430 y 124 Sport, y los modelos Cupra. Todos ellos pudieron disfrutar del privilegio de desfilar por la pista del trazado mundialista de Cheste, hasta en dos ocasiones a lo largo del día haciendo las delicias de sus propietarios y de todos los espectadores que contemplaban el deambular de Seat de todos los tamaños, precios, edades y estados.

Pero uno de los momentos más emotivos de la jornada se vivió cuando se celebró un acto de agradecimiento al equipo de Seat Coches Históricos por su encomiable y generosa actuación durante el siniestro ocurrido el pasado día 11 de febrero en la fábrica de Seat en Barcelona, en la nave contigua a la A122, donde se custodian los coches de la colección. Cuando se desató un incen-

dio, la rápida actuación de este equipo humano comandado por Isidre López contribuyó decisivamente a que todo quedara tan solo en un susto y la colección del museo se salvara íntegra. Todos los miembros del equipo recibieron el reconocimiento del público con un gran aplauso y una foto enmarcada y personalizada de un Seat 600 del museo delante de la zona afectada.

PEUGEOT E-208



EL COCHE DE ROLAND GARROS

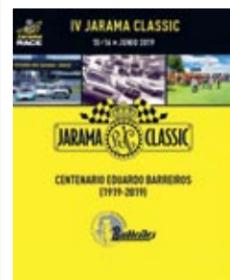
Coincidiendo con el torneo de tenis Roland Garros, Peugeot ha presentado su nueva campaña de comunicación, que tiene al eléctrico e-208 y a los tenistas Pablo Carreño, Alexander Zverev y Lucas Pouille como protagonistas.

Peugeot colabora con Roland Garros desde hace 35 años como vehículo oficial y en esta edición ha cedido 226 coches, sobre todo de los modelos 508 berlina y SW, Peugeot 5008 y Peugeot Traveller, para garantizar la movilidad en el torneo.

ATENTOS A...

15 Y 16 DE JUNIO

Se celebra el **Jarama Classic**, un evento que reunirá en el trazado madrileño actividades para todos los públicos y que conmemorará el centenario del nacimiento de **Eduardo Barreiros**.



LIBRO

TODO SOBRE LOS ELÉCTRICOS

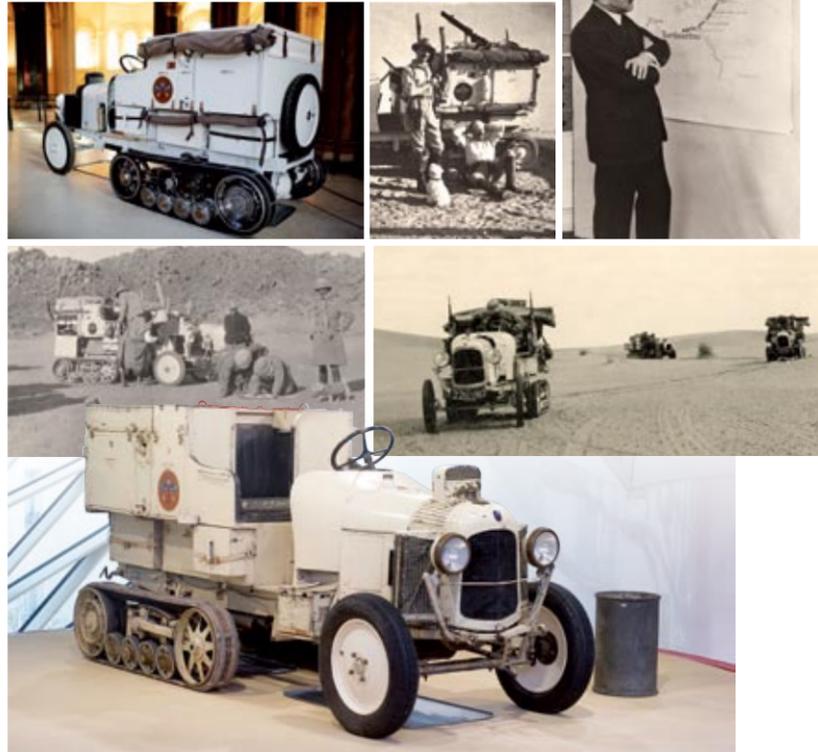
¿Estás pensando en comprar un coche eléctrico? Si la respuesta es afirmativa, puedes buscar consejo en el nuevo libro que acaba de publicar Esther de Aragón. Se titula 'GuíaBurros:



comprar un coche eléctrico' (5,95 euros) y contiene toda la información necesaria para no perderse en el mundo de los automóviles eléctricos, las baterías, las recargas o el protocolo WLTP.

'SCARABÉE D'OR' AUTOCADENAS

Se ha creado una réplica del vehículo con el que André Citroën cruzó el Sahara en 1922.



La réplica del autocadenas se exhibirá junto al original en las celebraciones del centenario.

UN CITROËN LEGENDARIO

André Citroën escribió en 1922 una de las páginas más brillantes de la historia del automóvil cuando atravesó el desierto del Sáhara con cuatro unidades del autocadenas, un modelo bautizado como 'Scarabee d'Or' (Escarabajo de Oro) y creado especialmente para la ocasión. Con esa hazaña demostró la capacidad de sus automóviles más allá

de cualquier circunstancia y también su espíritu explorador, que más tarde se vería reflejado en nuevas expediciones como el famoso Crucero Negro en África y el Crucero Amarillo que unió Beirut y Pekín.

Ahora, dentro de los actos de su centenario, la marca ha presentado la réplica de una de aquellas unidades del autocadenas que atravesaron el

desierto. La construcción del modelo, idéntico al original, ha llevado tres años de trabajo y ha sido realizada por un grupo de estudiantes de la Escuela Superior de Artes y Oficios y del Liceo de Artes y Oficios del Automóvil de París. El vehículo acaba de ser presentado en la capital francesa y se exhibirá junto al original en los actos del centenario.

FORD DOS DÉCADAS DE SOLIDARIDAD

Ford España cumple dos décadas promoviendo iniciativas solidarias. Y lo ha celebrado en un acto en el que ha repasado su apoyo a proyectos basados sobre todo en cuatro pilares: Ford Integra 360, que

impulsa la inserción laboral de personas con discapacidad; programas como las 24 Horas Ford; Voluntariado, con colaboraciones con ONG; y Fondos Ford Fund destinados a fomentar la seguridad vial.



DEPORTE

Subaru renueva su apuesta por el surf y continuará este año con su acuerdo con la Superliga Siroko, que reúne a los 34 mejores surfistas de cada categoría. Ha comenzado ya en Sopelana (Vizcaya).

SEAT, CON LA SELECCIÓN FEMENINA LAS JUGADORAS CONDUCEN EL ARONA

Las 23 jugadoras de la Selección Femenina de Fútbol que disputarán este año el Mundial de Francia estrenan coche gracias a Seat. La marca, que se ha convertido en vehículo oficial del equipo hasta 2021, les hizo entrega recientemente de un nuevo Arona que disfrutarán en sus desplazamientos.

Seat sigue apostando por el fútbol y añade

su colaboración con la Selección Femenina a las ya existentes con la Selección Masculina de Fútbol, la Selección Sub 21 y a competiciones como la Copa del Rey o de la Reina. Precisamente, un Seat Arona de gas fue el coche elegido para trasladar la Copa del Rey desde Madrid hasta Sevilla, donde se disputó el partido.



Las jugadoras de la Selección Femenina de Fútbol que disputará este año el Mundial de Francia posan con sus nuevos Seat Arona.

2ª EDICIÓN DEL CONCURSO 'CRAZY RIDE GAME' LOS VEHÍCULOS MÁS LOCOS DE RENAULT

Un coche para el desguace puede convertirse en un modelo único después de pasar por las manos de los empleados de Renault Retail que han participado en el concurso 'Crazy Ride Game'.

2.000 euros y grandes dosis de imaginación y creatividad es lo que han necesitado los empleados de Renault Retail Group -distribuidor oficial- para convertir un coche de desguace en el modelo más original de la marca del rombo. Los trabajadores de esta división de la marca en España han participado en la se-

gunda edición del concurso 'Crazy Ride Game. Se trata de una competición internacional que ha contado en nuestro país con seis equipos de diez miembros cada uno, que han presentado sus coches tuneados con el objetivo de pasar a la final europea, que se celebrará en el circuito de Le Mans (Francia) el 4 y 5 de junio.

En el concurso participaron seis equipos españoles de diez miembros.



El equipo 'Modus Operandi' (coche azul) representará a España en la final europea.

Se premió la mejor transformación, el mejor exterior e interior, la mejor puesta en escena, etc.

24 HORAS DE NÜRBURGRING EXPERIENCIA FAN CON HYUNDAI

Hyundai ha participado en las 24 Horas de Nürburgring (del 20 al 23 de junio) desde 2016 y este año quiere demostrar en esa misma pista el rendimiento del i30 Fastback N. Y lo hace a lo grande. Porque ha invitado a

300 aficionados de los países que ofrecen la gama N a vivir una experiencia única en Nürburgring, donde ha preparado un completo programa 'N

Homecoming', que incluye un curso de conducción, un recorrido en helicóptero y una exhibición de la gama Hyundai N. Además, los fans podrán disfrutar de exposiciones sobre la marca y de la compra de merchandising exclusivo de la gama N.



KIA SOCIO DE LA BANDA BLACKPINK

Kia se alía con el grupo coreano de K-pop más conocido del momento, la banda femenina Blackpink, y se convierte en coche oficial de su gira mundial, que ha hecho parada recientemente en Barcelona en su única actuación en España. La marca ofrece también a los fans del grupo la posibilidad de conocer

en persona a las integrantes, que han posado junto a la berlina deportiva Stinger GT.



**PROST RESUMÍA SU DIMENSIÓN: «NUNCA SE QUEJÓ DE NADA, NI DE SU VIDA, SU SALUD O SU ACCIDENTE, Y SIEMPRE**  **MIRÓ AL FUTURO»**

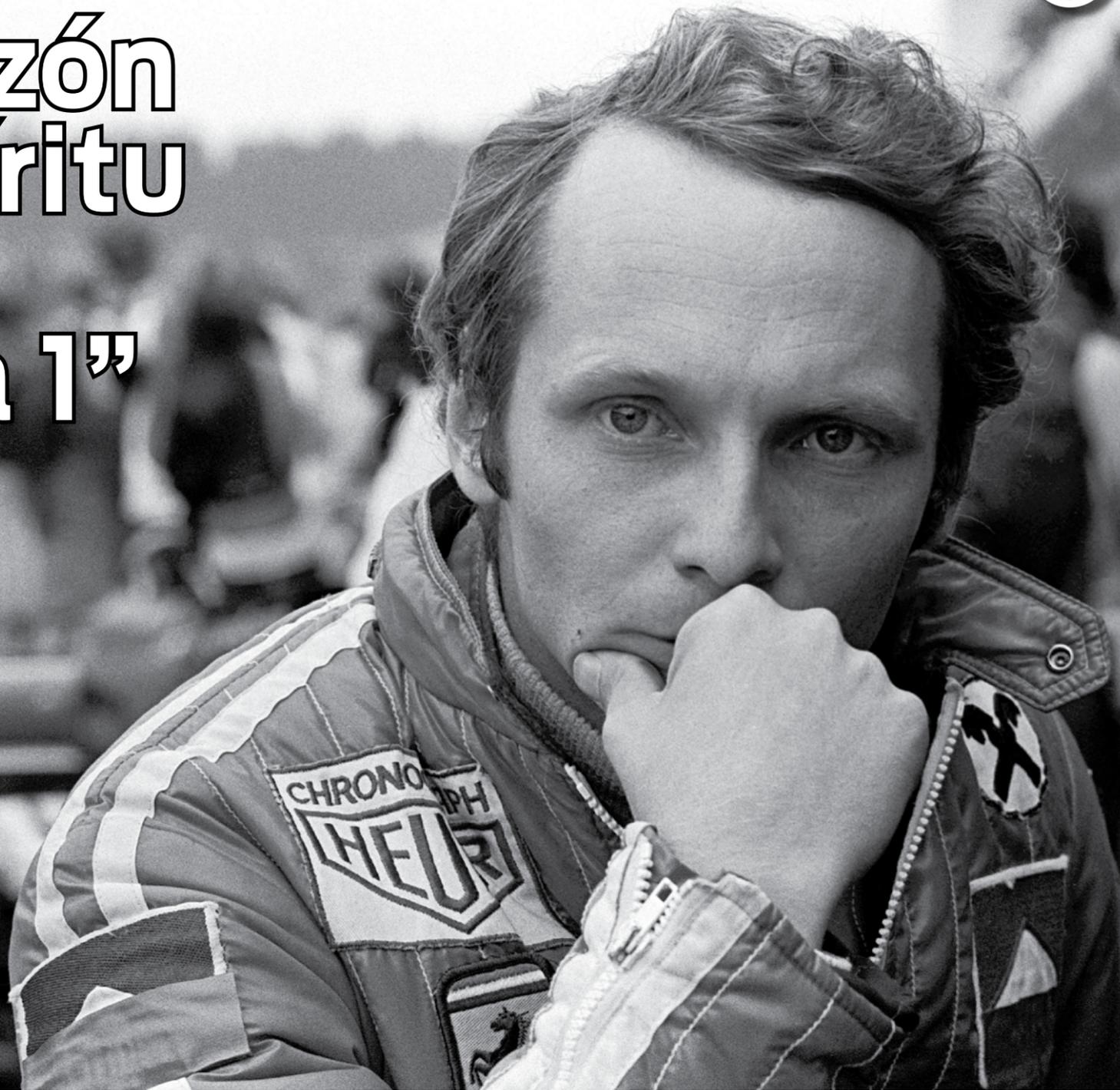
Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Motorsport Images

“Me siento como un zombi, y me encuentro cada media hora con lágrimas en los ojos mientras veo las fotos, porque ya no está aquí nunca más. Es como una nube negra, es alguien que será echado muy de menos en este equipo y en la Fórmula 1. Creo que hemos perdido el corazón y el espíritu de la Fórmula 1. Es surrealista pensar en el paddock sin Niki”. Primero Toto Wolff, responsable del equipo Mercedes, antes de comenzar el pasado Gran Premio de Mónaco. Luego, Lewis Hamilton. “Niki fue quien me trajo aquí. Y durante todos estos años ha sido mi cómplice: en las negociaciones, cuando intentábamos presionar para tener mejoras en el coche porque era un auténtico ‘racer’ y, aunque ya no competía, venía y me decía “¿Qué podemos hacer para mejorar el coche? Y luego se iba a la fábrica y les daría patadas en el culo, como siempre decía. Sí, él fue parte del proceso que cambió mi vida. Solo sería campeón del mundo una única vez con 22 victorias o algo así si me hubiera quedado en McLaren...”

Dos de los principales protagonistas de la Fórmula 1 actual hablaban así pocos días después del fallecimiento de Niki Lauda. El piloto austríaco se había retirado en 1985, pero su influencia en este deporte se ha mantenido viva y presente hasta su fallecimiento, con setenta años. Centenares de testimonios, recordatorios, reportajes en medios de comunicación, ese funeral multitudinario en la catedral de Viena con las principales figuras de este deporte presentes, el homenaje de los ciudadanos de su país... ¿Por qué semejante impacto ante la marcha del piloto austríaco? Ya lo decía Toto Wolff: “era el corazón y el espíritu de la Fórmula 1”. Pero también una personalidad que trascendió al mundo de la competición. Su vida y carrera

# “El corazón y el espíritu de la Fórmula 1”

El impacto social que provocó el fallecimiento de Niki Lauda dentro y fuera de la Fórmula 1 ha puesto en evidencia la dimensión alcanzada a lo largo de toda su vida, tanto por su condición de deportista como por su personalidad única.



◀ Junto a estas líneas, de izquierda a derecha, con James Hunt, Nico Rosberg y Lewis Hamilton. Arriba, Lauda posa para la cámara el mismo fin de semana de su accidente en Nürburgring, en 1976.

deportiva ofrecieron permanente testimonio de ello dentro y fuera de las pistas.

Porque Lauda fue un ser humano único tanto en sus luces como con sus sombras. Desde el inicio al término de su carrera como piloto. El piloto austríaco también contribuyó de manera decisiva al despegue de la Fórmula 1 con su increíble historia personal tras el accidente de 1976, y luego en aquel Gran Premio de Japón que abrió al mundo los ojos de este deporte. El austríaco era algo más que un piloto de carreras en el imaginario colectivo. “Hay campeones y gente que tiene trofeos, pero hemos perdido a un titán del deporte”. Alain Prost, compañero de equipo y rival, expresaba esa dimensión tras su fallecimiento. “Nunca se quejó de nada, ni de su vida, su salud o su accidente, y siempre miró hacia el futuro”.

Prost supo definir esa personalidad magnética. “Era extremadamente inteligente, directo, correcto y honesto, una rareza en la Fórmula 1. Nunca tuve que preguntarme. ¿De qué habla? ¿Hay un significado oculto? No, Niki fue Niki. Sabía también cómo divertirse, en contraste con su apodo de “La Computadora”. La imagen se quedó, pero era alguien que sabía cómo repartir el trabajo y su vida privada, sabía como relajarse, y me enseñó sobre ello”. Directo y descarnado al hablar, de su franqueza tampoco se despegababa un particular y terapéutico sentido del humor que también se aplicaba a sí mismo para reírse de la vida. Especialmente, porque estuvo a punto de perderla.

Se entiende así una trayectoria vital de éxitos deportivos y logros profesionales. Ciertamente, “La Computadora” fue quizás la parte más predominante en los primeros años de su trayectoria, hasta que se ‘humanizó’ tras su accidente. Pero gracias a esa frialdad emocional, a su ambición e inteligencia, supo abrirse pa-



# TRAS SU ACCIDENTE RECIBIÓ LA EXTREMAUNCIÓN, Y ENZO FERRARI ORDENÓ CONTRATAR OTRO PILOTO. LAUDA NUNCA PERDONÓ AQUELLO



▲▲ Las asistencias recogen los restos del monoplaza de Lauda tras su dramático accidente en Alemania en 1976. A la izquierda, el estado en que quedó su casco. Pero solo 42 días después, y con las heridas aún supurando, el austriaco volvía a correr un Gran Premio: acabó cuarto.



▲▼ La imagen de Lauda en los boxes de Mercedes junto a Toto Wolff se convirtió en un clásico. Abajo, de izquierda a derecha, algunos de sus coches: March 712M-Ford de Fórmula 2, March 721, Ferrari 312B3, Ferrari 312T2, Brabham BT46B Ford y McLaren MP4/2



so en el automovilismo a pesar de una familia adinerada contra la que tuvo que luchar. Especialmente su abuelo. Un perfil marcado desde sus inicios y que le permitió superar las dificultades que le crearon semejante paradoja. Porque Lauda siempre vivió con sus propias reglas. Más allá de lo imaginable.

Lauda tuvo claro que las carreras serían su vida, aunque tuviera que enfrentarse a su familia para ello. Después de ganar en turismos y categorías inferiores surgió la oportunidad de la Fórmula 1, aunque pagando. Lauda pidió un crédito a un banco en cuyo consejo de administración participaba su abuelo. Que forzó la denegación del crédito. Lauda se marchó al banco rival, Raiffeisen. Tuvo que hacerse un seguro de vida por si fallecía en accidente. Estuvo

a punto de perderla años después, cuando ya había pagado el crédito.

De momento, hubo de acudir a todo tipo de triquiñuelas y picaresca para salir adelante, porque al final de su primera temporada, 1973, no tenía ni dinero para devolver el crédito, ni resultados, ni monoplaza. Mintió y convenció al equipo BRM de que su presupuesto llegaría avanzada la temporada. Pero sus resultados iniciales en 1974 hicieron que el equipo finalmente le contratara sin pagar. A final de año, Ferrari se encargó de romper ese contrato y quedarse al joven Lauda. Cambió su vida y la del equipo italiano. De momento, pagó su crédito. Durante años, el logotipo de Raiffeisen fue predominante en su casco.

Lauda ayudó a transformar a un equipo Ferrari que

en 1975 logró con el austriaco su primer título en años. Cuando probó el coche por primera vez dijo públicamente que era "una mierda", y repitió lo mismo ante el mismísimo Ferrari. Con semejante franqueza, inteligencia técnica y habilidad al volante iba camino de un segundo título en 1976. Hasta que llegó el famoso accidente de Nurburgring. Lauda recibió la extremaunción el 1 de agosto y, consciente de ello, Enzo Ferrari ordenó que se contratara a otro piloto: el argentino Carlos Reutemann. Lauda nunca perdonó aquello. Pero antes volvió a las pistas en contra de la voluntad del propio Ferrari. Fue en el Gran Premio de Italia en Monza.

Solo habían pasado cuarenta y dos días de su dramático accidente. Sufrió vómitos y ataques de pánico al volan-

te. Sus heridas supuraban, todavía vendado. Pero terminó cuarto y salió a hombros de los 'tifosi'. James Hunt había recuperado terreno hasta aquel ya mítico Gran Premio de Japón. Entonces, Lauda ofreció otro ejemplo de su singular personalidad. La lluvia y la oscuridad —la carrera se retrasó— le aconsejaron bajarse del coche. Tuvo el valor de hacerlo primero, y de reconocer después que aquello era una locura. Mauro Forghieri —el director deportivo— le ofreció cubrir la decisión con la excusa de un fallo mecánico. Lauda se negó. La famosa película 'Rush' recuerda toda la historia.

Lauda dejaría Ferrari, pero lo hizo con su segundo título (1977) en la mano. Bernie Ecclestone le convenció con el mejor contrato en la historia de la Fórmula 1 hasta ese mo-

mento. Pero sin opciones para ganar con Brabham, perdió repentinamente la motivación y durante los entrenamientos del Gran Premio de Canadá de 1979 se bajó de su monoplaza. Perdió todo interés por la Fórmula 1 y se volcó con otra de sus grandes pasiones: la aviación. No solo se hizo piloto comercial. También fundó su propia compañía aérea, Lauda Air. Como siempre, nada se interponía nunca en sus grandes objetivos.

Pero en 1981 volvió al Gran Premio de Austria como invitado y Ron Dennis le persiguió hasta recuperarle. Firmó para volver en 1982 con el contrato más elevado de la historia, tres millones de dólares. Lauda no era ya ese individuo frío y casi inhumano anterior a su accidente de 1976, "La Computadora". Seguía igual de inteligente dentro y fuera de un

monoplaza, con mayor perspectiva y experiencia, y siempre muy hábil técnicamente para poner a punto un coche. Gracias a sus virtudes, ahora más humanizadas, pudo batir al mejor piloto del momento, Alain Prost.

Lauda supo que nunca batiría en velocidad pura al francés y se dedicó a trabajar siempre para las carreras. Ganó su tercer título en 1984 por solo medio punto. Consciente de que había llegado su hora, se retiró al final de la temporada siguiente. Pero no se desvinculó de la Fórmula 1. Ejerció como consultor de Ferrari en los noventa y dirigió Jaguar Racing. Sin olvidar sus diferentes proyectos con la aviación comercial tras vender su primera compañía aérea. Luego llegaron más. Como también otro episodio que volvía a visibilizar su singular personalidad.

Las fotografías mostraban a un Lauda en camisa y corbata paseando entre los restos de su Boeing 767 tras el accidente de 1991 en el que perecieron todos sus pasajeros. Muy afectado emocionalmente en el último sepelio ante la desazón de los familiares por la falta de respuestas al accidente, se sumergió en una procelosa investigación personal en la que fue decisiva su experiencia como piloto comercial. Ante las evasivas de la compañía para asumir su responsabilidad, Lauda viajó a la sede de Boeing en Seattle. A los mandos del simulador de la compañía ejecutó ante sus directivos la misma maniobra que sus pilotos, para demostrarles las causas del accidente. Aún así, la compañía las rechazaba. Lauda amenazó a Boeing con repetir la maniobra públicamente en

un avión auténtico. La compañía terminó por publicar un comunicado asumiendo esa responsabilidad. El mismo patrón psicológico que tantas veces se manifestó en la Fórmula 1. Pero el austriaco aún no había terminado de imprimir su sello en ella, décadas después de colgar guantes y casco.

Tras ayudar a Mercedes a firmar su pacto comercial con Bernie Ecclestone, Lauda entró en el consejo del equipo y se convirtió en accionista. Aunque sin responsabilidades ejecutivas directas, y como el propio Hamilton ha reconocido, jugó un papel instrumental en la evolución del equipo durante estos años. Participaba en las reuniones de equipo, daba su opinión y, como reconocía el propio Toto Wolff cariñosamente, hasta tuvo que pedirle que no viajara a la sede del equipo cuando el equipo perdía. Su figura siempre estaba pegada a la de Toto Wolff en cada sesión de entrenamientos, en cada carrera. Inseparable de una sonrisa maliciosa y divertida. Y de su famosa gorra, siempre patrocinada. Único e intransferible, Niki Lauda siempre ejerció de... Niki Lauda. Hasta fue enterrado con su mono de carreras.

## ESTUDIO DE FIABILIDAD JD POWER



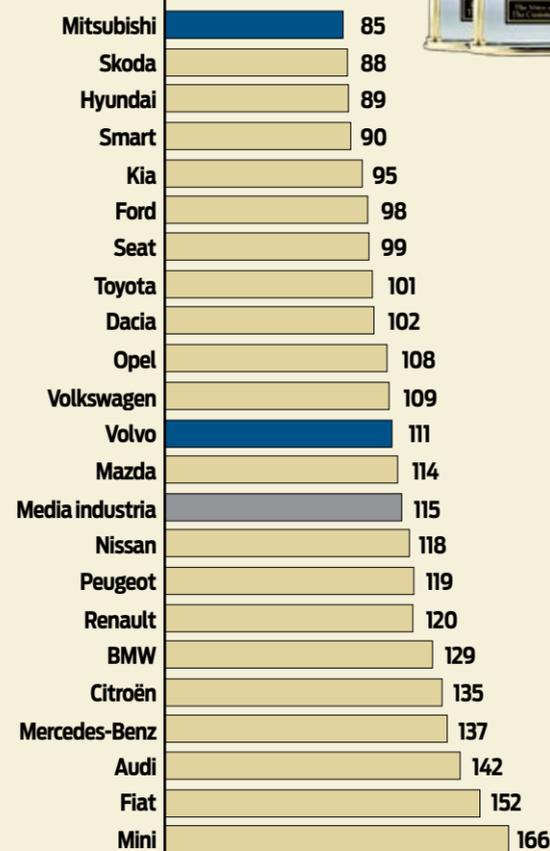
### LOS ALEMANES DUDAN DE LA CALIDAD DE SUS MARCAS

Acaba de conocerse la encuesta de fiabilidad de vehículos en Alemania de JD Power, que ha utilizado las valoraciones de los propietarios de 12.854 coches matriculados entre noviembre de 2015 y enero de 2018 para conocer los problemas sufridos por su coches desde noviembre de 2018 a enero de 2019 en ocho apartados distintos.

En esta quinta edición, que analiza los problemas por cada cien unidades de 151 modelos de 27 fabricantes diferentes, destaca que, frente a una mejora general de las puntuaciones de 2018, algunas de las marcas alemanas no cumplen las expectativas de los compradores, como las premium BMW, Mercedes-Benz y Audi, que no llegan al promedio de la industria; hecho aún más relevante cuando, además, los propietarios de esos vehículos perdonan más los problemas que los de coches de volumen, cuya satisfacción también disminuye con mayor rapidez ante los problemas de calidad.

Por menor número de incidencias, el ranking de 2019 lo encabezan los fabricantes generalistas, que ocupan hasta el puesto once liderados por Mitsubishi, Skoda y Hyundai. Por detrás se coloca Volvo, la primera premium, con Mazda cerrando el grupo de las que quedan por encima de la media europea -ver gráfico-. El estudio establece también un ranking por segmentos, en el que Skoda es la única con dos modelos en primera posición, pues coloca Fabia y Rapid al frente de sus respectivas categorías. Los otros más fiables de sus clases son Smart Fortwo, Opel Insignia, Hyundai Tucson y Mercedes Clase E.

### LOS FABRICANTES GENERALISTAS MANDAN EN ALEMANIA



Fuente: JD Power

Honda, Jeep, Land Rover, Porsche y Suzuki están incluidos en el estudio, pero no están clasificados por ser pequeño el tamaño de la muestra.

### VOLKSWAGEN Ocho versiones para elegir un T-Cross

Llega al mercado el nuevo SUV urbano de Volkswagen, que se fabrica en Navarra y acompaña su lanzamiento con más de 1.650 unidades reservadas. Tres acabados, tres motores y la opción del cambio automático DSG de siete marchas para el motor más potente configuran la gama del versátil T-Cross, que en virtud de

esa funcionalidad ofrece variadas opciones de personalización y paquetes de diseño, así como distintos tableros de instrumentación

y doce colores de carrocería. En aras de mejorar confort y seguridad, que acreditan sus recién logradas cinco estrellas EuroNCAP, ofrece numerosos asistentes a la conducción desde el nivel más bajo,



| PRECIOS                     |          |
|-----------------------------|----------|
| 1.0 TSI 95 CV Edition       | 18.990 € |
| 1.0 TSI 95 CV Advance       | 20.620 € |
| 1.0 TSI 115 CV Advance      | 21.310 € |
| 1.0 TSI 115 CV DSG7 Advance | 22.520 € |
| 1.0 TSI 115 CV Sport        | 23.230 € |
| 1.0 TSI 115 CV DSG7 Sport   | 24.440 € |
| 1.6 TDI 95 CV Edition       | 21.790 € |
| 1.6 TDI 95 CV Advance       | 23.420 € |

como Lane y Front Assist. También está a la altura de segmentos superiores en conectividad, siendo el único de su segmento que ofrece Digital Cockpit.

| PRECIOS E-TRON*    |           |
|--------------------|-----------|
| Básico             | 82.450 €  |
| Advanced           | 88.750 €  |
| Sport              | 95.460 €  |
| Black line edition | 96.960 €  |
| Edition One        | 115.030 € |



Q5 55 TFSI quattro: 66.060 €

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)

### AUDI

## Eléctrico e híbrido enchufable: más ecológicos a la venta

En su apuesta por la electrificación, Audi pone en el mercado español su primer modelo eléctrico y la versión híbrida enchufable del Q5. El primero es el Audi e-tron, convertido en un auténtico quattro al contar con un motor eléctrico en cada eje de tracción. Se añade la

suspensión neumática adaptativa de serie, los siete modos de conducción o el sistema de frenada inteligente, que regenera la batería al levantar el pie del acelerador y frena el coche sin tocar el pedal. En cuanto a la alternativa más eficiente del Q5, se trata de la versión 55 TFSI e Quattro, bajo cuya piel

se esconde una mecánica híbrida enchufable que proporciona 367 caballos en total y puede recorrer más de 40 kilómetros en modo eléctrico, libre de emisiones. Al mercado, si se cumplen las previsiones, llegará en el tercer trimestre de 2019. Para ambos está disponible el 'Audi e-tron Charging Service', que proporciona fácil acceso a unos cien mil puntos de carga en Europa (red de Iberdrola, Endesa, EDP o Fenie en España) a través de la app myAudi.

### DS AUTOMOBILES

## Los electrificados E-Tense ya están disponibles

Las versiones electrificadas de DS 3 Crossback y DS 7 Crossback ya se pueden reservar en España. Ubicados bajo la denominación E-Tense, que engloba la estrategia de electrificación de la marca gala, el pequeño SUV compacto es un cien por cien eléctrico con 320 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP, que ofrece dos modos de recuperación de energía, que controla el conductor. Cromados satinados, logo E-Tense, paragolpes exclusivos, llantas de aleación Kyoto y el color Crystal Pearl para

la carrocería lo diferencian de sus hermanos de gama. En cuanto al DS 7 Crossback E-Tense 4x4, dotado de una excelente equipación tecnológica y materiales exclusivos en su ha-

bitáculo, puede recorrer 58 kilómetros en modo eléctrico. Con un motor de gasolina y dos eléctricos, este híbrido enchufable con tracción total de altas prestaciones dispone de 300 CV.



DS 3 Crossback E-Tense: 38.300 €  
DS 7 Crossback E-Tense 4x4: 49.400 €

### FIAT

## Tope de gama para 500 y 500 C

La marca italiana completa la actualización de su modelo más emblemático con dos versiones tope de gama totalmente nuevas. Son la Star, basada en el acabado Lounge, y Rockstar, que parte del Sport, y están disponibles tanto para el 500 berlina como para el cabrio, asociadas al motor 1.2 de 69 caballos; oferta mecánica que en el 500 Star se complementa con la opción bifuel, que permite

funcionar con GLP, opción que supone añadir 995 euros al precio del gasolina, aplicando en ambos casos todos los descuentos actuales. En un equipamiento de serie generoso destaca la inclusión en

ambas del sistema de radio Uconnect de 7 pulgadas HD LIVE con pantalla táctil, compatible con Apple CarPlay y Android Auto, que ahora también se ofrece de serie en los 500 Lounge y Sport.

Star y Rockstar  
500: 13.562 € / 500 C: 17.562 €  
Con descuentos y promociones



### TOYOTA

## C-HR LIMITED EDITION: 150 PARA ESPAÑA

Amarillo Wasabi y techo negro es la combinación elegida para este 'Limited Edition' del que sólo llegarán 150 unidades a España. El equipamiento parte del Dynamic Plus, el acabado más completo de la gama, al que añade un paquete exclusivo de productos JBL, además de tapicería negra de cuero y Alcantara, y sistema de navegación GO. El precio de estos C-HR, identificados y numerados, es de 31.550 euros, o 280 €/mes si se opta por la financiación de pago por uso Pay Per Drive.



### PORSCHE

## VARIANTE S PARA EL CAYENNE COUPÉ

Con un precio que parte de 115.408 euros se abre la lista de pedidos de la variante S del Cayenne Coupé, que llegará a los concesionarios en julio. Cuenta con los 440 caballos que le proporciona el V6 biturbo 2.9 de gasolina, y aporta al paquete Sport Chrono, dirección Plus de dureza variable según la velocidad, llantas de aleación de 20 pulgadas, Park Assist delantero y trasero con cámara de marcha atrás y la Porsche Active Suspension Management (PASM) como equipamiento de serie.





## BALANCE AMBIENTAL DE SIGAUS EN 2018

# Eficiencia total en la gestión del aceite industrial usado

**Un total de 69.400 establecimientos generadores de aceites industriales usados, —uno de los residuos más contaminantes que existen—, distribuidos por 4.817 municipios de toda España, fueron atendidos por SIGAUS en 2018, la entidad encargada de gestionar este residuo peligroso en nuestro país, y gracias a cuya labor fue posible evitar a la atmósfera una importante cantidad de emisiones contaminantes, así como el ahorro de materias primas. 194 instalaciones de gestión —incluyendo 9 instalaciones nuevas que se sumaron en 2018— lo hicieron posible.**

El Sistema de Información Tecnológico (SIT) con el que cuenta SIGAUS, con el objetivo de garantizar un control exhaustivo tanto de la generación como de la gestión del aceite usado en España, registró un total de 176.800 operaciones distintas de recogida y tratamiento, soportadas en más de 195.000 declaraciones informativas y cerca de 160.000 documentos oficiales automatizados. Estas cifras permiten acreditar el riguroso control del final del ciclo de vida de los lubricantes, cuando se convierten en aceite usado, que realiza SIGAUS en España. La Entidad acaba de presentar ante los organismos correspondientes de las distintas CC.AA. y el Ministerio para la Transición Ecológica (MITECO) sus Informes

Oficiales, en los que da cuenta de forma detallada de todas las cifras de gestión del residuo en 2018. Por primera vez, estos documentos han sido elaborados con una herramienta de Business Intelligence (Microsoft Power BI), aportando así una mayor agilidad y consistencia en el tratamiento de los datos. Un total de 194 instalaciones de gestión —incluyendo 9 instalaciones nuevas que se sumaron en 2018 a la amplia red de gestión de SIGAUS en toda España—, correspondientes a 155 empresas con contrato con la Entidad, hicieron posible asegurar, durante el pasado año, la recogida de la práctica totalidad del aceite industrial usado en cualquier punto de España y su correcto

tratamiento, garantizando así el cumplimiento de los objetivos ecológicos establecidos por ley. Según se refleja en estos informes que SIGAUS remite cada año en formato electrónico a todas las CC.AA. —y que para la Entidad son la herramienta principal con la que informar a las Administraciones Públicas sobre su labor durante el año anterior—, en 2018 se atendió la recogida de este residuo en cerca de 69.400 establecimientos productores distribuidos por 4.817 municipios de toda España. Estos Informes detallan, además, la relación de empresas adheridas a SIGAUS que, a cierre de 2018, fueron 234 —con 15 nuevas adhesiones que suponen un incremento neto del 3,54%—, reflejando

además la evolución del mercado de aceites industriales durante los últimos cinco años. Por otro lado, se enumeran las instalaciones de gestión contratadas por SIGAUS que intervinieron en la recogida y tratamiento del aceite usado, y se detallan los datos de gestión bruta y neta del residuo o los tratamientos aplicados al aceite usado recogido. En este sentido, la cantidad de residuo bruto recogida en 2018 fue de 167.972 toneladas; cerca de la mitad, el 42%, procedente de establecimientos del sector automoción, y el 34% de instalaciones industriales. El 25% restante procedió de diversas actividades, como agricultura, comercio, hostelería o construcción, entre otros. Tras la retirada de los impropios, como agua o sedimentos, que contiene el residuo bruto recogido —y que se separan para facilitar la gestión final—, el pasado año la cantidad neta valorizada por SIGAUS fue de 141.297 toneladas, un volumen con el que sería posible llenar un tanque industrial cilíndrico de 10 metros de diámetro y casi 2.000 metros de altura, el equivalente a 20,8 veces la torre del Big Ben de Londres.

## RÉCORD DE REGENERACIÓN

En 2018 la cifra de residuo regenerado ha sido la más alta de la última década: un total de 100.321 toneladas, el 72,43% del total de aceites usados regenerables, y un porcentaje que supone no sólo el cumplimiento del objetivo de regeneración establecido por el artículo 8 del Real Decreto 679/2006 —que es del 65%—, sino superarlo en 7 puntos porcentuales. Gracias al tratamiento de regeneración, SIGAUS hizo posible en 2018 ahorrar a la atmósfera un total de 300.962 toneladas



◀ Los talleres son generadores de lubricantes usados, un residuo peligroso que puede ser regenerado y devuelto al mercado como nuevos productos.

de CO<sub>2</sub>, el equivalente a la absorción de un bosque de chopos de 30 años y 1.120 hectáreas de extensión. A esto se suman los importantes ahorros de materias primas, ya que se devolvieron al mercado casi 67.000 toneladas de lubricantes, que podrían servir para llenar el cárter de más de 16 millones de turismos: todos los coches que cabrían aparcados en unos 23.900 campos de fútbol. La cantidad de aceites usados procesados como combustible de uso industrial para su posterior aprovechamiento energético —por ejemplo, en centrales térmicas de generación eléctrica, cementeras, papeleras o equipos marinos— ascendió a 39.230 toneladas, una cantidad que permitió una generación de energía de 425 GWh, el equivalente a la consumida en usos eléctricos por casi 122.000 hogares. Estos Informes Oficiales también recogen las acciones realizadas por las empresas adheridas a SIGAUS para minimizar el impacto ambiental de los lubricantes, siguiendo las directrices del III Plan Empresarial de Prevención, que la Entidad presentó a las CC.AA. en 2018 y que tiene vigencia hasta 2021. De forma resumida, 171 empresas de las 210 que han suscrito el III PEP declararon 872 acciones efectivas de prevención repartidas entre las 7 Líneas de Prevención que contempla el Plan. En línea con el compromiso de transparencia de SIGAUS, los Informes Oficiales recogen además información sobre las acciones de revisión y control llevadas a cabo durante el pasado año para verificar los datos aportados, tanto por las empresas adheridas como por los gestores autorizados. De igual manera, los Informes Oficiales incluyen el Informe sobre el Estudio del Mercado de Lubricantes en España 2017, realizado por PwC de manera independiente, y del que se concluye el porcentaje que representan los aceites industriales adheridos a SIGAUS sobre el total de aceites industriales afectados por normativas de Responsabilidad Ampliada del Productor, del que se responsabilizó SIGAUS y que se aplicó, en 2018, como cuota de mercado.



## El factor humano en el e-commerce: más importante de lo que piensas

En un mundo cada día más digitalizado el contacto personal aporta un valor insustituible en la experiencia del cliente. Llevamos tiempo oyendo que los coches se venderán por internet, que los concesionarios serán virtuales, que los departamentos comerciales se verán mermados en efectivos o simplemente desaparecerán, un sinfín de vaticinios que nos generan inquietud ante el futuro.

La certeza de todo esto es difícil de precisar, y no deberíamos ocuparnos de hacer quinielas futuras, sino más bien de afrontar de manera sostenible la realidad actual.

Los procesos tradicionales de compra están sufriendo cambios sustanciales en los hábitos de los clientes. La omnicanalidad (internet y visita física) cobra una relevancia transcendental en las decisiones de compra, presentando lo que conocemos como “tráfico de exposición” una bajada notable.

Las últimas informaciones nos muestran que el nivel de aperturas de fichas en el punto de venta ha bajado en torno al 62% desde el año 2007 hasta hoy, según un estudio de Europa Press. Las frecuencias de visitas al concesionario se han visto mermadas por las consultas en internet en la fase de prospección, reservándose preferentemente la visita física para las fases finales de compra.

Esta nueva fórmula tiene una repercusión directa en el aumento de las tasas de conversión a venta, presentando unos resultados favorables que no deberían confundirnos, ya que los procesos de compra replican el modelo tradicional, con la salvedad que la prospección y la información se

recaban en internet, y las condiciones de compra, financiación o la tasación del vehículo usado se producen en las visitas a la concesión.

Estos datos nos muestran claramente la necesidad de despertar el interés de los clientes en esos momentos de prospección e información, atrayendo su atención hacia nuestros productos y servicios.

El nuevo entorno obliga a marcas y concesionarios a seguir creciendo en la Transformación Digital, implantando herramientas y sistemas que permitan afrontarla con garantías de éxito. Estos son absolutamente necesarios para que el cliente nos incluya en su cesta de la compra, pero lo que de verdad puede otorgar una ventaja competitiva es contar con un equipo de ventas formado y especializado en el nuevo marco de actuación.

Si queremos tener éxito en un mundo cada día más digitalizado, el elemento diferenciador lo constituyen las personas y el reto que se plantea es incorporar al conocimiento actual de nuestros equipos la formación digital necesaria que cubra las expectativas del cliente.

En este punto, nos encontramos con asesores comerciales reacios a los cambios que se están produciendo, y se niegan a abandonar su zona de confort pero la realidad nos obliga a transformar y adaptar nuestras organizaciones a los nuevos tiempos.

El crecimiento en el número de asesores comerciales especializados en venta online es un hecho incontestable, siendo la posición de ventas más demandada por los distribuidores. Los perfiles demandados priorizan valores actitudinales antes que experiencias en el sector, impulsando el crecimiento de modelos de selección de candidatos que incluyan formación en venta online y gestión de leads previos a la incorporación al concesionario.

Concluimos que las inversiones futuras deberían ir encaminadas a construir equipos comerciales formados y especializados.

**Millán de Juan**  
Responsable de Consultoría en Dealerbest

## ¿Buscas empleo?

|   |  |
|---|--|
| <p><b>Asesor Comercial</b><br/>(Madrid)</p> <p><b>Vendedor B2B</b><br/>(Santander)</p> <p><b>Conductor</b><br/>(Madrid)</p> | <p><b>Vendedor B2B</b><br/>(Girona)</p> <p><b>Asesor Ventas VN</b><br/>(Santander)</p> <p><b>Vendedor B2B</b><br/>(Oviedo)</p> |
|---|--|

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

dealerBest in f t



| PRECIOS                      | N Line   | N Line X |
|------------------------------|----------|----------|
| 1.6 TGD1 177 CV              | 34.765 € | 37.265 € |
| 1.6 TGD1 177 CV DCT          | 37.065 € | 39.565 € |
| 1.6 TGD1 177 CV DCT 4x4      | 39.165 € | 41.665 € |
| 1.6 CRDI 48V 136 CV          | 35.565 € | 38.065 € |
| 1.6 CRDI 48V 136 CV DCT      | 37.065 € | 40.365 € |
| 2.0 CRDI 48V 185 CV Aut. 4x4 | 42.465 € | 44.965 € |



## HYUNDAI

### La gama N Line llega al Tucson

Desde 34.765 euros se puede comprar un Hyundai Tucson N Line, la deportiva gama de la marca coreana, que en este llamativo Tucson se concentra en tres opciones mecánicas diferentes: un gasolina y dos diésel asociados a la tecnología de 48 voltios, que otorga a estos coches de gasóleo la etiqueta ECO de la DGT. El diésel más potente va asociado a la transmisión automática y la tracción 4x4, que también está disponible en

gasolina. Además, existe la posibilidad de contar con cambio manual o DCT en los 1.6 TGD1 y CRDi –ver cuadro de precios–. Un exterior mucho más atrevido con nuevos paragolpes, detalles en negro brillante, llantas de 19 pulgadas con gomas 245/45... y un interior en el que destacan los asientos deportivos específicos, tapizados en cuero y Alcántara, los pedales metálicos o el volante específico son detalles distintivos de los N Line. Una completa dotación de serie, que incorpora prácticamente

todo lo necesario, se contempla en el N Line X con una larga lista de elementos suplementarios, como sistema de navegación, techo panorámico eléctrico, sistema de sonido Krell, sensores de ángulo muerto... A todo eso se añade un mejor comportamiento dinámico que en el resto de los Tucson, mejora que la firma coreana consigue modificando el tarado de la dirección eléctrica y unas suspensiones revisadas para aumentar la rigidez un 8 por ciento delante y un 5 por ciento detrás.

## BMW

### Deportivos de altas prestaciones

El X2 M35i, la versión más potente del SUV alemán, ya tiene precio en España, mercado en el que han comenzado las entregas. Un motor de gasolina turboalimentado de 2,0 litros y cuatro cilindros proporciona 306 caballos al primer M Performance de la serie, que cuenta con tracción inteligente xDrive y cambio Steptronic de 8 velocidades, con Launch Control. Destacan sus llantas de aleación ligera M de 19 pulgadas, faros Full LED, retrovisores en Cerium Grey, portón automático, asientos deportivos, volante M multifuncional en cuero y paquete aerodinámico M.

Aunque las entregas comenzarán en agosto, también se han puesto a la venta los nuevos X3 M y X4 M, que por diez mil euros más añaden la versión Competition. Los alimen-

| PRECIOS                         |           |
|---------------------------------|-----------|
| X2 M35i xDrive Aut. 306 CV      | 58.050 €  |
| X3 M M xDrive 6 en línea 480 CV | 109.900 € |
| X4 M M xDrive 6 en línea 480 CV | 111.900 € |

10.000 € más para X3 M y X4 M Competition



## CONFORTAUTO/REPSOL

### LOS GASOLINA PASAN A BIFUEL

La alianza firmada por la red de talleres Confortauto y Repsol facilitará la adaptación de los vehículos de gasolina a la utilización de AutoGas, solución que obtiene la etiqueta ECO. Con el apoyo de Repsol, los 110 centros que integran la red nacional de talleres de mecánica rápida del automóvil Confortauto se adecuarán para colocar el depósito adicional del GLP en el lugar de la rueda de repuesto



y adecuar el sistema para la inyección de gas en el motor de cualquier vehículo de gasolina Euro4 (2010). Adaptación sencilla y no intrusiva que puede ser amortizada en un uso normal del vehículo recorriendo entre 50.000 y 60.000 kilómetros. Los datos de la consultora MSI aportados en la presentación del acuerdo reflejan el auge de esta alternativa sostenible y económica por la que han optado ya quince millones de vehículos en Europa y más de ochenta mil en España, que el pasado abril marcó récord histórico mensual con 2.506 matriculaciones.

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



SIGNUS

## Reciclaje, segunda vida para el neumático

Por lógica pensaríamos que un neumático se puede utilizar para fabricar otro, pero no es así. SIGNUS recoge en el taller las cubiertas usadas para clasificarlas y transformar las que no sirven para el mercado de ocasión o el recauchutado. Triturar, extraer el acero y aspirar el textil forman parte de esa transformación para su máximo aprovechamiento.

El proceso de fabricación de un neumático es muy complejo, ya que es un producto que requiere características muy específicas que garanticen la seguridad del vehículo. El último paso de su fabricación, una vez se han incorporado todos sus elementos, es la vulcanización. El neumático se somete a elevadas temperaturas, lo que mejora notablemente las características de los cauchos naturales y sintéticos, reduce al mínimo sus propiedades plásticas y aumenta sus características elásticas. Este proceso hoy por hoy no es reversible, y por ello hay que buscar aplicaciones a los productos que obtenemos al reciclar el neumático. El proceso de reciclaje comienza en el taller, cuando vamos a cambiar los neumáticos. El taller va almacenando los neumáticos fuera de uso y cuando tiene al menos 100 unidades, solicita a SIGNUS su recogida a través su sistema informático que permite llevar la trazabilidad de la gestión. Una vez se han recogido los neu-

máticos, se clasifican en un Centro de Recogida y Clasificación y se separan los que son reutilizables –mercado de ocasión o recauchutado– de los que están al final de su vida útil, que se llevan a instalaciones de transformación donde se somete a un primer proceso de trituración –el neumático se trocea, sin separar sus princi-

pales componentes como acero, textil y caucho–, y a partir de ahí se siguen haciendo piezas más pequeñas hasta lograr extraer el acero y aspirar el textil. De cara a obtener el máximo aprovechamiento del neumático y sus materiales es preciso conocer algunas de sus principales propiedades en cualquiera de sus



Los neumáticos se trocean sin separar componentes –acero, textil y caucho–, que se extraen de las piezas más pequeñas para poder aprovechar sus propiedades.

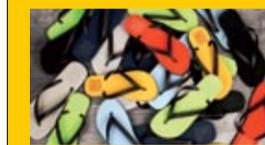
### UN SECTOR RESPONSABLE

Para garantizar la correcta gestión de los residuos en España funciona el modelo de responsabilidad ampliada del productor (SCRAP). Los SCRAPs son organizaciones sin ánimo de lucro constituidas por los fabricantes e importadores de un producto, en este caso el neumático de reposición, cuyo objetivo es canalizar la correcta gestión de esos neumáticos cuando han quedado fuera de uso. El pasado ejercicio, SIGNUS gestionó más de 196.000 toneladas, unos 26 millones de neumáticos de turismo.

## NUEVA VIDA

### Aplicaciones que destacan

- Relleno de campos de fútbol.
- Superficies deportivas: tartán atletismo, canchas de baloncesto, ...
- Suelo de seguridad de parque infantiles.
- Mezclas asfálticas para carreteras.
- Barreras de seguridad.
- Calzado.
- Mobiliario.
- Arte.



formas, ya sea entero, triturado o granulado, tales como:

- Capacidad de absorción de vibraciones.
- Gran capacidad de drenaje.
- Peso reducido.
- Elevada resistencia al corte.
- Alta resistencia a agentes climatológicos.
- Flexibilidad.
- Alto poder calorífico.

Gracias a estas propiedades, en la actualidad existe un abanico amplio de vías de valorización de los neumáticos recogidos en toda la geografía española, que podrían estar agrupadas en tres bloques distintos de salidas. Valorización material de los materiales del neumático después de un oportuno proceso de separación de los mismos, comúnmente conocido por granulación, valorización material del neumático sin separación de los materiales, empleado en usos de obra civil, y finalmente el aprovechamiento del poder calorífico del neumático a través de su uso como combustibles de sustitución en procesos industriales, conocido como valorización energética.

# EUROSOL

## RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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



GUIA 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)



## DATOS SOBRE FRENOS EN UN FORD C-MAX

Antonio González Gómez

El motivo de mi correo es realizar una consulta a los expertos de su gran publicación, la cual sigo desde hace mucho tiempo. Mi pregunta es la siguiente: ¿Qué discos de freno, marca y modelo usa de fábrica mi Ford Focus C-Max 1.6 TDCi con 109 caballos del año 2003? Si es posible, también me gustaría saber la marca y modelo de las pastillas de freno. Muchas gracias por su atención.

### RESPUESTA

Es una pregunta de 'Trivial', pero en el departamento de comunicación de Ford nos han dado la respuesta. Como suele ser habitual en la fabricación de un vehículo, casi siempre se contemplan varios proveedores para una misma pieza. En el caso que nos demandas, tu Ford Focus C-Max 1.6 TDCi de 109 CV, que recurre a un turbo variable, monta discos de Brembo fabricados en Polonia, así como Fritz Winter Eisengiesser GmbH, fundición alemana que suministra piezas a la automoción. En cuanto a las pastillas de freno, las firmaban fabricantes como la británica Federal-Mogul Friction, la china ITT High Precision Manufactured y la transalpina T5GVA ITT Italia SRL. Y ya metidos en faena comentarte que las pinzas se hacían en la planta eslovaca de Continental. Para 'desintoxicarnos' un tanto, te ofrecemos los datos de las distancias de frenada registradas en noviembre de 2003, por este mismo modelo, que pasó por nuestro centro técnico. Frenó en 16,3 metros desde 60 km/h y en 40,6 metros a 100 km/h, y se detuvo en 56,3 metros desde 120 km/h.



## CARTA DE LA SEMANA



## DUDAS ENTRE LAS VERSIONES DE GASOLINA DE LA NUEVA CLASE B DE MERCEDES-BENZ

Andrés Campos

Me gusta la nueva Clase B de Mercedes, pero tengo dudas entre las versiones B 180 y B 200. ¿Merece la pena dar el salto al más potente? ¿El paquete AMG Line tiene aplicaciones dinámicas, además de las estéticas? ¿Hay alternativas similares? Gracias.

### RESPUESTA

La nueva Clase B de Mercedes-Benz apenas lleva unos meses en el mercado. Con los monovolumen casi desaparecidos ante la fiebre SUV, este modelo combina habitabilidad y una buena dinámica. De hecho, podría pasar por una berlina elevada. Respecto a tus dudas entre las variantes B 180 de 136 CV y B 200 de 163, comentar que ambas comparten el mismo motor, un 1.3 de cuatro cilindros desarrollado en colaboración con Renault. Está turboalimentado y contempla desconexión automática de cilindros.

Si te lo puedes permitir, creemos que la variante más potente compensa. Son 2.275 euros más en la factura final, pero a los 27 CV añade un incremento importante en el par motor: de 20,4 a 25,5 mkg. Esto provoca que las prestaciones sean más solventes, ya que la diferencia de peso entre ambos es de apenas 10 kilos. Si llevas el vehículo muy cargado siempre es de agradecer ese aporte extra de potencia, sobre todo porque circulando de una manera tranquila y sosegada el consumo será similar entre ambas versiones.

De hecho, el B 180 homologa de media 6,9 litros, por los 7,2 del B 200.

Estos números están asociados a la caja manual de seis relaciones. En ambos está disponible una transmisión automática con doble embrague de siete velocidades 7G-DCT, cuyo precio es de 2.257 euros. Otra opción a tener en cuenta es equipar con este cambio el B 180. Te saldría al mismo precio final que el B 200 manual, pero ganarías en calidad de vida lo que no está escrito.

En cuanto al paquete AMG Line, además de detalles estéticos y un equipamiento específico, sí cuenta con un tren de rodaje rebajado 15 milímetros que presenta un tarado algo más firme. También afecta a la dirección, las llantas son de 18 pulgadas y los discos de frenos están perforados.

En cuanto a las alternativas, con sello 'premium' sería el BMW Serie 2 Active Tourer; y ya de marca 'generalista', pero más amplio y económico, tienes un atractivo Volkswagen Sportsvan.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### NEUMÁTICOS M+S Y DISTANCIAS DE FRENADO

Pedro Guzmán

Cuando analizamos las distancias de frenado en nuestras pruebas y destacamos en el apartado 'Debería mejorar' que son largas debido a los neumáticos M+S, queremos decir precisamente eso. Este tipo de gomas de uso mixto son muy habituales en vehículos que incorporan un control de tracción inteligente, con varios programas para usar en arena, hierba, gravilla, tierra, nieve... Es

un asistente muy práctico y más eficiente de lo que pueda parecer, pero sobre asfalto seco y con buena temperatura las distancias de frenado se alargan. ¿Cuánto? Pues depende del modelo en cuestión, pero en ocasiones, desde 120 km/h pueden incrementarse hasta 10 metros las distancias de detención.

### CAUDAL DE ACEITE Y DE AGUA EN EL MOTOR

Juan Fernández

Las cifras del caudal del aceite y

del agua en un motor te pueden dar una idea de la importancia de revisar asiduamente estos elementos. Pongamos como ejemplo un propulsor de gasolina con 100 CV que tenga cinco litros de aceite en el cárter. A 6.000 rpm los cinco litros de aceite pasarían por el circuito al completo hasta 400 veces en una hora. Otro dato: un propulsor V8 de AMG con 510 caballos de potencia bombea hasta 420 litros de agua... ¡por minuto! Imagina ahora que no llevas el nivel adecuado...

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

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿QUÉ DOCUMENTOS SE DEBEN LLEVAR OBLIGATORIAMENTE EN EL COCHE?

Concretamente, según establece la normativa reguladora del tráfico, la circulación de vehículos a motor y la seguridad vial, el conductor de un vehículo a motor o ciclomotor siempre está obligado a estar en posesión y llevar consigo su permiso o licencia válidos para conducir, así como el permiso de circulación del vehículo y la tarjeta de inspección técnica. Además, deberá mostrárselos, siempre que se lo soliciten, a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas.

Por tanto, si conduciendo un vehículo fuésemos parados por un agente y a requerimiento de éste no se le pudiesen mostrar los citados documentos por no llevarse en el vehículo, se estaría cometiendo una infracción, catalogada como leve, que podría ser sancionada con un importe de hasta 100 euros. Al mismo tiempo, y aunque no existe obligación, siempre es recomendable incluir entre la documentación del vehículo el recibo justificativo del pago del seguro obligatorio donde consten todos los datos de la póliza correspondiente.

## BUENA PREGUNTA

### LAS MOTOS DEBEN CUMPLIR LAS MISMAS NORMAS QUE LOS COCHES AL ADELANTAR

¿Me pueden multar si circulando en moto rebaso a los vehículos detenidos, por ejemplo, en una retención?

### RESPUESTA

Hay que recordar que las motos son vehículos a motor y que, por tanto, la normativa aplicable en pocas ocasiones diferencia entre coches y motos. Lo normal es que todas las normas sean igualmente aplicables a un coche y a una moto.

En consecuencia, si el conductor de una moto, por ejemplo, no se ajusta a la normativa reguladora de los adelantamientos estaría cometiendo una infracción, que sería considerada grave y podría suponer una sanción de 200 euros.

En este sentido se debe recordar que, como norma general, en todas las carreteras el adelantamiento debe realizarse por la izquierda del vehículo que se pretenda rebasar y dejar entre ambos una separación lateral suficiente para realizarlo con seguridad; además, para los vehículos de dos ruedas que pretendan adelantar fuera de poblado a otro cualquiera, lo deberán hacer de tal forma que, entre aquel y las partes más salientes del vehículo que se rebasa, quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

Por tanto, teniendo en cuenta que si para reba-

sar a otros vehículos que nos preceden no se cumple con la normativa aplicable al efecto, se estaría cometiendo la citada infracción.



### NO HACERLO ACARREA UNA INFRACCIÓN DE 100 EUROS

Si cambio de domicilio, ¿estoy obligado a comunicárselo a Tráfico?

### RESPUESTA

Efectivamente, una vez más la normativa aplicable exige que el titular de un permiso o licencia de conducción, así como el titular de un permiso de circulación, siempre deberá comunicar su domicilio a los registros de la Jefatura Central de Tráfico.

Tener los domicilios perfectamente actualizados en Tráfico es una obligación muy importante, ya que de ello dependerá que se reciban correc-

tamente las notificaciones de las multas que se puedan cometer; de lo contrario, si no pudiesen ser notificadas se publicarían en el Boletín Oficial del Estado y, se conociesen o no, se entenderían notificadas, derivándose las consecuencias correspondientes.

Precisamente por ello, si el titular de los permisos de conducción (Registro de Conductores) y de circulación (Registro de Vehículos) no comunicase a la Jefatura Provincial de Tráfico sus actuales domicilios, se estaría cometiendo una infracción que, aunque tendría una catalogación de leve, supondría una sanción económica que podría llegar a ser de 100 euros.

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

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

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

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



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

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

## La tragedia de Ayrton Senna

El GP de San Marino de 1994 será tristemente recordado como el del fallecimiento del genial Ayrton Senna solo un día después de la muerte de Ratzemberger. Ahí cambio la F-1.

Hace 25 años, Kia, la segunda marca coreana en importancia en ese momento, anunciaba que comenzaba a ensamblar el Sportage en Alemania. Era el inicio de su apuesta por

Europa que la ha llevado ahora a ser una de las marcas más populares en el continente.

Populares son también, sin duda, los descapotables. Y este año 94, en el Salón de Gi-



nebra se habían presentado un puñado de grandes novedades que analizábamos. Fiat Punto Cabrio, Peugeot 306 Cabriolet, Porsche 911 o Volkswagen Golf Cabrio eran algunos de esos llamativos modelos.

Para culminar nuestro especial Descapotables, la prueba a fondo del Dodge Viper, una auténtica bestia americana: con su V10 de 406 caballos, alcanza los 266 km/h.

Otros dos modelos probados eran el elegante Honda Accord Coupé, que conducíamos por primera vez. Y el Volkswagen Golf Variant, con motor turbodiésel de 75 caballos, que probábamos a fondo.

Y en el deporte, la crónica del GP de San Marino nos traía la trágica noticia del fallecimiento de Ayrton Senna en Imola, en la tristemente famosa curva de Tamburello.



LA PORTADA  
Nº 551  
FECHA  
10-5-1994  
HABLAMOS DE

La cosecha de descapotables que se había presentado en el Salón de Ginebra era la gran protagonista de nuestra portada. Una docena de modelos que se unían al imponente Dodge Viper. También, en la parte superior de nuestra portada, un espacio para la trágica muerte de Ayrton Senna en Imola.



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

## Fiat Punto, el cabrio más barato

La marca italiana lanzaba la versión cabrio del Punto, un modelo juvenil, original y llamativo que se convertía en el cabrio más barato.

La industria del automóvil buscaba nuevas tendencias. Para ello, entre otras cosas, tomaban importancia los colores de las carrocerías. Un reportaje repasaba los más utilizados por cada marca. Una cu-

riosidad: entre blanco, azul, rojo, verde y gris-negro, copaban el 96 por ciento del parque.

Por cierto, con colores de lo más llamativo llegaba al mercado el Fiat Punto Cabrio, que conducíamos por



primera vez. El modelo italiano era el descapotable más asequible del mercado.

Otro modelo que probábamos era la reedición del Audi Coupé. El deportivo alemán llegaba con dos niveles de potencia: 115 y 140 caballos.

Novedad de esta semana era un prototipo creado por Opel sobre la base del Omega. Se llamaba Isotec, y en él, la marca alemana ensayaba todo tipo de sis-

temas de ayuda a la conducción.

La comparativa enfrentaba dos grandes familiares alemanes: BMW 525 TDS Touring y Opel Omega 2.5 TD Avant. Del primero -5,9 millones y 143 CV- valorábamos sus prestaciones. Del segundo -4,3 millones y 130 CV- su habitabilidad.

Por último, un extenso reportaje repasaba la vida del recordado Ayrton Senna.



LA PORTADA  
Nº 552  
FECHA  
17-5-1994  
HABLAMOS DE

BMW y Opel enfrentaban sus grandes familiares, el Serie 5 y el Omega con motores turbodiésel: dos grandes viajeros. Ambos compartían nuestra portada. Junto a ellos, el Fiat Punto Cabrio y el reportaje sobre la trayectoria de Ayrton Senna, ya convertido en mito.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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



# Pico DEL CONFORT

3.355 M



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



### SUV CITROËN C3 AIRCROSS

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

### NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

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

**PRUÉBALO AHORA**

INSPIRED  
BY YOU



Origins  
SINCE 1919

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.