

# Motor 16

GAMA HYUNDAI KONA



Bajo la lupa



SEAT ARONA  
TDI 95 CV

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.755 del 18 de junio al 1 de julio de 2019



## Conducimos el **RENAULT CLIO**

### Un Mégane en pequeño

- ▶ *Llega en septiembre*
- ▶ *Motores hasta 130 CV*
- ▶ *Híbrido en 2020*



# 2 COMPRAS MAESTRAS

Probamos el  
**SKODA  
SCALA**  
**1.6 TDI 115 CV**  
Mete miedo  
al Golf



## 3 PRUEBAS



▲ Citroën SpaceTourer BlueHDi 150 by Tinkervan



▲ Ford Fiesta Vignale 1.0 EcoBoost 100 CV Aut.



▲ Mitsubishi Eclipse Cross 220 DI-D 4WD





# 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



### SORDO, ALONSO, MÁRQUEZ... VAYA DÍA

Hay días en los que todo sale de cara en las carreras; incluso cuando parece que todo está perdido. Y uno de esos días, para el deporte español ha sido, sin duda, el pasado domingo. Dani Sordo volvió a ganar un rally seis años después con Hyundai en Italia tras el accidente de Tanak. Fernando Alonso lograba su tercer título mundial y su segunda victoria en Le Mans, con Toyota, pese a que a falta de una hora de carrera casi habían arrojado la toalla. Y por último, Marc Márquez volvía a ganar cinco años después en Montmeló tras un desgraciado accidente de Lorenzo en las primeras vueltas, que dio por tierra con Dovizioso, Rossi y Viñales. Lo dicho, un domingo para recordar.



### 470 POSITIVOS EN DROGAS O ALCOHOL AL DÍA

Las cifras que arroja la última campaña de controles de Tráfico son realmente espeluznantes. En solo una semana, con más de 200.000 conductores controlados, hubo más de 3.200 positivos por alcohol y drogas; o lo que es lo mismo 470 positivos cada día... Incomprensible.

## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Tiempo de celebraciones

El automóvil está de celebraciones en 2019. A los 120 años de Opel o Fiat se unen los centenarios de Citroën y Bentley, los 90 de Bugatti; o los cien años del nacimiento de Eduardo Barreiros.

Son, en los tiempos que corren, abundantes las crónicas sobre las celebraciones-aniversario dedicadas al automóvil. Actos que, en la mayoría de los casos, representan la nostalgia de un tiempo pasado. Sirva como ejemplo la celebración de "100 años de audacia de Citroën" festejada por las calles de París. Un viaje en el tiempo en el que hemos podido ver y conducir a pocos metros del río Sena los modelos que han marcado la historia de la marca de los dos chevrones. Un siglo de vida desde que un visionario como André Citroën, antes fabricante de armas en la Primera Guerra Mundial, tomara la decisión de viajar a Estados Unidos y copiar la fabricación en cadena de Henry Ford. Así desarrolló el Tipo A, que fue el primer coche europeo fabricado en serie. También Opel, que recibe su nombre de su fundador, inició su actividad en una fábrica de candados hace 120 años. En este caso, las celebraciones estuvieron centradas en el circuito del Jarama y fueron sus legendarios modelos de competición los que mostraron sus evoluciones y capacidades a través del tiempo.

De igual modo, la FIAT fundada por Giovanni Agnelli, y ahora en pleno tira y afloja con el Gobierno francés para una posible fusión con Renault, también cumple 120 años y ha sido clave en la industrialización de Italia. Mención especial

merece Ettore Bugatti, miembro de una familia milanesa de artistas y que, en 1909, cuando la fundó, dijo de la marca que lleva su apellido que «nada era demasiado hermoso y nada era demasiado caro». Hoy forma parte del grupo Volkswagen y lleva a gala producir el coche más caro del mundo. Exactamente igual ocurrió con un brillante ingeniero llamado Bentley, que hace 100 años se impresionó con la ligereza de un pisapapeles de aluminio y decidió usarlo en lugar del acero y el hierro utilizado habitualmente en los cilindros de la época. El resultado fue un vehículo que batió varios récords de velocidad. Y nos queda, entre otras muchas celebraciones, el homenaje a Eduardo Barreiros, con motivo del centenario de su nacimiento.

Fue fundamental en el desarrollo de la industria de la automoción en España. Nacido en un pequeño pueblo de Orense, sin estudios ni preparación, creó un imperio industrial. Así, la fundación presidida por su hija, Mari Luz Barreiros, preparó dentro de los actos del Jarama Classic una exhibición, dando unas vueltas al circuito, de los vehículos que salieron en las décadas 50 y 60 de las factorías de Villaverde. En resumen, un tiempo de grandes celebraciones. Algo que para cualquier otro sector sería motivo de estar orgullosos.

Citroën ha celebrado su centenario en las calles de París con un viaje en el tiempo a través de cien de los modelos que han marcado la historia de la marca de los dos chevrones. Un siglo de vida desde que André Citroën viajara a Estados Unidos y copiara la fabricación en cadena de Henry Ford. Así desarrolló el Tipo A, que fue el primer coche europeo fabricado en serie.

## Motor 16

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

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

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

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







**RENAULT**  
Passion for life

# Renault CAPTUR

SUV by Renault



**Pantalla táctil con Smartphone Connection**  
**Techo panorámico**  
**Faros Full Led Pure Vision**

Renault Captur: Consumo mixto WLTP (l/100km): 5,3 a 6,6.  
Emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP (g/km): 138 a 150. Emisiones de CO<sub>2</sub> NEDC BT (g/km) desde 110 a 132.

Renault recomienda **elf**

[reault.es](http://reault.es)

**100**  
AÑOS  
**AUTOMÓVILE  
BARCELONA**  
1919/2019

## SUMARIO

Nº 1.755 · 18 junio al 2 julio de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- LAFOTO

#### 8.- QUÉ PASA

##### SEAT MII ELECTRIC

El primer modelo cien por cien eléctrico de Seat es este Mii que llegará con 270 kilómetros de autonomía.

#### 10.- RENAULT KOLEOS

Renovada imagen y nuevos motores para el buque insignia de los SUV de Renault.

#### 12.- EN PORTADA

##### SKODA SCALA 1.6 TDI 115CV.

Skoda refuerza su presencia en el segmento compacto con el Scala, que brilla en muchos aspectos, como con este motor de máxima eficiencia.

#### 18.- CUATRO RUEDAS

##### CITROËN SPACETOURER

Con el SpaceTourer 'camperizado' por Tinkervan podremos prescindir de los hoteles y viajar a buen ritmo, con seguridad y confort.

#### 22.- FORD FIESTA VIGNALE 1.0 ECOBOOST 100

Un chasis muy eficaz, un magnífico cambio automático, un acabado Vignale muy refinado... Un gran utilitario.

#### 24.- MITSUBISHI ECLIPSE CROSS 220 DI-D 4WD

Un diésel de 148 CV que se adapta a la perfección a este Eclipse Cross de tracción total.

#### 26.- NUEVO RENAULT CLIO

El nuevo Renault Clio es un Mégane en pequeño, con nueva plataforma, motores, innovadores sistemas de seguridad y una versión híbrida revolucionaria.

#### 30.- MERCEDES GLC

Actualización a fondo del GLC, tanto en la variante SUV como en su formato Coupé.

#### 32.- SKODA MOUNTIAQ

Este sorprendente concept Mountiaq es un aventurero pick-up que nace de un Skoda Kodiaq.

#### 34.- BAJOLA LUPA

##### GAMA HYUNDAI KONA



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

### Busca tu marca

CITROËN	18, 53
FORD	22
HYUNDAI	34
LEXUS	42
MERCEDES	30
MITSUBISHI	24
OPEL	48
RENAULT	10, 26
SEAT	8, 38
SKODA	12, 32
VOLKSWAGEN	50



El Kona brilla por su diseño, tecnología, confort de marcha y dinámica.

Ecomotion Tour, la prueba de conducción eficiente.

#### 38.- SEAT ARONA TDI

El Arona sorprende con la eficiente versión turbodiésel 1.6 TDI con 95 CV. Ideal para hacer kilómetros...

#### 46.- LA SEMANA

##### 48.- +INTERESANTE 120 AÑOS DE OPEL

Opel reúne en el Jarama seis de sus más legendarios modelos de competición de su historia.

#### 42.- LEXUS UX 250H

Diseño rompedor, prestaciones de GTI y agrado de uso fuera de lo normal... Y tecnología híbrida con etiqueta ECO.

##### 50.- VOLKSWAGEN GRAND CALIFORNIA

La marca alemana aprovecha la concentración Furgos Volkswagen para presentar su nuevo camper.

#### 45.- AL DIA

##### ALD ECOMOTION TOUR

Duodécima edición del ALD

##### 53.- CENTENARIO CITROËN

100 modelos icónicos de Citroën toman las calles de París en el evento 'Born Paris XV'.

#### 54.- A LA ÚLTIMA

##### 56.- DE CARRERAS

**ALONSO, CAMPEÓN DEL WEC**  
Fernando Alonso gana in extremis las 24 Horas de Le Mans con Toyota y consigue su tercer título mundial, ahora en Resistencia.

##### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER

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

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

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

Síguenos en...





## El Volkswagen ID.R pulveriza el récord 'eléctrico' de Nürburgring

Tras batir los récords en Pike's Peak y Goodwood, el piloto de Volkswagen Romain Dumas pulverizó también con el ID.R la marca de Nürburgring en la categoría de vehículos de propulsión eléctrica. Nadie había rodado allí tan deprisa sin generar emisiones, pues el registro del francés, de 6 minutos, 5 segundos y 336 milésimas, supone una mejora superior a los 40 segundos respecto al récord anterior, logrado en 2017 por Peter Dumbreck con un NIO EP9. El Volkswagen ID.R, que equipa dos motores eléctricos con 500 kW en total –680 CV–, es la variante de competición de la futura familia ID de la marca germana, formada exclusivamente por modelos cien por cien eléctricos.







**ELÉCTRICOS DE SUBARU Y TOYOTA**

Toyota y Subaru han anunciado que desarrollarán conjuntamente una plataforma destinada a vehículos eléctricos de batería (BEV) de tamaño medio y grande, así como un SUV eléctrico del segmento C, comercializado bajo el nombre de cada marca.

**DOS BMW M8 COMPETITION**

BMW ha presentado el M8 Competition Coupé y el M8 Competition Cabrio, dotados ambos del V8 M TwinPower Turbo de 625 CV, el cambio de 8 velocidades M Steptronic con Drivelogic y la tracción total M xDrive con modo 2WD de tracción trasera. El Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y gasta 10,5 l/100 km.

**ASÍ ES EL KIA XCEED, EL CEED CROSSOVER**

El 26 de junio Kia presenta la variante crossover del nuevo Ceed. Bautizada Xceed y situada a caballo entre un compacto tradicional y un SUV, será lanzada en el tercer trimestre del año. Además de mostrar su primera foto oficial, la firma coreana ha anunciado que el Xceed estrenará la avanzada instrumentación digital 'Supervision' con pantalla de 12,3 pulgadas, disponible en opción, según mercados, en función del nivel de equipamiento.



El plazo de reserva se inicia en septiembre

El **Seat Mii electric** quiere tomar las ciudades

El primer vehículo de serie eléctrico de Seat llama a la puerta. Se trata del Mii electric y su preventa empezará en septiembre, cuando se dará a conocer su precio, que la marca española anuncia como «razonable». Asociado a una transmisión de una velocidad, su motor rinde 61 kW –83 CV– y 21,6 mkg de par máximo, valores con los que puede acelerar de 0 a 50 km/h en 3,9 segundos, lo que garantiza su agilidad en ciudad. La velocidad máxima es

de 130 km/h, y su batería de iones de litio tiene una capacidad de 36,8 kWh, de modo que la autonomía media, según el nuevo ciclo WLTP, es de 260 kilómetros entre recargas. Estas se pueden realizar, por ejemplo, en una toma de 7,2 kW, lo que llevaría cuatro horas –del 0 al 80 por ciento–, mientras que si usamos un punto rápido de 40 kW, la carga del 0 al 80 por ciento requeriría solo una hora. El Mii electric, que tiene carrocería de cinco puer-

tas, presenta un exterior actualizado –destacan los emblemas específicos o las llantas de 16 pulgadas– y permite elegir entre cinco colores de carrocería. Además, hay dos acabados distintos y podemos personalizar el coche con cinco paquetes: Garage, Easy Flex, Below Zero, Home Charge y Fast. El habitáculo recibe una decoración inédita y en el equipamiento de serie se incluye el asistente de cambio involuntario de carril Lane Assist.



▶▶ El Mii electric incluye el sistema Seat Connect, que permite el acceso y la gestión del coche por control remoto gracias a una App específica que descargamos en el smartphone.



**PARA PENSAR**

**390**

kilómetros de autonomía WLTP homologa el nuevo Renault Zoe, con motor de 136 CV.

El utilitario eléctrico de la firma gala, actualizado estéticamente por dentro y por fuera, estrena una batería de 52 kWh que puede cargarse en una toma rápida de 50 kW: 30 minutos dan para recorrer 150 kilómetros.

**EL PUNTAZO**

El Lamborghini Huracán Sterrato Concept, basado en el Huracán V10 con motor 5.2 de 640 CV, está ideado para circular fuera del asfalto, y su distancia al suelo se ha incrementado 47 milímetros.



**Suspensión neumática de serie**

Llega la nueva generación del **Audi A6 Allroad**

Justo cuando se cumplen dos décadas desde su estreno, Audi lanza la nueva generación del A6 Allroad, cuya carrocería puede situarse 45 milímetros más alta que en el A6 Avant del que deriva. En concreto, en los modos Auto y Comfort la distancia al suelo es de 139 milímetros, pero a velocidades de hasta 35 km/h, circulando en modo Lift, la cota puede elevarse a 184 milímetros. Asimismo, por encima de 120 km/h la altura del conjunto baja 15 milímetros, y si arrancamos en modo Offroad –disponible hasta 80 km/h– la

carrocería sube 30 mm respecto a la cota normal. Además de la suspensión neumática, el A6 Allroad incluye control de descenso y asistencia de ángulo de inclinación, y avanzando por zonas abruptas podemos activar la visualización en el monitor MMI que muestra los ángulos respecto a la horizontal de los ejes longitudinal y transversal, alertándonos del riesgo de vuelco. Sus tres motores 3.0 V6 TDI, de 231, 286 y 349 CV, tienen tecnología Mild-Hybrid MHEV de 48 voltios –reduce el gasto 0,4 l/100 km– y se combinan siem-

pre con la tracción Quattro, en todos los casos con neumáticos 225/55 R18, aunque se ofrecen llantas de

hasta 21 pulgadas. La dirección progresiva, de serie, se hace cada vez más directa dependiendo del ángulo de

giro del volante; mientras que en opción se ofrece la dirección dinámica a las cuatro ruedas.



▶▶ El A6 Allroad mide 4,95 metros de largo y tiene un maletero de 565 litros, ampliable a 1.680 litros.



**Con dos o tres filas de asientos**

**Mercedes GLB: un SUV funcional de 4,63 metros**

Fabricado en la planta mexicana de Aguascalientes –salvo las unidades destinadas a China, producidas en Pekín–, el GLB refuerza la familia SUV de Mercedes-Benz con un modelo de 4.634 milímetros de largo, 1.834 de ancho y 1.658 de alto que destaca por su funcionalidad, pues a pesar de una talla contenida ofrece una tercera fila de asientos –dos butacas independientes– apta para estaturas de hasta 1,68 metros. Además, el asiento delantero del acompañante es abatible en opción, y la segunda fila brilla por su

versatilidad: respaldo divisible en secciones 40:20:40 con ajuste de inclinación en varios niveles y banqueta 40:60 con ajuste longitudinal de 14 centímetros. Tiene un maletero muy amplio –560 litros ampliables a 1.755 en la versión de cinco plazas– y recurre ya al sistema de infoentretenimiento MBUX. El GLB, que puede equipar tracción delantera o integral permanente 4Matic, llega con cuatro motores, unidos a cajas automáticas: en gasolina, el GLB 200 –1.3 de 163 CV– y el GLB 250 4Matic –2.0 de 224 CV–, y en diésel, con



cilindrada de dos litros, los GLB 200 d y GLB 200 d 4Matic –150 CV–, y el GLB 220 d –190 CV–.

◀◀ La tercera fila de asientos del GLB es opcional. Sin ella, el maletero tiene 560 litros.







### ASÍ ES EL NUEVO BENTLEY FLYING SPUR

Dotado de dirección en las cuatro ruedas y arquitectura eléctrica de 48 voltios, el nuevo Flying Spur abrirá su cartera de pedidos en otoño, entregándose las primeras unidades a comienzos de 2020. Su motor W12 TSI, que rinde 635 CV y 91,8 mkg de par máximo, permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos o alcanzar 333 km/h de velocidad punta. Más amplio, la distancia entre ejes crece 130 milímetros en relación al modelo anterior.



Las llantas de serie son de 21 pulgadas, y se ofrecen dos diseños Mulliner de 22 en opción.

### Estrena motores Blue dCi

## Novedades técnicas y de estilo para el Renault Koleos

Dos años después de su lanzamiento, el Koleos introduce cambios que le permiten luchar mejor frente a la creciente competencia. En el exterior se renueva la calandra frontal y el paragolpes delantero, ahora con una línea cromada de lado a lado y una zona inferior mejor protegida, mientras que en la zaga la protección inferior llega más arriba y la tercera luz de freno es más alargada. También hay nuevas llantas de aleación, de 18 y 19 pulgadas, y aparece un nuevo color de carrocería: Rojo Millésime. Dentro hay otras novedades,

como el cromo satinado en inserciones de volante, palanca de cambio y aireadores, materiales mullidos en más zonas que antes, asientos más ergonómicos, una modularidad mejorada en la segunda fila gracias al sistema Easy Break o un acabado Initiale Paris aún más refinado. En cuanto a los motores, llega al Koleos la nueva generación de diésel Blue dCi, siempre con la caja automática X-Tronic de serie: el de 150 CV, disponible sólo con tracción delantera, y el de 190 CV, asociado a la tracción total All Mode 4x4-i.



El Koleos Initiale Paris ofrece ahora dos nuevas tapicerías de cuero Nappa: negro titanio y gris arena claro.

## Maletero de 500 litros ampliable a 1.500 El nuevo BMW Serie 3 Touring, con motores de hasta 374 caballos

Desde que viera la luz el primer Serie 3 Touring hace 32 años, la firma de Munich ha vendido más de 1,7 millones de unidades de su berlina familiar compacta, que ahora escribe otro capítulo con la variante Touring de la nueva Serie 3, 76 milímetros más larga, 16 más ancha y 11 más alta que el modelo anterior, del que se fabricaron 500.000 unidades. En concreto, mide 4,71 metros de largo y anuncia un maletero de 500 litros –5 más que antes–, ampliable a

1.500 si abatimos el respaldo 40:20:40, operación que puede realizarse pulsando un botón –opcional– desde la zona de carga. Seis serán las mecánicas disponibles en el momento del lanzamiento: en gasolina, el M340i xDrive de seis cilindros con 374 CV –consumo desde 7,1 l/100 km–, y ya de cuatro cilindros el 330i de 258 CV –desde 5,0 l/100 km– y el 320i de 184 CV –desde 5,8 litros–; mientras que la oferta diésel se compone del 330d xDrive de seis

cilindros y 265 CV –5,4 l/100 km– y, con cuatro cilindros, el 320d de 190 CV –4,4 l/100 km– y el 318d de 150 CV –4,5 l/100 km–. Además, tanto el 330i como el 320d pueden pedirse opcionalmente con la tracción total xDrive.



Los respaldos traseros se abaten por secciones 40:20:40, y la boca de carga es más ancha que antes.



## NUEVO VOLVO XC40 DESDE 27.200€\*

Equipado de serie con Sensus Navigation y Cámara de control de distancia para el aparcamiento trasero.

CONDUCE TU ESTILO DE VIDA

Descúbrelo en [volvocars.es](http://volvocars.es)



Consumo mixto (l/100 km) de 4,8 a 7,2; Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) de 127g. a 168g.

\*Volvo XC40 T3 Base Premium Edition cambio manual; P.V.P. recomendado para Península (excepto Extremadura) y Baleares desde 27.200€. (IVA, transporte, aportación del fabricante y la Red de Concesionarios e impuesto de matriculación incluidos). Precio válido para unidades financiadas bajo la marca Volvo Car Financial Services® (pertenecientes a Volvo Cars Group) a través de Banco Cetelem S.A.U A-78650348, con un importe mínimo a financiar de 21.000€. Duración mínima 48 meses. Permanencia mínima 36 meses. Sujeto a la aprobación de Banco Cetelem. Oferta válida para persona físicas y para vehículos vendidos antes del 30 de junio de 2019. El vehículo mostrado podría no coincidir con el ofertado.



# Evolución compacta

Skoda refuerza su presencia en el segmento compacto con el Scala, un vehículo mucho más atractivo a todos los niveles que el Spaceback al que reemplaza. Aunque nace de una plataforma 'urbana', eso no le impide brillar en muchos aspectos. Y con este motor, eficiente al máximo.



▲ Una de sus soluciones 'Simply Clever' es esta rasqueta para el hielo. El 1.6 TDI requiere de AdBlue para reducir las emisiones de NOx.



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

Es cierto que cuando en 2013 Skoda irrumpió en el segmento C del mercado con su Spaceback, lo hizo con un producto sencillo e inteligente a la vez, pero en clara desventaja frente a los que hipotéticamente eran sus rivales directos. Seis años más tarde, la firma checa le busca sucesor con este Scala, en el que también prima la sencillez y la lógica, pero que muestra mucho más empaque. Y eso se nota a simple vista.

Para empezar, su diseño exterior será el espejo en el que se van a mirar los futuros modelos de Skoda. Y por dentro, más de lo mismo. Con todo el sentido, pues la ergonomía y la simplicidad imperan

por encima de todo. No es despectivo; al contrario, pues nos hace sentir cómodos desde el primer instante. Y aunque muchas funciones se controlan desde su pantalla táctil de 8 pulgadas, mantiene los mandos de climatizador y diferentes botones físicos en el lugar correcto, que permiten dar con la tecla precisa de forma intuitiva.

Sus asientos son realmente confortables, pero el tapizado tan claro de nuestra unidad de pruebas, opcional, se ensucia con mirarlo. Mejor algo más sufrido. Y no digamos ya si viajamos con niños...

Sus plazas traseras son dignas de alabanza, pues con un conductor de 1,75 metros de estatura al volante hay 74 centímetros para la piernas –un Mazda3 en esa situación tiene 65–. Abunda el espa-



jgarnacho@motor16.com

## LA CLAVE

El Scala llega con fuerza, y sin miedo frente a compactos consolidados que ahora deberán ponerse 'en alerta'. Amplio, agradable, cómodo... Y con este motor, un verdadero 'mechero' para llegar al fin del mundo. Pagaría los 1.700 por el DSG7 y algo más por algún elemento de confort. Y ojo a la diferencia con el TSI.

cio longitudinal, mientras que entre puertas –al nivel de las caderas– tiene 1,32 metros, en línea con sus rivales. Aunque tiene 'truco', puesto que el respaldo posterior mide realmente 1,11 metros de ancho por la invasión de los pasos de rueda traseros. Eso hace que tres adultos no va-

yan cómodos, sobre todo el del centro, que sufre un túnel prominente. Y eso que no habrá un Scala con tracción total.

Ahora bien, en ese túnel se colocan salidas de ventilación extra y dos puertos USB para que las pilas de los 'gadgets' con los que entretener a los más pequeños no nos dejen tirados.

Si analizamos su maletero, decir que el

de un Seat León oscila entre 380 y 1.210 litros, mientras que el del Scala lo hace entre 467 y 1.410. No hay más que hablar. El único 'pero' es que el doble fondo es opcional, como la rueda de repuesto, que puede ser 'de verdad'. A opción también se relega el portón eléctrico –no hay función manos libres– y una bola de remolque que sale y se guarda con pulsar

un botón. Son algunas de las ingeniosas soluciones 'Simply Clever' que esconde el Scala, en el que abundan espacios donde dejar pequeños objetos.

¿Diésel? Muchos se preguntarán sobre el motivo de no elegir un TSI. Y yo te digo: ¿y por qué no un diésel? Independientemente del carburante, consiguen la etiqueta 'C' de la DGT, y este además

PRECIO		25.630 €		NUESTRA VALORACIÓN	
		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
<p>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: <b>108</b> G/KM (NEDC)</p>	COMPORTAMIENTO	*****		<p>Amplitud interior y maletero. Acabado. Confort. Dinámica. Consumo y autonomía. Prestaciones. Cambio DSG7 en opción.</p>	<p>Rumorosidad mecánica. Respaldo trasero estrecho. Túnel central. Opciones de seguridad. Precio frente a los TSI. Recuperaciones.</p>
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
	CONSUMO	*****			
PRECIO	*****				





▲ El portón trasero puede ser de accionamiento eléctrico, como la bola de remolque. Las llantas de 18 pulgadas son excesivas. Hay un doble fondo opcional, como opcional es la rueda de repuesto. Y el maletero es estupendo: 467 litros.



▲ El techo panorámico es de serie, pero no se abre. Este tapizado claro para sus magníficos asientos se ensucia con facilidad. El Scala sorprende por su amplitud interior y por detalles como las guanteras forradas.



anuncia un gasto medio 0,81/100 km inferior al de su hermano de gasolina. No es mucho, pero ya te digo que en la práctica esa diferencia se incrementará.

También es cierto que los 2.000 euros menos que cuesta el 1.0 TSI harán que muchos descarten este TDI, pero cuando te des cuenta que con un depósito de 50 litros superas con facilidad los 1.000 kilómetros de autonomía... No digas que no te avisé. Este Scala es un verdadero 'mechero', como han demostrado los 4,5 l/100 km reales que le hemos medido, una cifra sorprendente. Para reducir los gases contaminantes equipa un filtro de partículas con AdBlue, de modo que lo que emite por su escape es tan limpio –o tan sucio, como prefieras verlo– como los gases de un gasolina. Ahora bien, con la ventaja de que este TDI gasta menos que el TSI y, por tanto, emitirá menos CO<sub>2</sub>. Es una regla de tres.

Bajo su capó se encuentra el archiconocido 1.6 TDI de 115 CV, un bloque con solera en el Grupo Volkswagen que, como punto débil, tiene un funcionamiento algo ruidoso en frío. Además, la insonorización interior no alcanza la perfección. Pero tampoco es como para tener que llevar la música a todo volumen.

El conjunto motor-cambio es muy agradable, pero es cierto que yo por 1.700 euros más apostaría por la transmisión automática DSG de 7 velocidades. Y ya sería perfecto.

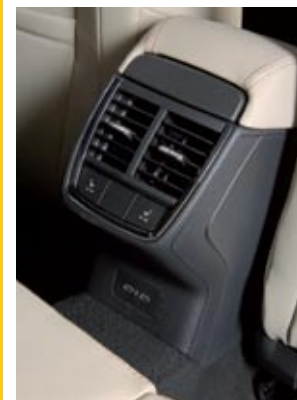
Una de las soluciones usadas por Skoda para reducir costes en este Scala es usar la plataforma MQB A0. Los más puestos sabrán que es la utilizada por Audi A1, Seat Ibiza o VW Polo, entre otros, pero en este caso se adapta a las necesidades de un compacto. No en vano mide 31 centímetros más que un Polo, al que también saca 9,8 centímetros de batalla.

Y el empleo de esta plataforma es quizás una de las razones por las que en su interior hay sensación de estrechez –sólo sensación–, o que no pueda tener freno de estacionamiento eléctrico. Otro pellizco se ahorra al no tener hidráulicos en el capó, o por apostar por un techo panorámico –de serie– que es fijo. ¿No es lo que esperabas? Puede, pero te gustará que a la hora de comprarlo te ahorres unos importantes euros frente a un Seat León o un VW Golf, que también están a las puertas de su 'jubilación'. Por lo tanto, no te quedes con lo menos bueno.

En marcha, el Scala te va a sorprender, pues su comportamiento dinámico es sensacional. Pisa con gran aplomo, ayudado en este caso por unas gomas 205/45 R18 que se nos antojan excesivas para la ocasión; y nuestra unidad de prueba equipaba las suspensiones activas, que tienen ajuste Normal y Sport –se



**MUY EFECTIVO  
USA LA PLATAFORMA  
MQB A0, PERO PRESUME  
DE DINÁMICA Y EN MODO  
'SPORT' SORPRENDE CON  
SUS SUSPENSIONES ACTIVAS  
IMPERA LA LÓGICA  
EL ORDEN SE AGRADECE EN  
SU INTERIOR. LA PANTALLA  
ES DE 8 PULGADAS, Y TANTO  
MATERIALES COMO AJUSTES  
SON MUY BUENOS**



▲ Tiene salidas de ventilación para las plazas traseras e incluso puede equipar dos puertos USB –de los nuevos– y calefacción para los asientos. Muchas ayudas a la conducción son opcionales.



▲ Su cambio manual es muy agradable. Tras él, los mandos para el selector de modos e conducción.



▲ Merece la pena pagar 425 euros por la suspensión adaptativa, pues tienes dos coches en uno. Su aplomo es sensacional, y en autovía filtra a la perfección incluso con las gomas 205/45 R18.

controlan desde un selector de modos con cuatro programas–, y varían su tarado de forma notable para minimizar el balanceo de su carrocería.

La dirección es precisa –también cuenta con varios modos– y sus frenos cumplen con nota. Todo a la altura de un motor que le pone ganas desde poco más

de 1.500 rpm y que mueve con facilidad sus 1.324 kilos, pero al que lastran las mencionadas gomas a la hora de recuperar, penalizado también por unos largos desarrollos finales de cambio, más pensados en mirar el consumo.

Me ha gustado la gran cantidad de asistentes a la conducción y los sistemas de seguridad, como el sensor de ángulo muerto, que nos avisa con unos LED en el canto del retrovisor y no en el cristal, que es la opción más popular y también más asequible. Esta solución es más visual, y denota que Skoda le ha puesto ganas a su Scala, que tiene un tiempo precioso para triunfar antes de que lleguen los nuevos León y Golf.

Para bordarlo, algún detalle en equipamiento no estaría mal. Pero si tenemos en cuenta un descuento –incluye financiación– que lo deja en 20.700 euros... ¿Qué más quieres?



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

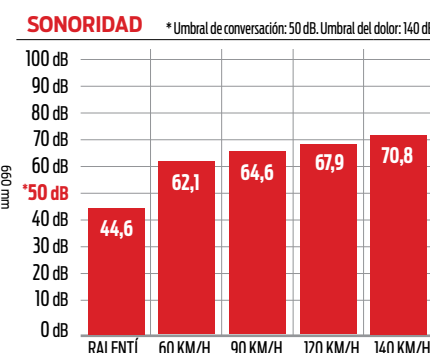
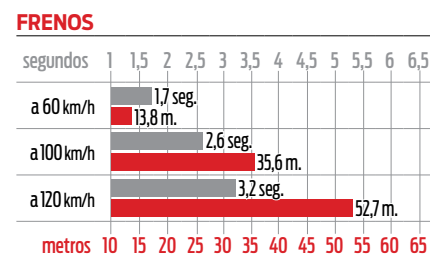
<b>MOTOR</b>	<b>1.6 TDI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.250
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	56,3
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente con barra de torsión, muelles y amortiguadores.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos (probados)	205/50 R17 (205/45 R18)
Marca	Goodyear
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.324
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,5
Número de plazas	5

### EQUIPAMIENTO

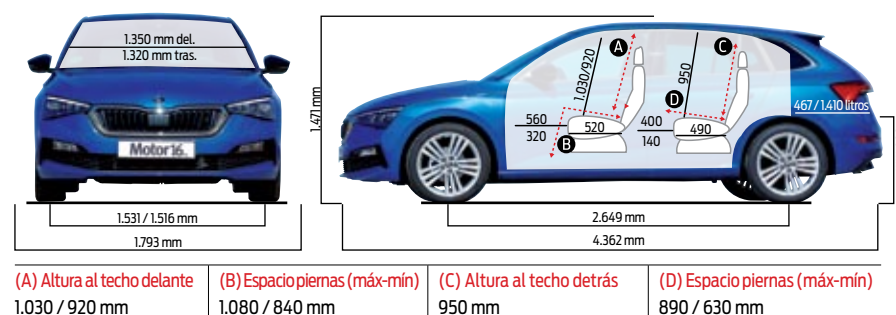
	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Acceso y arranque manos libres	▲		
Climatizador bizona	▲		
Cuatro elevallas eléctricas	▲		
Retrov. plegables y fotosensibles	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Sensor de lluvia			▶
Techo panorámico fijo	▲		
Portón trasero eléctrico			▶
Doble fondo en el maletero			▶
Faros delanteros Full LED			▶
Instrumentación Virtual Cockpit			▶
Sonido Bolero y pantalla de 8"	▲		
Sistema de navegación		▼	
Llantas de 17 pulgadas	▲		
Suspensión adaptativa			▶
Selector modos conducción			▶
Sensores de parking del./tras.	▲		
Sistema de aparcamiento asistido			▶
Control de velocidad adaptativo			▶
Iluminación ambiental			▶
<b>SEGURIDAD</b>			
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag laterales traseros y rodilla			▶
Aviso de cambio de carril	▲		
Asistente de cambio de carril			▶
Sensor de presión de neumáticos	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Detector de fatiga	▲		
Llamada de emergencia	▲		
Frenada de emergencia	▲		
Rueda de repuesto			▶

### BANCO DE PRUEBAS

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	201 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (10,1)
Recorriendo (metros)	166
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	41,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	14,9
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	5,1
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	3,4
Conducción dinámica	9,4
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	4,6
A 140 km/h de crucero	5,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	1.111
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano/extraurbano (NEDC)	5,1 / 3,6
Ciclo mixto (NEDC)	4,2
Ciclo mixto (WLTP)	4,9



### MEDIDAS



## EN COMPARACIÓN CON...



	SKODA SCALA 1.6 TDI 115 CV STYLE	PEUGEOT 308 1.5 BLUE HDI 130 CV ALLURE	RENAULT MÉGANE 1.5 BLUE dCi 115 CV ZEN	SEAT LEÓN 1.6 TDI 115 CV STYLE
<b>Precio sin dto.</b>	25.630 euros	26.450 euros	25.440 euros	24.320 euros
<b>Cilindrada</b>	1.598	1.499	1.461	1.598
<b>Potencia</b>	115 CV / 3.250-4.000 rpm	130 CV / 3.750 rpm	115 CV / 3.750 rpm	115 CV / 3.250-4.000 rpm
<b>Par máximo</b>	25,5 mkg / 1.500-3.250 rpm	30,6 mkg / 1.750 rpm	26,5 mkg / 2.000 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.250 rpm
<b>Cambio</b>	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumo</b>	4,9 l/100 km (WLTP)	4,7 l/100 km (WLTP)	4,5 l/100 km (WLTP)	4,8 l/100 km (WLTP)
<b>Emisiones</b>	129 g/km CO2	122 g/km CO2	118 g/km CO2	128 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	1.020 kilómetros	1.127 kilómetros	1.000 kilómetros	1.041 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	201 km/h	204 km/h	187 km/h	197 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	10,1 segundos	9,8 segundos	11,1 segundos	9,8 segundos
<b>Maletero</b>	467 / 1.410 litros	432 litros	384 / 1.247 litros	380 / 1.210 litros
<b>Dimensiones</b>	4.362 / 1.793 / 1.471 mm	4.253 / 1.804 / 1.472 mm	4.359 / 1.814 / 1.447 mm	4.282 / 1.816 / 1.459 mm
<b>Batalla</b>	2.649 mm	2.620 mm	2.669 mm	2.636 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,9 metros	10,4 metros	11,2 metros	10,3 metros
<b>Depósito comb.</b>	50 litros	53 litros	45 litros	50 litros
<b>Peso</b>	1.324 kilos	1.255 kilos	1.385 kilos	1.311 kilos
<b>A favor</b>	Con este motor es un 'mechero'. Anda muy bien y es agradable. No hay un compacto tan grande por dentro, ni con ese maletero. Está muy bien acabado y sus opciones no son excesivamente caras. Es muy confortable. 4.930 euros de descuento.	Es más potente y también más ligero, por lo que sus prestaciones son mejores. El 1.5 BlueHDI es muy agradable y tiene opción al EAT8. Bien acabado, este nivel Allure tiene un completo de equipamiento de serie. También ofrece un descuento de 4.000 euros.	Con este renovado motor Blue dCi gasta muy poco. Tiene opción a la caja EDC. Presume de comportamiento dinámico y está bien acabado y bien equipado. Sorprende que tenga un descuento de 6.004 euros, lo que le deja en 19.436 euros.	El León sí está construido sobre la plataforma MQB. Usa el mismo motor, por lo que tiene buenas prestaciones y un bajo consumo. Bien acabado, por dentro es casi tan amplio como el Scala. Su precio es bastante ajustado gracias a sus 3.250 euros de descuento.
<b>En contra</b>	Para ser el Style falta equipo de serie, sobre todo en seguridad y confort. Su plataforma da sensación de estrechez dentro y la quinta plaza es incómoda. Cuesta sólo 400 euros más que un 1.5 TSI 150 CV DSG7.	El interior no es tan espacioso, ni tampoco su maletero. Hay que adaptarse al i-Cockpit y a su pantalla, pues todo se controla desde ella. En uso real gasta más que el Scala. No ofrece un selector de modos ni suspensión activa.	Hay detalles de acabado a mejorar. Tiene ausencias en equipamiento -faros LED, frenada de emergencia...-. Por dentro no es tan espacioso como el Scala y su maletero es algo justo. Las prestaciones, algo más pobres.	Aún disponiendo de la plataforma MQB, la suspensión trasera equipa barra de torsión. Y la suspensión activa es opcional. El maletero es más pequeño, y no lo hay con acabado Xcellence. Llegará un nuevo León a comienzos de 2020.

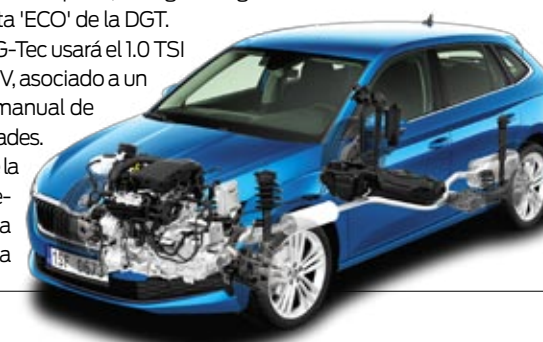


### EL DETALLE

#### G-TEC La opción más ahorradora

En el último trimestre del año llegará una versión alimentada por gasolina y gas natural, que será la opción ideal para quienes valoren el ahorro y la eficiencia. Porque, para empezar, consigue la etiqueta 'ECO' de la DGT. El Scala G-Tec usará el 1.0 TSI con 90 CV, asociado a un cambio manual de 6 velocidades. Y aunque la firma checa no da por ahora

más detalles técnicos, lo lógico sería pensar que hereda la tecnología del Seat Ibiza TGI, por lo que tendrá capacidad para 13,8 kilos de GNC y un depósito de gasolina de sólo 9 litros.



### SI ME LO QUIERO COMPRAR

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,52 euros/km. Coste km total: 0,65 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 278,05 euros/año. Seguro a todo riesgo: 429,13 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**  
**SKODA**  
 VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

**RED DE POSVENTA**  
 59 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje  
[www.skoda.es](http://www.skoda.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:**  
**33.160 EUROS**



# Empadronados en la carretera

Ahora que llegan las ansiadas vacaciones de verano, disponer de un vehículo como el SpaceTourer 'camperizado' por Tinkervan amplía mucho las posibilidades en nuestros viajes. Podremos prescindir de los hoteles, pero también desplazarnos a buen ritmo, con mucha seguridad y sin que el gasto de combustible sea un problema.

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

Con o sin camas, porque la 'camperización' de un vehículo tiene muchas modalidades, lo cierto es que las ventas de furgonetas de pasajeros preparadas para disfrutar del ocio de una forma más independiente, relajada y económica –muchos hablan del 'low travel'– no paran de crecer. Y Citroën se sumaba no hace tanto a esa corriente partiendo del SpaceTourer, que ya en sus versiones 'normales' –hay tres tallas de carrocería– incita con su agrado de uso a ponerse en carretera en grupo.

Con 15 años de experiencia en el sector y autora de preparaciones similares a partir de modelos, entre otros, de Ford o Peugeot, la firma aragonesa Tinkervan se encarga de con-

vertir un SpaceTourer en camper, para lo cual toman como base exclusivamente las dos carrocerías más grandes: M, de 4,95 metros, y XL, de 5,30. Eso es así para las dos elaboraciones básicas, denomina-

das Junior y Master, pero no en el caso de la unidad probada, dotada de la transformación más completa –se llama 'Master+Techo Elevable Cama' y arranca en 9.900 euros, más impuestos– y que sólo podemos pedir, curiosamente,

en talla M. Apareja un techo con sistema de apertura neumática que, en posición cerrada, aumenta 90 milímetros la altura del conjunto, que pasa de 1,89 a 1,98 metros. Y al desplegar el techo, la 'bu-

hardilla' nos ofrece una cama de 130 por 200 centímetros, buenas vistas a través de sus ventanas –dos de ellas con mosquiteras– y un flexo LED. En cuanto a la 'planta baja', de cinco plazas y con asientos traseros desplazables longitudinally, plegables y extraíbles, su versatilidad dependerá de las opciones solicitadas, entre las que figura una cama de adultos o una infantil, la ducha, una nevera de 31 litros



vertir un SpaceTourer en camper, para lo cual toman como base exclusivamente las dos carrocerías más grandes: M, de 4,95 metros, y XL, de 5,30. Eso es así para las dos elaboraciones básicas, denomina-

PRECIO		51.317 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 145 G/KM (NEDC)		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Descuento superior a 9.000 euros. Estabilidad y confort. Prestaciones. Grip Control. Preparación muy funcional. Ahorro de costes al viajar.	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****			Dirección lenta. Frenada larga con neumáticos M+S.	
PRESTACIONES	*****			Silbidos aerodinámicos y ruidos interiores. Techo elevable no en carrocería XL.	
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 BLUEHDI 150
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	150 CV / 4.000
Par máximo/rpm	37,8 mkg / 2.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,8
Diámetro de giro (m)	11,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de rueda tirada con brazos independientes, con muelles y amortiguadores.	

RUEDAS	
Neumáticos	215/60 R17 M+S
Marca	Michelin

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.959 / 1.920 / 1.890
Capacidad del maletero (l)	1.556 (con 5 plazas)
Capacidad del depósito (l)	69

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,6
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,7 (10,3)
Recorriendo (metros)	219

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	18,4 / 21,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	34,4 / 38,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,4
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	9,9 / 11,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	17,1
Error de velocímetro a 100 km/h	+5%

## CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,6
En conducción dinámica	11,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,5
A 140 km/h de cruceo	10,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	784
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	5,5

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

Las ventas de vehículos 'camperizados' siguen creciendo en nuestro país, y no nos extraña tras probar a fondo el SpaceTourer preparado por la oscense Tinkervan, que Citroën ofrece de manera oficial en sus concesionarios. Los viajes se convierten en toda una experiencia, y sin la lentitud de las autocaravanas.







◀ MÁXIMA PREPARACIÓN SE LLAMA MASTER Y CUESTA 3.750 EUROS ANTES DE IMPUESTOS. O 9.900 EUROS SI INCLUYE, COMO NUESTRA UNIDAD DE PRUEBA, EL TECHO ELEVABLE CON CAMA. EL TOLDO, POR 850 EUROS, ES UNA DE LAS OPCIONES BUENA POSTURA CONDUCCIÓN AGRADABLE, AUNQUE LA DIRECCIÓN ES MUY LENTA: 3,8 VUELTAS DE VOLANTE ▶



▲▼ La climatización interior es muy eficaz. La ducha eléctrica, de 12 litros, y la mesita vienen ya con la preparación básica Junior: 2.300 euros.



▲ El mayor peso –a partir de 60 kilos– que supone la preparación no resta agilidad en curva.



▲▲ El Grip Control, opcional, optimiza la tracción sobre el tipo de suelo que elijamos mediante la rueda. El interior del SpaceTourer ya es versátil de serie, con muchos huecos para guardar cosas, asientos traseros correderos...



También notaremos diferencias al conducir, y no tanto por la menor eficacia del comportamiento –aunque el aumento de peso no es radical, el centro de gravedad sí sube un poco y eso se aprecia en las curvas cerradas o al girar en una rotonda– como por los ruiditos aquí y allá, sobre todo circulando por mal firme. Hablábamos antes de sonido aerodinámico, pero también las butacas delanteras –aquí giratorias para crear un saloncito a vehículo parado– crujen un poco, y resulta inevitable que la ducha, nevera, somieres, mesita y demás dotación –todos muy ligeros, la verdad sea dicha– acaben restando silencio a la marcha. En este sentido,

▶ El toldo lateral y, sobre todo, el techo elevable –tiene un sistema que permite un bloqueo fácil y seguro–, generan ruido a alta velocidad.



no vendría mal un ajuste mejor de ciertos elementos para minimizar el 'cacharreo'. No obstante, como la base ya es muy buena el SpaceTourer by Tinkervan conserva una calidad de rodadura estupefaciente, y por carreteras donde una autocaravana se movería

torpemente el modelo de Citroën serpentea con bastante agilidad, capítulo donde destaca especialmente el trabajo de la suspensión. Los frenos también cumplen por potencia y tacto, aunque con los neumáticos M+S que lleva nuestra unidad –equipada

también con el Grip Control, capaz de sacarnos de apuros si nos metemos por arena, barro o nieve– las distancias se alargaban más de la cuenta, como esos 62,3 metros al detenemos desde 120 km/h. Y sería sencillo también mejorar la dirección, precisa y de buen tacto

pero con muchísimas vueltas de volante. Exactamente 3,8. Eso obliga a manotear más de la cuenta en vías de montaña,

y no digamos al callejear por ciudad o maniobrar. Teníamos muchas ganas de ver cómo afectaba la prepara-

ción –y elementos aparatosos como el toldo o el techo sobreelevado– al rendimiento general y al consumo, pero esta versión salda el examen con nota. La marca del doble chevrón permite elegir entre los diésel BlueHDi 2.0 con 120, 150 y 180 CV, y ya vemos que con el intermedio –37,8 mkg de par máximo a 2.000 vueltas– hay suficiente, pues le hemos medido 12,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h –Citroën anuncia 10,3 en la versión sin preparación– y podemos realizar adelantamientos con relativa soltura, pues la recuperación de 80 a 120 km/h se solventa en 9,9 segundos. No es un GTI, pero conviene recordar que habla-

mos de un vehículo ideado para viajar en grupo... y que no hay prisa para buscar hotel. No obstante, si vemos una razón para inclinarse –si el presupuesto lo permite– por el motor BlueHDi 180, y es que viene asociado al eficaz cambio automático EAT8. En cuanto al aspecto económico, el gasto apenas se disipa frente a una versión sin 'camperizar' –8,8 litros de media real es un valor muy bajo– y el precio de la preparación se amortizará rápidamente si nos 'mudamos' con frecuencia a la carretera. Además, Citroën anuncia ahora descuentos de impresión –superan por mucho los 10.000 euros– en su SpaceTourer; y eso ayuda.

### ▶ SUS RIVALES



**FORD CUSTOM BY TINKERVAN**  
Realizada por el mismo preparador y disponible en dos tallas: 4,97 y 5,34 metros. Usa motores 2.0 EcoBlue de 130 y 185 CV.

Longitud	4,97 metros
Potencia	130 cv
Consumo	6,3 l/100km
Vel. máxima	165 km/h



**PEUGEOT TRAVELLER BY TINKERVAN**  
Podemos elegir entre tres tallas –4,60, 4,95 y 5,30 metros–, tres diésel 2.0 BlueHDi –120, 150 y 180 CV– y cuatro acabados.

Longitud	4,95 metros
Potencia	150 cv
Consumo	5,5 l/100km
Vel. máxima	184 km/h



**VOLKSWAGEN CALIFORNIA**  
Sólo hay una talla, pero podemos elegir entre los diésel 2.0 TDI de 102, 150 y 204 CV, tracción delantera o 4Motion, cambio DSG...

Longitud	5,00 metros
Potencia	150 cv
Consumo	6,7 l/100km
Vel. máxima	181 km/h





Sin rueda de repuesto, aunque puede pedirse por 100 euros. Y otra opción es el equipo de audio B&O Play, con amplificador bajo el suelo de carga.

# Permítete el lujo

Se conforma con los 100 CV de la variante menos briosa del premiado motor 1.0 EcoBoost, pero nuestro protagonista transmite agrado de conducción por sus cuatro costados: un chasis muy eficaz, un cambio automático idóneo en ciudad, un acabado Vignale que le insufla refinamiento...

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

Del mismo modo que en las primeras generaciones del Fiesta hallábamos las versiones Ghia coronando la gama con su mayor equipamiento y un acabado más cuidado, hoy ese papel lo ejerce el sello Vignale, sinónimo de lujo y de una imagen más distinguida, pues nuestro protagonista monta llantas exclusivas de 17 pulgadas y hasta el frontal –parrilla– o la zaga –difusor– presentan rasgos propios. Eso, más un interior personalizado y un equipo de serie reforzado –volante y parabrisas calefactables, asientos depor-

tivos con ajuste lumbar en la plaza del conductor, elevallas traseros eléctricos, arranque y apertura de puertas Keyless o pomo del cambio en cuero, entre otros elementos–, se traduce en una factura que ya pica muy alto, pues los 24.225 euros rebasan, por ejemplo, el precio de un Audi A1 Sportback 30 TFSI S tronic de 115 CV. De ahí que el enor-



◀ Correctas prestaciones –mejores de las anunciadas–, aunque con el 1.0 EcoBoost de 125 ó 140 CV iría bastante mejor.

me descuento actual, que resta más de 6.200 euros y pone la factura en unos 17.000, suponga una inyección de racionalidad y convierta al Fiesta Vignale probado en un ‘capricho’ comprable.

Entrecomillo ese término porque, en realidad, de capricho no tiene tanto. Más que nada porque un Fiesta de cinco puertas es un utilitario que

vale para muchas cosas gracias a su aprovechable maletero de 303 litros o a un interior que, sin batir récords de amplitud, sí admite bien a dos adultos y tres chavales, o a cuatro adultos si los de atrás lucen una talla ibérica media.

Y también destaca el nuevo Fiesta por la sensación general de calidad o el agrado de conducción, con mención especial para un comportamiento eficaz que no supone merma del confort. La estabilidad es buenísima gracias al trabajo de la suspensión y al agarre de unos 205/45 R17 que le sientan como un guante; y la dirección convence por rapidez –2,55 vueltas de volante entre to-



▶ Las versiones Vignale aparejan acabados específicos, más refinados, y un equipo de serie más completo: alfombrillas exclusivas, arranque y apertura sin llave, ajuste lumbar, volante calefactable...



▶ Cómodo delante por espacio y sujeción de los asientos, el Fiesta no brilla, en cambio, por la amplitud de sus plazas traseras. La calidad general es buena y el cambio –tiene levas– resulta eficaz.



◀ Maletero de 303 litros, y 984 si abatimos por completo el respaldo 60:40. La dotación de serie incluye bastantes asistentes de conducción, a los que se pueden añadir otros en opción.



◀ Puede que no tenga la ‘pisada’ de coche grande del Seat Ibiza o el VW Polo, pero el Fiesta es tremendamente ágil. Y frena de maravilla.

pes– y precisión. E incluso los frenos, con tambores traseros, hacen su labor a la perfección, tanto por resistencia al trato intenso –y como esta versión no es un cohete tampoco sufrirán tanto– como por distancias de detención: 50,3 metros desde 120 km/h es poco.

Nos habría gustado que el exclusivo Vignale de caja automática rindiese al menos 125 CV, pues supondría empuje extra a plena carga en carretera, pero la asociación del 1.0 EcoBoost ‘básico’, de 100 CV y sólo 17,3 mkg, con la caja de seis marchas de convertidor –con modo Sport y levas en el volante para el manejo secuencial– da resultado. En ciudad desde luego, pues ése parece su entorno ideal, pero también si salimos de via-

je, donde las prestaciones son mejores de lo esperado y el consumo, aunque sensible al ritmo de uso, es aceptable.



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

ujo y utilitario no son términos que caminen juntos con frecuencia, pero eso no resta justificación a un coche como el Fiesta Vignale, que permite disfrutar de una buena dotación y cierto refinamiento en un modelo de coste y tamaño contenidos. Y para movernos mucho por ciudad, con caja automática es una estúpida idea.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.0 ECOBOOST 100</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	100 CV / 4.500-6.500
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 1.500-4.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	48,0 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	10,05
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 262 mm / Tambores

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos - Llantas	205/45 R17 - 7,0J x 17"
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.206
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.040 / 1.735 / 1.476
Capacidad del maletero (l)	303 - 984
Capacidad del depósito (l)	42

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>180 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,2
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,8 (12,4)
Recorrido (metros)	200

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,6
1.000 m desde 40 km/h en D	30,9
De 80 a 120 km/h en D	8,9
Recorrido (metros)	254
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

<b>FRENADA (en metros)</b>	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,6 / 35,0 / 50,3
<b>SONORIDAD (en decibelios)</b>	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	40,7 / 62,8 / 69,0

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 22,1 km/h de promedio	8,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción dinámica	9,7

<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,6
A 140 km/h de cruceo	8,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	552
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	7,2 / 4,7
Ciclo mixto (NEDC)	5,6
Ciclo mixto (WLTP)	6,8

## SUS RIVALES



### KIA RIO 1.0T-GDI 120 CV GT LINE DCT

Ahora puede ser nuestro por 17.795 euros, e incluso por 16.055 con el acabado Drive, menos deportivo que el GT Line. Muy buen motor, cambio de doble embrague y garantía larga.

Precio	<b>21.925 €</b>
Maletero	<b>325 l.</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>5,3 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>10,5 seg.</b>



### SEAT IBIZA 1.0 ECOTSI 115 CV XCELLENCE DSG7

18.180 euros es el precio con descuento, y 1.000 euros más si es Xcellence Plus. Tiene más maletero y es algo más amplio, su comportamiento es la referencia y gasta menos.

Precio	<b>22.280 €</b>
Maletero	<b>355 l.</b>
Consumo 0 a 100 km/h	<b>4,0 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>11,3 seg.</b>

<b>PRECIO</b>	<b>24.225 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>																			
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 122 G/KM (NEDC)</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>																		
	<table border="1"> <tr><td>COMPORTAMIENTO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>ACABADO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>PRESTACIONES</td><td>*****</td></tr> <tr><td>CONFORT</td><td>*****</td></tr> <tr><td>SEGURIDAD</td><td>*****</td></tr> <tr><td>CONSUMO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>PRECIO</td><td>*****</td></tr> </table>	COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****	PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****	SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****	PRECIO	*****	<table border="1"> <tr><td>+</td><td>Comportamiento: frenos, estabilidad y dirección. Rendimiento mecánico. Postura de conducción. Equipamiento. Descuentos.</td></tr> </table>	+	Comportamiento: frenos, estabilidad y dirección. Rendimiento mecánico. Postura de conducción. Equipamiento. Descuentos.	<table border="1"> <tr><td>-</td><td>Plazas traseras bastante justas. Caja automática no disponible con motores más potentes. Consumo real algo elevado. Precio alto.</td></tr> </table>	-	Plazas traseras bastante justas. Caja automática no disponible con motores más potentes. Consumo real algo elevado. Precio alto.
COMPORTAMIENTO	*****																				
ACABADO	*****																				
PRESTACIONES	*****																				
CONFORT	*****																				
SEGURIDAD	*****																				
CONSUMO	*****																				
PRECIO	*****																				
+	Comportamiento: frenos, estabilidad y dirección. Rendimiento mecánico. Postura de conducción. Equipamiento. Descuentos.																				
-	Plazas traseras bastante justas. Caja automática no disponible con motores más potentes. Consumo real algo elevado. Precio alto.																				





# Tiene sentido

La llegada de un diésel de 148 CV a la gama Eclipse Cross amplía las posibilidades de elección, dirigiéndose al público más rutero y al que busca un SUV con capacidades invernales u 'off road', pues este renovado motor se asocia, obligatoriamente, a la tracción total y al cambio automático.

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

La última vez que probamos el diésel 2.2 Cleartec de Mitsubishi fue en el Outlander y nos llamó la atención su alto consumo –8,6 litros de media–, pero para su utilización en el Eclipse Cross la firma japonesa ha renovado esta mecánica, dotándola por ejemplo de un sistema de control de emisiones SCR con AdBlue. Si a eso le añadimos que nuestro protagonista es más compacto –4,41 metros de largo– y ligero –por más que sus 1.750 kilos no sean precisamente de 'peso pluma'–, entenderemos mejor que el gasto real sea aquí de 7,6 l/100 km. Sigue sin ser referente de la clase, pero se acerca a los mejores, que incluso bajan de 7 litros.

Además, gracias al elevadísimo par del motor –casi 40 mkg a 2.000 vueltas– y a un cambio automático de ocho marchas –es de convertidor, pues no usa la caja de variador



▲ No puede hablarse de deportividad, pero el comportamiento general es noble y seguro. La dirección, algo lenta, peca además de suave.

<b>PRECIO</b>	<b>40.900 €</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:</b> 183 g/km (NEDC)	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
+ Desde 33.900 con descuento. Tracción eficaz. Banqueta trasera corredera. Equipo de serie. Agrado general.	- Peso. Consumo. Diésel sólo con tracción total y caja automática. Maletero irregular. Sin rueda de repuesto.

continuo de las versiones de gasolina– podemos ir permanentemente a buen ritmo sin que el gasto se dispare, pues siempre hay respuesta. No debemos esperar reacciones de SUV deportivo –los fríos datos de prestaciones no intimidan, pues de 80 a 120 km/h necesita 8 segundos–, pero sí son mejores de lo esperado. O de lo anunciado por la casa japonesa: le hemos medido 10,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, cuando el dato oficial es de 11,7 nada menos.

Y ocurre algo similar con el comportamiento, marcado por el equilibrio entre seguridad y confort más que por el dinamismo puro. Podemos ir ágiles en zonas de curvas, pero el coche pesa, el morro tira quizás algo más de lo habitual –motor muy grande para un SUV de su talla– y la dirección peca de excesivamente suave. Los frenos cumplen bien su labor y el eje trasero multibrazo mantiene siempre las ruedas posteriores por la trayecto-



◀▶ Salvo la anchura en las plazas traseras, algo justa, todas las cotas interiores son generosas. Y la banqueta de la segunda fila se desplaza 20 centímetros. El acabado es bastante bueno.



◀◀ Si salimos del asfalto, la tracción se muestra eficaz, aunque se agradecería una mayor altura al suelo –hay 183 milímetros– y una rueda de repuesto. El maletero no es lo mejor del Eclipse Cross: 359 litros con la banqueta atrás del todo.



tos ruidos aerodinámicos–, un acabado general de calidad o una amplitud notable –detrás no sobra anchura, pero el túnel central sobresale poco del suelo–, a lo que uniríamos el impresionante equipo de serie –lástima lo del navegador– del nivel Kaiteki, único disponible en diésel. Y el maletero, sólo correcto, podremos ampliarlo avanzando la segunda fila.

ria deseada, ayudado por una tracción eficaz cuya acción podemos ajustar eligiendo entre tres modos: Auto –el reparto de par va del 80/20 normal al 55/45 si hay poca adherencia–, Gravel y Snow. En los dos últimos –gravilla y nieve– también hay reparto variable según el agarre, pero cada uno tiene sus propios máximos y mínimos por eje.

Esas posibilidades ruterías 'todo clima' del Eclipse Cross diésel se combinan con virtudes que ya habíamos destacado otras veces en el SUV nipón –que comparte plataforma con el ASX–, como el agrado general de marcha, la comodidad –aunque por encima de 130 km/h aparecen cier-

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>220 DI-D CLEARTEC</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.268
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	148 CV / 3.500
Par máximo/rpm	39,6 mkg / 2.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	64,9 km/h
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremlera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 320 mm / Disc. 302 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantero:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasero:	Independiente, de tipo Multi-link, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Yokohama
<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.750
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.405 / 1.805 / 1.685
Capacidad del maletero (l)	359-466 / 1.103
Capacidad del depósito (l)	60

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>193 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,1
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,1 (11,7)
Recorriendo (metros)	177
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1
De 80 a 120 km/h en D	8,0
Recorriendo (metros)	225
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
<b>FRENADA (en metros)</b>	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,6 / 37,8 / 55,1
<b>SONORIDAD (en decibelios)</b>	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	43,6 / 60,6 / 67,9

## SUS RIVALES



**JEEP COMPASS 2.0 MJET 140 4X4 AUTO NIGHT EAGLE**  
Con promoción, se anuncia ahora por debajo de 30.000 euros. Y tiene más maletero y un gasto algo menor. Buena movilidad 'off road' y prestaciones a un nivel similar.

Precio	<b>38.545 €</b>
Maletero	<b>438 l.</b>
Gasto NEDC	<b>5,7 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>10,5 seg.</b>



**SEAT ATECA 2.0 TDI 150 4DRIVE DSG7 XCELLENCE**  
Se queda ahora en 34.160, y pagando algo más accedemos al nivel deportivo FR. Amplio y con buen maletero, tiene el mejor comportamiento, anda más y gasta menos.

Precio	<b>37.260 €</b>
Maletero	<b>485 l.</b>
Gasto NEDC	<b>5,5 l/100km</b>
0 a 100 km/h	<b>8,8 seg.</b>



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Las versiones de gasolina 150T, dotadas de un moderno motor 1.5 Turbo con 163 CV que permite elegir entre cambio manual y automático –y en este último, entre tracción 2WD y 4WD– son las más vendidas. Y las más asequibles. Dicho eso, si tuviese que escoger un Eclipse Cross, el aquí probado me parece aún más atrayente.





**FULL LED** DE SERIE DESDE EL ACABADO MÁS SENCILLO. RENAULT DESAFÍA A LA COMPETENCIA

# Un Mégane a escala

En septiembre se comenzarán a entregar las primeras unidades del nuevo Renault Clio, un Mégane en pequeño que recibe nueva plataforma, nuevos motores, innovadores sistemas de seguridad y una versión híbrida revolucionaria que llegará en 2020. Tras los primeros kilómetros de prueba ya tenemos un veredicto: es un cochazo.



Andrés Mas | amas@motor16.com

Se avecina la tormenta perfecta en el segmento utilitario porque parece que unos cuantos fabricantes se han puesto de acuerdo para ponerlo patas arriba. Y es que Peugeot con su nuevo 208, Opel con su recién llegado Corsa y ahora Renault con su equilibrado Clio han subido el listón de estos modelos en aspectos como calidad, eficiencia y seguridad, hasta situarlo un escalón por encima de sus rivales.

Tal y como lo han hecho Corsa y 208, Renault parte de una nueva plataforma CMF-B que le permite adelgazar 50 kilos y presentar una longitud algo menor sin sacrificar espacio interior. De hecho, se han ganado 20 mm en anchura dentro del habitáculo a base de trabajar el tapizado de las puertas, y 26 mm a nivel longitudinal reduciendo el grosor de los asientos o la profundidad del salpicadero entre el volante y la luna delantera. En cuanto al maletero, la marca habla de un aumento de 61 litros respecto al Clio IV hasta llegar a los 391-366 en los diésel por lo que ocupa el de-

pósito de urea-, cifra que esta vez no asustará a los rivales. En el interior del nuevo Clio no sobra espacio pero tampoco falta. La ganancia real respecto al Clio IV no es excesiva, pero sí suficiente para



▲ Sorprende el elevado borde de carga, pero dicen que el seguro lo premiará. Porque en un golpe fuerte no habrá que cambiar el portón.

viajar de forma más holgada. Por ejemplo, se agradece que, a pesar de haber reducido la altura del coche en 8 mm, la cota de altura en las plazas traseras haya aumentado para que un pasajero de 1,86 me-

tros no roce en el techo gracias a una banqueta situada en un plano inferior.

En el Clio sorprende la calidad de acabado y materiales, casi dignas de un modelo premium e incluso mejor de la que podamos encontrar en un Mégane. Además, es sencillo alcanzar una posición natural y descansada al volante, y destaca la ergonomía lograda gracias a los ocho interruptores situados bajo la gran pantalla central, las tres ruletas de la climatización o los botones ubicados a la izquierda del volante, para facilitar el acceso directo a las funciones más habituales sin tener que pasar por los menús de la pantalla.

Exteriormente el nuevo Clio adopta el diseño del Mégane y su firma luminosa LED en forma de C, de modo que cuando se le ve llegar por atrás desde el espejo retrovisor es difícil distinguirlo de su hermano mayor. Y una buena noticia es que todos los Clio, incluido el básico, van a llevar de serie faros Full LED con más de 70 metros de luz adicional. El secreto es que la propia Renault ha desarrollado un módulo LED que ha vendido a los



CLIO IV CLIO V

▶ Los asientos son mejores, pero no llevan regulación lumbar. Las zonas acolchadas han aumentado.

SCx: 0,640



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	SCe 75	TCe 100	TCe 130	BLUE dCi 85	BLUE dCi 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.333	1.461	1.461
Potencia máxima (CV/rpm)	72 / 6.250	100 / 5.000	130 / 5.000	85 / 3.750	115 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	9,7 / 3.600	16,3 / 2.750	24,5 / 1.600	22,4 / 2.750	26,5 / 2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Aut., 7 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	205/45 R17	185/65 R15	195/55 R16
Peso (kg)	1.148	1.178	1.248	1.277	1.277
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.050 / 1.798 / 1.440	4.050 / 1.798 / 1.440	4.050 / 1.798 / 1.440	4.050 / 1.798 / 1.440	4.050 / 1.798 / 1.440
Volumen maletero (litros de agua)	391 - 1.069	391 - 1.069	391 - 1.069	366 - 1.069	366 - 1.069
Capacidad depósito / AdBlue (l)	42	42	42	39 / 12	39 / 12
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	11,8	9,0	14,7	9,9
Velocidad máx. (km/h)	n.d.	187	200	178	197
Consumo mixto (l/100 km)	n.d.	3,7	4,3	3,6	3,6
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	n.d.	100	119	95	95
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



## SEGURIDAD Al nivel de los grandes

Además del Asistente de Tráfico y Autopista con Stop&Go, el nuevo Clio cuenta con Frenada Activa de Emergencia, Alerta de Ángulo Muerto, Reconocimiento de Señales de Tráfico con aviso por exceso de velocidad, Alerta de Cambio de Carril y Asistente para el Mantenimiento de Trayectoria. El Asistente de Tráfico y Autopista es un sistema autónomo de Nivel 2 y utiliza una cámara frontal y un radar para funcionar entre 0 y 160 km/h, siempre que las líneas de la carretera estén perfectamente visibles y haya vehículos por delante. Este asistente estará disponible en el TCE de 130 CV con cambio EDC a partir de finales de 2019.

proveedores (Hella, Farba y Magneti Marelli), reduciendo costes para que todos los Clio lleven de serie.

Probamos el Clio con el nuevo motor 1.3 TCe de 130 CV desarrollado con Daimler y que sustituye al de 120 CV. Va asociado siempre al cambio automático EDC con levas en el volante y mueve al nuevo modelo con brío y, si se quiere, con el genio de un pequeño GTI sin que los consumos se

dispansen más allá de la lógica. Así, durante la primera toma de contacto por tierras portuguesas nos gastó 5,5 l/100 km por carreteras de segundo orden sin pasar de 100 km/h, y 6,0 l/100 km circulando por autopista a 120 km/h. Pero resulta incluso más equilibrado el motor TCe de 100 CV, un motor de tres cilindros con turbo que sustituye al de 90 CV y que, según Renault, será el más solicitado por los compradores por su relación prestaciones-consumos. Con esta versión, que disimula muy bien su condición de tricilíndrica, el consumo a 120 km/h se queda en unos exiguos 5,0 l/100 km. Y aunque se mantiene el mismo cambio manual, se ha reposicionado la palanca y se han acortado sus recorridos, transmitiendo más precisión. Con cualquiera de esas mecánicas nos ha gustado mucho el tacto de la dirección y también la respuesta del chasis en las zonas de curvas más comprometidas, que acometemos a un ritmo elevado buscando puntos débiles.





## 7 PULGADAS ASÍ ES LA PANTALLA DE LOS CLIO MÁS MODESTOS



◀ Los Clio básicos llevan pantalla de 7 pulgadas, relojes analógicos y climatización manual. El freno de estacionamiento es eléctrico.



Pero no conseguimos dejarle en evidencia. El tren delantero ha sido reconcebido y los reglajes de la suspensión trasera se han suavizado para evitar la sequedad que se apreciaba en el Clio anterior; no obstante, se ofrecen dos ajustes de chasis en función del peso, uno específico para los diésel y el TCe de 130, y otro para el resto, y en cualquiera de los casos el coche es más firme que blando, lo que notaremos sobre todo en las carreteras con asfalto más deteriorado. El sis-

tema Multi-Sense, que se puede activar desde la pantalla táctil o desde un acceso directo en la parte inferior de esta, ofrece dos modos de conducción: Eco y Sport, y un modo MySense que permite personalizar los diferentes parámetros. Y lo que nos ha gustado menos es que el modo Sport actúa bien sobre la dirección pero apenas varía la respuesta del acelerador, lo que decepciona al esperar más sensación de inmediatez a la presión sobre el pedal derecho.

## LA GAMA CLIO, CON EL R.S. LINE COMO ESTRELLA HERENCIA DE COMPETICIÓN

La gama española del nuevo Clio comprende tres motores de gasolina, con 75, 100 y 130 CV, y dos motorizaciones diésel, con 85 y 115 CV; además de cuatro niveles de acabado: Life, Intens, Zen y R.S. Line. El motor SCe de tres cilindros y 75 caballos, que llega a finales de año, estará asociado a un cambio manual de 5 velocidades; el TCe de 100 llegará con las primeras entregas en el mes de septiembre con un cambio manual de 5 velocidades, aunque a finales de año también dispondrá del cambio automático XTronic y una versión de GLP; y también desde el principio se ofrecerá el TCe de 130. El acabado R.S. Line solo se podrá pedir con los motores de gasolina de 100 y 130 CV; el Zen, con todos salvo el de 75 CV; el acabado de acceso Life, solo con el de 75 CV; y el Intens estará disponible con los motores de 75 y 100 en gasolina, y con el de 85 en

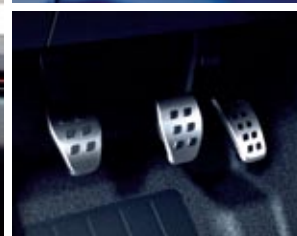
diésel. Y en 2020 el Clio recibirá una motorización híbrida E-Tech con un motor de gasolina 1.6 de origen Nissan y dos motores eléctricos. Y lo más interesante de esta versión es que podrá hacer en modo eléctrico, y siempre que

no se le pidan más de 35 kW, hasta 5 kilómetros sin sobrepasar los 80 km/h. Este dato será clave para lograr un 40 por ciento de ahorro en consumo en ciclo urbano respecto a un motor de gasolina clásico. El Clio con aca-

que simula la fibra de carbono, un volante deportivo de cuero perforado con el doble rombo R.S., unos pedales de aluminio y una estética interior salpicada de piezas negras con respuntes y ribetes rojos. Ya en el exterior,



▶ Los Clio R.S. Line cuentan con un acabado específico más deportivo, en el que destacan los asientos, los pedales de aluminio, los logos o la rejilla delantera en nido de abeja.



◀ El motor TCe de 130 CV es uno de los dos que se pueden combinar con el acabado R.S. Line.

bado R.S. Line sustituye al actual GT Line, añadiendo contenido y una estética más agresiva. En el interior del nuevo Clio R.S. Line encontramos unos asientos deportivos con mayor sujeción lateral, inserciones con una estética

el Clio R.S. Line destaca del resto por su lámina F1 característica de todos los R.S. Line, por la calandra frontal en nido de abeja, por las llantas de aleación de 17 pulgadas de diseño específico y por una zaga de diseño más deportivo.

# PURA PASIÓN. PURA PRECISIÓN.

MICHELIN PILOT SPORT 4 S



NÚMERO  
**UNO**  
MÁXIMAS  
PRESTACIONES.<sup>1,2</sup>



**Nº1 EN FRENADA  
EN SUELO SECO  
Y EN SUELO  
MOJADO.<sup>1</sup>**

**Nº1 EN TIEMPO  
POR VUELTA EN  
SUELO SECO.<sup>1</sup>**

**Nº1 EN DURACIÓN.<sup>2</sup>**

(1) Resultado de los tests externos realizados por TÜV SÜD en junio y julio de 2016 en un vehículo Audi A5/S5 en la dimensión 255/35-R19 96Y XL con BRIDGESTONE Potenza S001, CONTINENTAL SportContact 6, DUNLOP Sport Maxx RT 2 y GOODYEAR Eagle F1 Asymmetric 3, y de los tests externos realizados por TÜV SÜD en junio 2017 en un vehículo Audi A3 en la dimensión 235/35-19 91Y XL con PIRELLI P Zero.

(2) Resultado de los tests externos realizados por DEKRA Test Center en junio y julio de 2016, en un vehículo Audi A4, en la dimensión 255/35-19 96Y XL con BRIDGESTONE Potenza S001, CONTINENTAL SportContact 6, DUNLOP Sport Maxx RT 2, GOODYEAR Eagle F1 Asymmetric 3, y de los tests externos realizados por DEKRA Test Center en un vehículo Audi A3 en junio y julio 2017 en la dimensión 235/35-19 91Y XL con PIRELLI P Zero.



**MICHELIN**



# Nuevo casi del todo



La gama de este atractivo modelo se actualiza a fondo, tanto en la variante SUV como en su formato Coupé. La oferta de motorizaciones es completamente nueva, se introducen más asistentes de conducción y se mejora su capacidad 'off road'. Llegará en apenas una semanas.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Cuatro años después de su lanzamiento, la gama GLC se actualiza a conciencia, tanto en su formato SUV como en la atractiva carrocería Coupé. Los cambios saltan a la vista a nivel estético, pero la puesta al día salpica también a los sistemas de infoentretenimiento, asistentes de conducción y, sobre todo, a la gama de motorizaciones, que es nueva de arriba abajo.

Bajo el capó, este exitoso

modelo estrena una eficiente familia de motores de cuatro cilindros, tanto en gasolina como en diésel. Los primeros se asocian a un sistema eléctrico de 48 voltios EQ Boost que apoya al motor térmico para reducir el consumo y, de paso, conquistar la etiqueta ECO de la DGT.

Los diésel tardarán unos meses en incorporar esta tecnología micro-híbrida, pero ya cumplen con la exigente norma Euro 6d que entrará en vigor el 1 de enero de 2020.

Toda esta nueva gama de motorizaciones estará disponible en julio, siempre asociada a una transmisión automática de nueve relaciones con convertidor de par y a la tracción total 4Matic.

Se mantienen las exclusivas versiones AMG GLC 63 y AMG GLC 63 S, con sus V8 de 476 y 510 CV, respectivamente. Más adelante llegará también el AMG GLC 43 de acceso. Todos ellos incorporan, por supuesto, las novedades estéticas y tecnológicas del

resto de la familia, pero se demarcan con un diferencial autoblocante de serie o un nuevo programa 'Calzada Resbaladiza' en el AMG Dynamic Select, entre otras mejoras.

A la vuelta del verano llegará una variante híbrida enchufable de gasolina 300e, y ya en 2020 se lanzará la variante plug-in diésel 300 de, con mecánicas heredadas en ambos casos de la Clase E, con 320 y 306 CV de potencia, respectivamente, y etiqueta '0 Emisiones'. Ambos superan los 50

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	200 4MATIC	300 4MATIC	200 D 4MATIC	220 D 4MATIC	300 D 4MATIC
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991	1.991	1.950	1.950	1.950
Potencia máxima/rpm	197 CV / 5.500-6.100	258 CV / 5.800-6.100	163 CV / 3.200-4.600	194 CV / 3.800	245 CV / 4.200
Par máximo/rpm	32,7 mkg/1.650-4.000	37,8 mkg/1.800-4.000	36,7 mkg/1.600-3.000	40,8 mkg/1.600-2.800	51,0 mkg/1.600-2.400
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 9 vel.	Automática de 9 vel.	Automática de 9 vel.	Automática de 9 vel.	Automática de 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos	235/60 R18	235/60 R18	235/60 R18	235/60 R18	235/60 R18
Peso (kg)	1.800	1.805	1.835	1.835	1.835
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.669 / 1.890 / 1.644	4.669 / 1.890 / 1.644	4.669 / 1.890 / 1.644	4.669 / 1.890 / 1.644	4.669 / 1.890 / 1.644
Volumen maletero (l)	580 / 1.150	580 / 1.150	580 / 1.150	580 / 1.150	580 / 1.150
Capacidad depósito (l)	66	66	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	6,2	8,9	7,9	6,2
Velocidad máx. (km/h)	215	240	205	215	240
Consumo mixto (l/100 km)	7,1-7,4	7,1-7,4	5,2-5,4	5,2-5,4	5,7-5,9
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	162-169	162-169	137-144	137-144	151-157
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

PRECIO **N.D.**

EMISIONES OFICIALES: DE 137 A 169 G/KM

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

Calidad y confort de marcha. Motores eficientes. Paquete técnico Offroad muy eficaz. Gama AMG.

#### DEBE MEJORAR

Sin opción a caja manual y tracción 4x2. Plaza central. Motores diésel sin EQ Boost de momento.



▲ El maletero ofrece 580 litros en la versión SUV. El portón es eléctrico.



▲ El paquete técnico Offroad contempla ahora dos programas diferentes. Afrontamos un exigente circuito con todo tipo de 'trampas' y podemos asegurar que no es un SUV más, pues superó obstáculos que parecían pensados para un auténtico todoterreno.



▲ El interior se remata con calidad y el cuadro de mandos puede ser totalmente digital. La pantalla del salpicadero táctil puede ser de hasta 10,25 pulgadas, y ya se incluye el asistente personal MBUX.





# Y SE MUEVE... ESTE PROTOTIPO ES TOTALMENTE FUNCIONAL, Y SI LO FABRICARAN SERÍA UN ACIERTO

El sexto 'concept car' creado por estudiantes de Skoda es este sorprendente Mountiaq, un aventurero pick-up que nace de un Skoda Kodiaq y que nosotros hemos tenido la suerte de conducir, junto a sus antepasados.



◀▶ La parte trasera fue la que más trabajo requirió. Las diversas soluciones 'off-road' son sensacionales y hay detalles creados con impresión 3D. Tras sus asientos se esconde una nevera y un equipo de sonido con 2.000 vatios de potencia.

DESDE 2014  
Cada año, un prototipo

Si eres un joven que estudia Formación Profesional y una marca te da carta blanca para fabricar un prototipo, ante ti tienes una oportunidad única. Y eso es lo que Skoda hace cada año con sus alumnos, quienes desde 2014 desarrollan un 'concept' sobre la base de un modelo de calle. Todo comenzó con el Skoda CityJet –en azul y blanco–, al que siguió el Skoda Funster, que era un Fabia pick-up. En 2016 desarrollaron el Atero –un Spaceback coupé–, y un año más tarde aparece el Skoda Element, un Citigo playero de motor eléctrico –derecha, arriba–. Cada año iban subiendo el listón hasta llegar al Sunroq de 2018 –abajo, en rojo–, un Karoq descapotable.



▶ La Escuela Vocacional de Skoda se fundó en 1927, y todos los años pasan por ella más de 900 estudiantes. Cada uno de estos prototipos creados desde 2014 son totalmente operativos.



## Con mucha ilusión

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

A lo largo de mi vida he tenido la gran suerte de poder conducir deportivos que cuestan 'un ojo de la cara', artesanales berlinas que rebosan lujo por los cuatro costados o prototipos únicos creados a mano y que, aunque su precio daría como para retirarnos, suenan a verdadero cartón al cerrar cualquiera de sus puertas. Ahora bien, seguro que ninguno de ellos se ha fabricado con tanta pasión como este Skoda Mountiaq, pues han sido 35 aprendices de la Escuela de Formación Profesional de Skoda los encargados de crearlo desde cero.

Aunque tampoco 'desde cero', pues este prototipo nace de un Skoda Kodiaq en el que se pusieron a trabajar hace ahora ocho meses.

Desde entonces se ha sometido a todo tipo de modificaciones, incluyendo numerosas horas de trabajo 'de corte y confección' para eliminar su parte trasera y convertirlo en un pick-up.

Adaptar las nuevas aletas o el portón trasero es lo que más quebraderos de cabeza dió a estos estudiantes, cuya

edad se encuentra entre los 17 y los 20 años. Pero el resultado es impresionante.

Tanto, que se animaron a ensanchar su carrocería, que ahora mide dos metros gracias a unos pasos de rueda que dan cabida a unas llantas Rockstar II de 17 pulgadas, cuyos elementos centrales han sido creados con una im-

presora 3D y que calzan neumáticos off-road en medida 245/65 R17.

Las puertas se tuvieron que modificar, y se crearon desde cero las ventanas laterales y la trasera, además de los compartimentos que se esconden bajo el piso trasero. No en vano, en este Skoda Mountiaq se han invertido

más de 2.000 horas de mano de obra.

Muchas de ellas modificando también sus suspensiones, que logran 29 centímetros de altura libre al suelo. Y otras tantas aplicando este llamativo color Naranja Sunset.

Con el fin de incrementar su capacidad 'off-road' se de-

cantaron por equiparlo con diferentes protecciones para los bajos, barra delantera con cabrestante para remolcar cinco toneladas, 'snorkel' para mejorar su capacidad de vadeo, luces LED adicionales en el paragolpes y el techo...

Pero lo mejor de todo es que este ilusionante prototipo

se mueve gracias a un 2.0 TSI con 190 CV. Y ninguno de sus creadores se opuso a que lo pudiéramos conducir.

El puesto de conducción del Mountiaq es como el de cualquier Kodiaq, pero cuenta con deportivos asientos, detalles naranjas y un techo con el emblema de la firma

checha iluminado. Los refuerzos elevan su peso hasta los 2.450 kilos, pero se mueve con gran soltura. Es ágil y el sonido de su escape invita a seguir conduciendo horas y horas este prototipo creado por unos 'chavales' a los que Skoda les ha dado una oportunidad única.



▼ Ocho meses, y más de 2.000 horas, han invertido estos 35 estudiantes en crear el Mountiaq. Sus edades oscilan entre 17 y 20 años.



ORIGINAL EL DISEÑO DEL KONA LLAMA LA ATENCIÓN POR SU PERSONALIDAD



# Un SUV diferente

Ha llegado con un pan bajo el brazo en forma de 'Coche del Año en España 2019', galardón que no hace sino refrendar sus numerosas y atractivas cualidades. Destaca por su diseño, tecnología, confort de marcha y dinámica, ofrece una amplia gama de motores, versiones con tracción delantera o total y está disponible desde 13.900 euros si aplicamos todos los descuentos.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

El segmento SUV-B es el que mayor incremento de ventas ha protagonizado en los últimos meses. Y ahí Hyundai está muy bien representada, con su amplia gama Kona, vehículo que actualmente

presume del galardón 'Coche del Año en España 2019'.

Y no lo es porque sí. Este modelo entra por los ojos gracias a un diseño tan original como personal, presenta un interior realmente amplio y pone en juego una amplia gama de motorizaciones y

asistentes tecnológicos que completan su atractivo.

Mide 4,17 metros de longitud y su estética es más aparente debido a las protecciones de plástico que rodean la carrocería y a los 17 centímetros de altura respecto al suelo. Son dos aspectos

muy apreciados para moverse por la 'jungla' urbana; pero también si pensamos en usos fuera del asfalto.

El techo bicolor, las llantas de aleación de hasta 18 pulgadas, la antena de techo tipo aleta de tiburón o los originales grupos ópticos delan-

El interior se remata con gran precisión y originalidad. El Kona hace gala de un equipamiento generoso y sofisticado. El Head up Display ofrece información sin desviar la vista.

teros y traseros contribuyen a fomentar su expresividad.

A pesar de sus contenidas medidas exteriores, el Kona sorprende por su gran aprovechamiento del espacio interior. Delante la ergonomía es más que satisfactoria, los acabados resultan vistosos y

las butacas, además de confortables, pueden estar calefactadas y ventiladas.



## KONA HYBRID

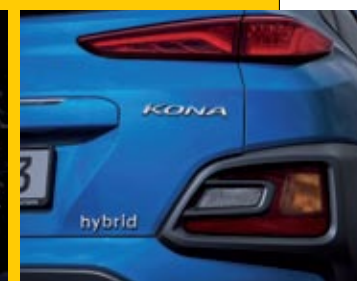
141 caballos, consumo de 3,9 litros y etiqueta ECO

Se le esperaba, porque la tecnología ya estaba en casa, y desde este verano ya será una realidad. El Kona, tras las variantes térmicas y eléctricas, se sube al carro de la hibridación con esta eficiente y recientemente estrenada versión Hybrid.

Con ingredientes heredados en gran parte del Hyundai Ioniq, el actor principal sigue siendo el motor de gasolina 1.6 GDI, que rinde 105 CV de potencia. El propulsor eléctrico aporta 44 caballos por sí mismo, y cuando los dos se ponen a trabajar codo con codo la potencia combinada del sistema es de 141 CV, y hasta 27,0 mkg de par máximo. Para el cambio se recurre a la también conocida transmisión automática de seis velocidades con doble embrague, levas en el volante y un programa Sport. El sistema híbrido se completa con una batería de polímeros de iones de litio que tiene una capacidad de 1,56 kWh y que se recarga por efecto de la fre-



Esta nueva versión híbrida presume de detalles específicos, tanto el interior como en el exterior. El asistente ECO-DAS optimiza la energía gracias a la información del navegador.



nada regenerativa. En modo cien por cien eléctrico, puede circular un par de kilómetros.

El consumo medio homologado es de 3,9 litros cada 100 kilómetros y su velocidad máxima es de 160 km/h.

Destacar en su dotación el sistema de asistencia ECO-DAS, que optimiza el consumo gracias a un sistema predictivo que administra la energía en función del trazado, gracias a la información del navegador.

como eficiente. A las variantes eléctrica e híbrida –ver cuadros– añade una gama de motores de gasolina y diésel muy competitiva.

La versión de acceso en gasolina comienza con un bloque 1.0 T-GDI turboalimentado que eroga 120 CV de potencia. Pese a su naturaleza tricilíndrica es un motor silencioso, refinado y muy resolutivo. Asociado a una caja manual de seis relaciones, homologa un consumo medio desde 5,5 litros, y

es capaz de alcanzar los 181 km/h.

Por encima se sitúa el brioso y competitivo 1.6 T-GDI, ya con cuatro cilindros, que incrementa la potencia hasta los 177 CV. En este caso la velocidad máxima es de 205 km/h, y siempre se asocia a la confortable transmisión automática DCT de siete relaciones con doble embrague. Sí podemos elegir, no obstante, entre tracción delantera o tracción total.

Los que prefieran la tecno-

los que prefieran la tecno-

los que prefieran la tecno-

los que prefieran la tecno-



# AMPLIA GAMA MOTORES DE GASOLINA Y DIÉSEL ENTRE 115 Y 177 CV, CAJAS MANUALES Y AUTOMÁTICAS, Y VERSIONES 4X2 Y 4X4



## KONA ELECTRIC

### Hasta 204 CV y 449 kilómetros de autonomía

Hace ya unos meses que Hyundai sorprendió con el lanzamiento de su primer SUV eléctrico en Europa. Como el resto de la gama, el Kona EV es un vehículo cómodo y versátil para el día a día, pero ante todo es eficiente y limpio. Mide 4,18 metros de longitud y equipa un motor eléctrico que, según la versión elegida, tiene dos rendimientos diferentes. Porque en la variante de acceso rinde 136 CV y se asocia a una batería con una capacidad de 39,2 kWh, binomio que brinda una autonomía total de hasta 345 kilómetros, o 289 con el nuevo ciclo WLTP. Un escalón por encima encontramos la versión más prestacional, ya con 204 caballos de potencia y una autonomía de hasta 546 kilómetros –449 según la norma WLTP– gracias a una batería, también de polímeros de iones de litio, que incrementa la capacidad hasta los 64 kWh. El par máximo es idéntico, y altísimo, en ambos casos: 40,3 mkg. Como es lógico, las prestaciones de esta última versión resultan más enérgicas, alcanzando los 167 km/h de velocidad máxima y acelerando de

0 a 100 km/h en 7,6 segundos –155 y 9,7, respectivamente, en la variante de 136 CV–. La nueva plataforma desarrollada para este modelo permite ubicar la batería bajo el piso, entre ambos ejes, sin comprometer por tanto la habitabilidad del conjunto. El tiempo de carga varía en función de la capacidad de la toma y de la versión. En el Kona eléctrico de 39,2 kWh oscila, por ejemplo, entre 6 horas y 10 minutos en un punto doméstico y los 54 minutos usando un cargador de alta capacidad de 100 KW, en este caso hasta el 80 por ciento. El Kona EV más potente incrementa el tiempo hasta las nueve horas y media en el primer caso, pero comparte los 54 minutos en el segundo. El consumo medio es de 15 kWh cada 100 kilómetros en la versión de 136 CV y de 15,4 en la de 204 CV. La gestión de los motores se realiza por medio de una transmisión automática de una sola velocidad, que se acciona por medio de un botón electrónico 'shift-by-wire', y la tracción es exclusivamente delantera. El usuario puede elegir entre tres programas de conducción diferentes –ECO, Normal y Sport–, y



▶▶ Desde la pantalla del salpicadero tenemos acceso a una completa información, como la autonomía, tiempos de recarga, consumos...



también puede dosificar en tres niveles distintos la intensidad de la frenada regenerativa desde las levas situadas en el volante. El Kona eléctrico se distingue del resto de la gama al incorporar

una rejilla frontal cerrada y se rodea de una tecnología tan generosa como avanzada en aspectos como la seguridad, el confort o el infoentretenimiento.

◀◀ La toma de carga va en el frontal, y en apenas 54 minutos se completa al 80 por ciento usando un cargador de alta capacidad. La autonomía del Kona eléctrico alcanza los 449 kilómetros.



▶▶▶ El maletero ofrece un mínimo de 361 litros, ampliables hasta 1.143 si se abate el respaldo trasero. En su dotación contempla faros Full Led y una generosa oferta de llantas de aleación.



logía turbodiésel deben prestar atención al bloque 1.6 CRDi, que se desglosa en dos niveles de potencia distintos. Comienza con la versión de 115 caballos asociada exclusivamente a una caja manual de seis relaciones. Homologa un consumo medio a partir de 4,1 litros y presume de un gran rendimiento, como demuestran los 183 km/h de velocidad punta o los 10,7 segundos que necesita para acelerar de 0 a 100 km/h.

Y más resolutive todavía es la versión 1.6 CRDi de 136 CV, en este caso gestionada por la ya mencionada caja DCT de doble embrague y siete relaciones, y con posibilidad también de elegir entre tracción 4x2 y 4x4.

Todos los Kona que montan tracción total introducen cambios en el chasis, ya que en el eje trasero apuestan por un esquema independiente, en lugar de un eje torsional. En condiciones normales la tracción actúa sobre las ruedas delanteras para mejorar el consumo, pero en caso de necesidad se puede enviar hasta un 50 por ciento de la motricidad al eje trasero en milésimas de segundo para estabilizar el vehículo.

Además, añade una función de bloqueo del diferencial central, activa hasta los 40 km/h. Y el control de descensos de pendientes DBC se ofrece de serie en toda la gama de motorizaciones y transmisiones.

El usuario puede elegir entre tres programas diferentes de conducción: ECO, Normal y Sport. Al activar uno u otro varía el mapa de gestión del motor, de la transmisión DCT, de la dirección y de la tracción total.

El Kona hace gala de una generosa y avanzada dota-

ción en aspectos relacionados con la seguridad, el confort y la conectividad. Además de las cinco estrellas logradas en las pruebas de colisión EuroNCAP, añade elementos heredados de sus hermanos mayores en Hyundai.

En este sentido, incorpora asistentes tan sofisticados como un sistema de mantenimiento de carril que evitará que nos salgamos por un descuido. También incluye un asistente de frenada de emergencia automática que detecta a peatones, una aler-

ta de fatiga del conductor, un control del ángulo muerto generado por los retrovisores exteriores o unas luces de carretera inteligentes.

Tampoco faltan detalles como el Head-up Display, un cargador inalámbrico del móvil, faros Full Led, cámara de visión trasera, un equipo de sonido de alta gama KRELL o un completo sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 8 pulgadas que integra funciones de navegación y conectividad compatibles con Apple CarPlay y Android Auto.



El Arona ha sorprendido incluso a los más optimistas en Seat debido a la gran aceptación que este práctico SUV ha tenido en el mercado a nivel de ventas. En su amplia gama de motorizaciones destaca la eficiente versión turbodiésel 1.6 TDI con 95 CV, asociada tanto a un cambio manual como a la caja automática DSG. Si nos gusta hacer kilómetros, salen las cuentas...



# Español universal

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

El segmento de los SUV urbanos crece sin parar, un mercado de moda por su polivalencia de uso y comedido tamaño. Y es ahí donde se encuadra el Seat Arona, modelo que forma parte de la extensa gama 'todocamino' de la marca española, junto a Ateca y Tarraco, este último con hasta siete plazas.

El Arona es el más modesto en tamaño –mide apenas 4,14 metros de longitud–, pero es el de mayores ventas en la actualidad. Fabricado en Martorell desde la misma plataforma MQB A0 desde la que nace el Ibiza, este aspecto le permite presumir de un peso contenido y una mayor rigi-

dez torsional, y rodearse de avanzadas tecnologías en su equipamiento.

También presume de una amplia gama de motorizaciones de gasolina, diésel e, incluso, de una atractiva variante alimentada por gas natural GNC. Algunos tratan de condenar al diésel, pero lo cierto es que a la hora de hacer kilómetros las cuentas salen, y parece que a esta tecnología le queda cuerda para rato.

El Arona tiene un consolidado representante en este sentido. Se trata del bloque 1.6 TDI de cuatro cilindros, que rinde 95 caballos de potencia y eroga un par máximo de 25,5 mkg, disponible entre 1.500 y 2.600 rpm. Alimenta-

do por inyección directa por conducto común y turbo por geometría variable, se trata de un propulsor que presume de un gran equilibrio entre rendimiento y economía de uso.

Esta mecánica se puede asociar tanto a una caja manual de cinco relaciones como a la transmisión automática DSG con doble embrague de siete velocidades. Esta última, cuyo sobrecoste es de 1.320 euros, tiene un programa deportivo, así como función secuencial desde la palanca o mediante las levas situadas en el volante. A cambio nos facilitará enormemente la vida, sobre todo en la gran ciudad, uno de los escenarios en los que el Arona se mueve con mayor agilidad.



▶▶ La presentación interior del Arona es muy atractiva, y la generosa altura del puesto de conducción facilita la visibilidad en la ciudad. La dotación tecnológica es muy extensa, y gran parte de ella se gestiona desde la completa pantalla táctil de 8 pulgadas que preside el salpicadero.



Y lo hace porque presenta una altura libre al suelo de 19 centímetros, aspecto que facilita un acceso más confortable al interior y una mejor visibilidad de todo lo que nos rodea. Además, las protecciones que incorpora en la carrocería nos hacen más 'fuertes' en la jungla urbana. En este tipo de conducción podemos registrar consumos en torno a los 5,5 litros cada 100 kilómetros.

Su versatilidad de uso también lo hace apto para afrontar largos desplazamientos por carretera. De hecho, es capaz de alcanzar los 172 km/h de velocidad punta, o de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 12 segundos, en el caso de la versión manual.

Su excelente chasis resulta muy confortable, pero si por algo se distingue Seat es por esa puesta a punto especial con marcado acento deporti-

vo en todos sus modelos. Y el Arona no es una excepción.

En el eje delantero apuesta por un esquema McPherson, mientras que detrás monta un eje semirrígido. Cuando llegan las curvas hace gala de una agilidad y un tacto general agradable, situándose en este sentido en el grupo de cabeza de su segmento. La dirección con asistencia eléctrica es rápida y precisa, ayudando a la dinámica del conjunto.

También su contenido peso –1.297 kilos– es clave en ese gran comportamiento.

Asimismo, los frenos protagonizan un trabajo excelente, si bien en este apartado hay que destacar que la variante DSG sale beneficiada al montar también discos en las ruedas traseras, en lugar de los tambores empleados por la variante manual.

Este modelo ofrece la posibilidad de elegir entre tres







◀ El interior ofrece una gran habitabilidad y hace gala de una buena ergonomía. El maletero contempla un mínimo de 400 litros, volumen ideal de cara a los viajes.

tar de un potente equipo de sonido con 300 W, un control de velocidad de crucero adaptativo con función Stop&Go, acceso y arranque sin llave, frenada de emergencia automática en ciudad Front Assist, aparcamiento asistido Park Assist, asistente de arranque en rampa, cámara trasera...

Y no menos atractiva es su completa oferta multimedia, con el sistema Full Link que permite vincular el teléfono mediante Seat DriveApp y Apple Car Play, Android Auto y Mirror Link en la generosa pantalla táctil de 8 pulgadas del salpicadero.

El Arona 1.6 TDI 95 CV está disponible con los acabados Reference, Style y Xcellence.

modos de conducción –Normal, Eco y Sport–, además de una configuración Individual que nos permite variar los parámetros del motor, del cambio DSG o de la dirección. Este asistente SEAT Drive Profile se contempla como opción, junto a unas llantas de 18 pulgadas.

Lo mejor, sin duda, es que tras completar un desplazamiento con todo tipo de paisajes, ya sea ciudad, carretera o autopista, el ordenador de a bordo apenas registrará 5,0 litros de consumo medio, una cifra sumamente atractiva.

Y no es el aspecto dinámico su único argumento sólido. También conquista por su agradable interior y completa dotación tecnológica. A pesar de sus contenidas medidas exteriores, el Arona ofrece una notable habitabilidad.

Delante, las confortables butacas ayudan a completar una ergonomía más que satisfactoria, y detrás el espacio es notable, tanto en cotas de altura y anchura como en el acomodo para las piernas.

Destaca, asimismo, su generoso maletero. Parte de una capacidad mínima de 400 litros, cuenta con un doble fondo y, en caso de necesidad, permite multiplicar el volumen con sólo abatir el respaldo trasero, dividido en dos secciones. El piso de carga queda totalmente plano.

En su equipamiento se rodea de sofisticados elementos, heredados en gran parte

del Ateca. Por eso presume en opción del completo cuadro de mandos Digital Cockpit, configurable al gusto, o de unos eficientes faros delanteros con tecnología Full Led, autoajustables durante la conducción.

También se puede disfru-



▶ Comparte la moderna plataforma MQB A0 con el Ibiza, pero hereda rasgos físicos más similares a los del Ateca. Además, ofrece una amplia oferta en cuanto a personalización se refiere.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI	1.6 TDI DSG
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	95 CV/2.750-4.600	95 CV/2.750-4.600
Par máximo/rpm	25,5 mkg/1.500-2.600	25,5 mkg/1.500-2.600
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Automática, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.297	1.320
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.138 / 1.780 / 1.552	4.138 / 1.780 / 1.552
Volumen maletero (l)	400-1.280	400-1.280
Capacidad depósito (l)	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,9	12,8
Velocidad máx. (km/h)	172	174
Consumo mixto (l/100 km)	4,3	4,4
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	113	115
Precios desde... (euros)	19.900	22.490

## ETIQUETA 'C'

### Más efectiva de lo que parece

La mecánica 1.6 TDI del Arona cuenta con inyección directa por rail común, turbocompresor y un sistema Start&Stop que contribuye a los magníficos registros de consumo y emisiones de CO<sub>2</sub>. La ahorradora variante diésel del Arona recibe la etiqueta 'C' de la DGT, lo que le permite por ejemplo acceder a urbes como Madrid, incluso durante sus severos protocolos antipolución. De esta manera nuestro protagonista podrá entrar en la capital en cuatro de los cinco episodios que contempla la actual normativa: desde el escenario 2 podremos circular, aunque no aparcar en las plazas y horarios SER; y sólo en el escenario 5, el más restrictivo, nos impedirían circular por la ciudad. Otro tanto sucede en 'Madrid Central', área a la que podemos acceder con etiqueta 'C' si nos dirigimos a un estacionamiento.





**ASEQUIBLE POR MENOS DE 30.000 EUROS LEXUS OFRECE UN UX 250h CON UN BUEN NIVEL DE EQUIPAMIENTO Y ETIQUETA ECO**

# ECO fuerza

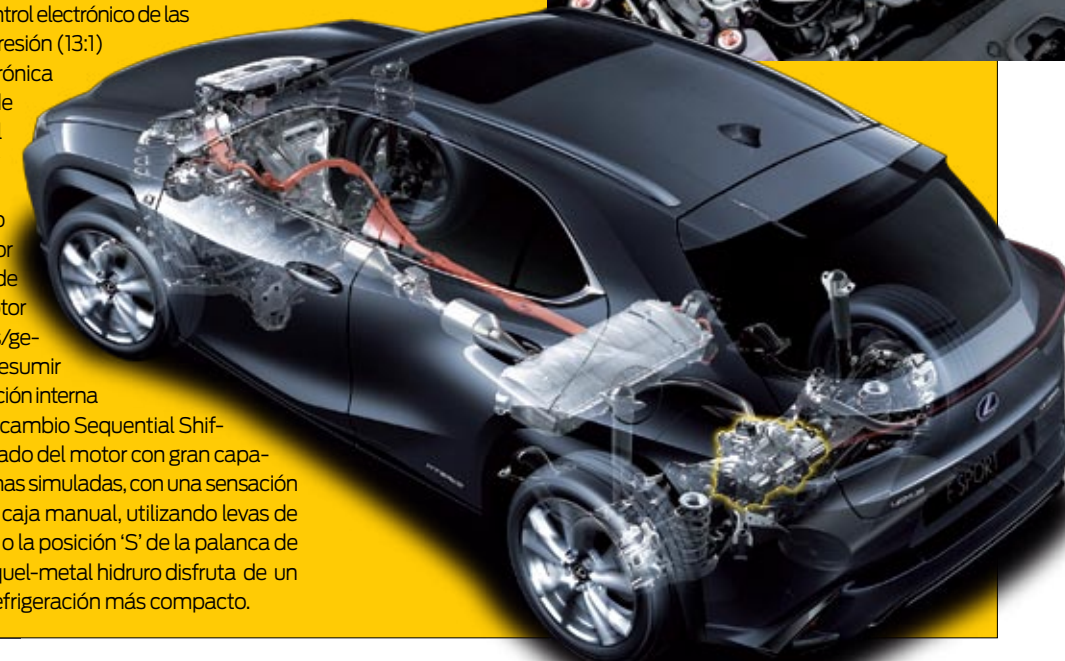


El UX 250h llega con la fuerza de un diseño rompedor, unas prestaciones de GTI y un agrado de uso fuera de lo normal. Y se convierte en el crossover más barato de Lexus. Además, la gama cuenta con tracción delantera o total, y versiones deportivas F SPORT. Todos, con etiqueta ECO de la DGT.

## LEXUS HYBRID DRIVE Sencillo, eficaz y ECO

El UX incorpora una tecnología híbrida de autorrecarga con una eficiencia inigualable en consumo. La esencia de la potente combinación de motor eléctrico y de gasolina del UX 250h la constituye la unidad de control de potencia, que ahora es un 20 por ciento más pequeña y un 10 por ciento más ligera. El motor 2.0 de gasolina de 109 CV del UX es uno de los más eficientes construidos por Lexus; y algunos de sus avances son el control electrónico de las válvulas VVT-i, su elevada compresión (13:1) y el sistema de inyección electrónica D4-S. Además, la recirculación de calor de escape permite que el motor se caliente con rapidez y la Admisión Variable Inteligente mejora la respuesta y, al mismo tiempo, reduce las emisiones. Por su parte, la transmisión híbrida de última generación conecta el motor de gasolina a uno o dos motores/generadores eléctricos, y puede presumir de un 25 por ciento menos de fricción interna que los sistemas anteriores. Y el cambio Sequential Shiftmatic ofrece una fuerza de frenado del motor con gran capacidad de respuesta en seis marchas simuladas, con una sensación de cambio parecida a la de una caja manual, utilizando levas de cambio montadas en el volante o la posición 'S' de la palanca de cambios. La nueva batería de níquel-metal hidruro disfruta de un nuevo diseño y un sistema de refrigeración más compacto.

► El sistema híbrido de Lexus consigue unos consumos magníficos en ciudad y muy buenas prestaciones.



El Lexus UX 250h incorpora una tecnología híbrida de autorrecarga de cuarta generación que genera 184 CV de potencia, que se combina con una nueva batería de níquel-metal hidruro y un nuevo sistema de refrigeración que están situados debajo del asiento trasero del coche, lo que no sacrifica demasiado la capacidad del maletero. Esto también contribuye a lograr un bajo centro de gravedad del vehículo que garantiza un comportamiento noble y divertido. El UX 250h ofrece la opción de elegir entre tracción delantera o tracción integral eléctrica E-FOUR. Este sistema utiliza un motor/generador eléctrico específico independiente en el eje trasero. Gracias a la distribución de potencia ininterrumpida entre los ejes, la conducción es más estable –incluso en vías cubiertas de nieve–; pero, sin embargo, el consumo de com-

bustible es inferior al de los sistemas de tracción integral convencionales. En este sentido destacan los 5,3 l/100 km de gasto medio, según normativa WLTP, logrados por el UX 250h de tracción delantera, o los 5,8 l/100 km de la versión con tracción total.

El UX 250h está disponible desde 29.900 euros financian-

do. Una versión Business con un equipamiento muy completo de serie. Además, está el UX 250h con tracción total, que parte de los 37.900 euros. Pero para los que buscan un híbrido con carácter y una estética más deportiva, Lexus tiene en su catálogo el UX 250h F SPORT, que incluye una parrilla de diseño

exclusivo, con un patrón de malla creado mediante distintas piezas en forma de L. El paragolpes delantero F SPORT exclusivo aloja unos grandes faros antiniebla biselados, con molduras en forma de L y el mismo patrón de malla de la parrilla. Y el paragolpes trasero se ha renovado, junto a un acabado negro intenso en las

molduras delanteras y traseras que completan la imagen del F SPORT. Dos de los 13 colores exteriores disponibles, Blanco Nova y Azul Eléctrico, son específicos de esta versión. Y el interior exclusivo incorpora asientos delanteros deportivos hechos con una técnica desarrollada por primera vez para los modelos Lexus F, que ayuda a que las butacas se adapten al cuerpo del ocupante. Los asientos delanteros especiales ajustables eléctricamente en ocho direcciones cuentan con ajuste lumbar, así como ajuste manual hacia delante/detrás para los reposacabezas.

La versión más deportiva del F SPORT cuenta con una gran pantalla LCD de 8 pulgadas que varía en función del modo de conducción seleccionado. Solo para el F SPORT, el anillo de indicadores móvil, originario del supercoche Lexus LFA y empleado tam-



▼▲ El UX 250h es un Lexus, con todo lo que ha caracterizado habitualmente a la marca Premium. Calidad y diseño destacan.



bién en el coupé premium LC, permite cambiar fácilmente el contenido visualizado. Con solo pulsar un botón del volante se mueve el anillo a la derecha y se amplía la pantalla informativa. El pack lo completan el volante y la palanca del cambio de marchas acabados en cuero, y el reposapiés y los pedales de aluminio.

El UX 250h F SPORT puede ir equipado con un sistema de Suspensión Variable Adaptativa (AVS, Adaptive Variable Suspension) que se estrenó en los buques insignia LC y LS. Esta solución incrementa la dureza de amortiguación para reducir al mínimo la inclinación en las curvas o al cambiar de carril, y reduce la fuerza de amortiguación al circular en línea recta para conservar la calidad de la marcha.

El ajuste de la suspensión



◀▲ En los Lexus UX 250h de tracción delantera la capacidad del maletero es de 438 litros, ampliables a 1.231. Como en todo buen modelo Premium, el interior está muy cuidado a todos los niveles.





# SEGURIDAD EL UX VA EQUIPADO CON TODO LO NECESARIO



## SEGURIDAD El mejor de su clase

El UX 250h es uno de los vehículos más seguros de su clase, tanto para el conductor como para los pasajeros –puntuación EuroNCAP del 96 % para adultos y del 85 % para niños–. El UX se sitúa entre los primeros de todos los vehículos probados según el nuevo régimen de pruebas 2019, más estricto, y ofrece la mejor protección de la categoría para peatones y ciclistas –puntuación del 82 % en protección a usuarios vulnerables de la vía–. Equipado con la más reciente versión del Lexus Safety System +, el pack de tecnologías avanzadas de seguridad activa de la marca, el nuevo Lexus presenta unas extraordinarias prestaciones de seguridad pasiva gracias a la altísima rigidez de su plataforma GA-C y sus 10 airbag de serie. La segunda generación del Lexus Safety System + incorpora varias prestaciones nuevas; y entre ellas destaca la detección diurna de ciclistas, o ahora también la detección nocturna de peatones, como parte del Sistema de Seguridad Precolisión (PCS) mejorado.

F SPORT incorpora unos resortes y barras estabilizadoras especiales, además de unos amortiguadores traseros de gran rendimiento, para una

conducción más refinada. La experiencia de conducción al volante del UX 250h F SPORT puede mejorar aún más con el Control de sonido activo

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	250h	250h E-FOUR
NP de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.987	1.987
Potencia máxima/rpm	146 CV / 6.000	146 CV / 6.000
Par máximo/rpm	18,4 mkg / 4.400	18,4 mkg / 4.400
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia motor delantero	109 CV	109 CV
Par motor delantero	20,6 mkg	20,6 mkg
Potencia motor trasero	-	7 CV
Par motor trasero	-	5,6 mkg
Potencia máxima total	184 CV	184 CV
Par máximo total	N.D.	N.D.
Tracción	Delantera	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática CVT 6 vel.	Automática CVT 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.615	1.675
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.495 / 1.840 / 1.520	4.495 / 1.840 / 1.520
Maletero (l)		438
Capacidad del depósito (l)		320
Tipo de batería	Níquel metal Ni-MH	Níquel metal Ni-MH
Voltaje (V)	216	216
Número de celdas	180	180
De 0 a 100 km/h (s)	8,5	8,7
Velocidad máx. (km/h)	177	177
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,3	5,8
Emissiones CO <sub>2</sub> WLTP	120 g/km	131 g/km
Precios desde... (euros)	<b>33.900</b>	<b>37.900</b>

## AERODINÁMICA Tecnología innovadora

Desarrollado en el túnel de viento de Lexus, uno de los más avanzados del mundo, los ingenieros del UX aplicaron un planteamiento radicalmente nuevo para lograr la mejor aerodinámica posible. Entre los avances se encuentran una luz trasera estabilizadora de la aerodinámica con aletas que contribuyen a la estabilidad general, unas molduras escalonadas en los pasos de las

ruedas que ayudan a reducir el balanceo y mantienen el vehículo estable y unas llantas con una aerodinámica inspirada en el mundo de la competición.



▶▶ La aerodinámica mantiene fríos los frenos y mejora la penetración.



▶ El acabado F SPORT goza de una estética deportiva que llama la atención.

(ASC, Active Sound Control), que genera el efecto auditivo de un motor subiendo y bajando de revoluciones, como en el caso de una transmisión automática con marchas. Por último, la función de Diseño de interacción sónica (SID, Sonic Interaction Design) ajusta el sonido que hace el vehículo al circular en modo Sport S+ (sonido S+).

Con gráficos 3D y numerosas opciones de cartografía, la pantalla de 10,3 pulgadas para los acabados F SPORT Cuero y Luxury, y la panta-

lla de 7 pulgadas para los acabados Business, Executive y F SPORT, se controlan mediante el Remote Touch Pad o comandos de voz, un nuevo Navegador Connected de Lexus que ofrece diferentes servicios de búsqueda online, tales como: búsqueda de Puntos de Interés (PDI) a través de Google, recepción de información de tráfico en tiempo real gracias a Google Street View, información de previsión meteorológica o el aviso de radares de velocidad con información en tiempo real a través de Coyote.



la frase

Ramón Ledesma. Asesor de Pons Seguridad Vial.



«El tráfico, como concepto, es algo más que gestionar o fiscalizar el desplazamiento de los vehículos a motor. Es preciso tomar decisiones como Estado sobre nuestra movilidad en sus diferentes modos y alternativas, y presentarlas a la sociedad como una política integral y cohesionada».

en breve

- **LISTAS PARA FABRICAR ELÉCTRICOS.** - Las inversiones de PSA en las plantas de Zaragoza, Vigo y Madrid las prepara para construir vehículos de propulsión eléctrica desde 2020, y convierten al grupo en el único constructor que fabricará eléctricos en todas sus plantas españolas.
- **SEAT INVIERTE EN BARCELONA.** - 57 millones de euros han costado la nueva prensa y las dos líneas de estampación en caliente puestas en marcha en la planta de Seat en la Zona Franca de Barcelona.
- **LAS AUTOMOVILÍSTICAS PIERDEN VALOR.** - Salvo VW, todas las marcas de coches bajan su valor en el ranking BrandZ de 2019 respecto al año anterior. Toyota, de nuevo, es la más valiosa del sector, aunque pierde un 3% y cae al puesto 41. Le siguen Mercedes-Benz (54) y BMW (55), ambas con -9%. Fuera ya de las cien primeras completan el 'top ten' Honda (-7%), Ford (-12%), Nissan (-8%), Tesla (-1%), Audi (-11%), VW (+12%) y Porsche, que se incorpora al listado en esta edición.

el puntazo

El 17% de los conductores manipula el móvil cuando va al volante. Lo dice un estudio de la OCU, que también desvela que el 24% habla sin manos libres.

No parece entrar en la cabeza de los españoles el peligro de las distracciones al volante, porque en el estudio realizado por la Organización de Consumidores y Usuarios casi uno de cada cuatro conductores reconoce hablar sin utilizar el manos libres, y hay un 17% que no se «corta» cuando tiene que escribir y leer whatsapps o manipular el navegador instalado en el teléfono. No menos preocupante resulta ese 43% que confiesa haber conducido tras ingerir alcohol, con un 6% «habiendo bebido bastante».

la cifra

37.170

millones de euros facturó el sector de componentes español en 2018 (+2,6% sobre 2017). Las exportaciones (el 57% de la facturación) marcaron récord (21.415 millones y +7%) y compensaron el recorte de las plantas españolas (-5,9%), que se quedaron en 10.270 millones.



TOM TOM TRAFFIC INDEX 2018

# Barcelona, la ciudad más congestionada de España

No se circula mal en España, o al menos a nivel de atascos nuestras grandes urbes no son en las que más se sufre de Europa y el mundo. Así se desprende del último Tom Tom Traffic Index, el documento que

analiza el tiempo que el conductor pierde en atasco en 403 ciudades de 56 países diferentes. En la lista, que encabeza la localidad india de Bombay con un promedio del 65 por ciento del tiempo

al volante sufriendo un embotellamiento, hay 25 ciudades españolas, con Barcelona como la más «atascada» del país, pero en el puesto 118 del ranking mundial y en el 61 del europeo -ver cuadros-. Aún

PEORES DEL MUNDO		LAS 25 ESPAÑOLAS	
Bombay (India)	65%	Barcelona	61
Bogotá (Colombia)	63%	Palma de Mallorca	100
Lima (Perú)	58%	Granada	111
Nueva Delhi (India)	58%	Madrid	134
Moscú (Rusia)	56%	Sa. Cruz de Tenerife	136
PEORES POR CONTINENTES		Sevilla	156
Norte América		La Coruña	175
Méjico DF (Méjico)	52%	Valencia	176
Los Ángeles (USA)	41%	Málaga	178
Vancouver (Canadá)	38%	Murcia	179
Nueva York (USA)	36%	Las Palmas	186
San Francisco (USA)	34%	Alicante	195
Sur América		Santander	196
Bogotá (Colombia)	63%	Pamplona	208
Lima (Perú)	58%	Gijón	211
Recife (Brasil)	49%	Córdoba	214
Sao Paulo (Brasil)	42%	Zaragoza	218
Río de Janeiro (Brasil)	42%	Vitoria	220
Asia		Vigo	221
Bombay (India)	65%	Cartagena	222
Nueva Delhi (India)	58%	Valladolid	223
Yakarta (Indonesia)	53%	Bilbao	224
		Oviedo	225
		San Sebastian	226
		Cádiz*	229
			402

así, un conductor de la Ciudad Condal 'gasta' unos 18 minutos extra cada media hora de viaje. En el extremo opuesto se sitúa Cádiz, que con un 9% de congestión y a pesar de haber subido un 2% sobre el índice anterior, es la menos atascada de Europa y una de las que sufre menos del mundo, al ocupar el penúltimo puesto, empujada con la estadouni-

LAS 25 ESPAÑOLAS	
	MUNDO
Barcelona	118
Palma de Mallorca	175
Granada	189
Madrid	229
Sa. Cruz de Tenerife	231
Sevilla	264
La Coruña	291
Valencia	292
Málaga	295
Murcia	296
Las Palmas	313
Alicante	330
Santander	332
Pamplona	353
Gijón	357
Córdoba	362
Zaragoza	372
Vitoria	376
Vigo	377
Cartagena	378
Valladolid	382
Bilbao	385
Oviedo	387
San Sebastian	388
Cádiz*	402

\*La última de Europa y la penúltima del mundo.

dense Greensboro-High Point. El informe también permite comprobar un aumento

global de la congestión durante la última década, con tres de cada cuatro urbes en esta lista de 2018 con mayor nivel que un año antes y solo 90 con disminuciones representativas. Cambios que marcan diferencias significativas entre continentes, como la gran disminución medida en Asia, donde Yakarta (Indonesia) presenta el mejor ratio mundial con el -8%. Por contra, casi todas las ciudades de América del Sur presentan aumentos, con el mayor (8%) localizado en Lima, la capital de Perú.

La evolución al alza también destaca en España, con doce de las veinticinco capitales analizadas sufriendo el 1%, seis con un +2%, cinco sin variaciones y solo dos con una disminución del 1%.



## Innovación Neumático sin aire para turismos

Uptis es el prototipo que avanza una tecnología de neumáticos sin aire para turismos que Michelin y General Motors pretenden utilizar en los coches de pasajeros a partir de 2024. De hecho, el prototipo se prueba en vehículos como el Chevrolet Bolt EV, antes de iniciar a finales de año ensayos en conducción real con una flota de ese modelo. Arquitectura y materiales revolucionarios son las claves para soportar el peso y la velocidad del vehículo sin necesidad de aire a presión.

de Transición Económica en funciones, Teresa Rivera, aseguraba que el próximo Gobierno «trabaja con la mayor diligencia» para equiparar la fiscalidad de diésel y gasolina. Retoma la intención del anterior Ejecutivo, que incluía esa equiparación en los presupuestos Generales del Estado para 2019, rechazados por el Congreso. Según Teresa Rivera «no hay una justificación ambiental que explique la gran diferencia entre la fiscalidad del diésel y la de la gasolina».

## Renault y Fiat Chrysler Negociación sin acuerdo

Las exigencias del Gobierno francés y las reticencias de Nissan han paralizado la fusión de Renault y FCA,

que podría crear la tercera automovilística mundial. La retirada de la oferta por parte del grupo italoamericano al «no darse las condiciones políticas en Francia para llevarla a cabo», no impide que el Gobierno del país vecino siga valorando como «buena oportunidad» una fusión a la que Renault no ha cerrado la puerta definitivamente. Claro que, según la imposición del Ejecutivo galo, el pacto se debería hacer dentro de la Alianza, lo que impone una revisión de la relación Renault/Nissan, que no pasa por su mejor momento; la marca del rombo da marcha atrás ante la reforma corporativa diseñada por Nissan para evitar la acumulación de poder que hizo posible el caso Ghosn.

Nombramientos

## Cambios que llegan

En julio, Pablo Ramos pilotará el área de Comunicación Corporativa y redes Sociales de Toyota España como Finance, IT&Corporate Communications Director. Contará con Rebeca Guillén, nueva Corporate Communications & Social Media General Manager, que añadirá a la responsabilidad de Redes Sociales y Contenidos, que detenta, la coordinación del departamento de Comunicación Corporativa, que dirigía Enrique Centeno. También en julio, Susana Acebo asumirá la Dirección de Postventa de Renault Iberia y Jason Lusty se convertirá en director global de Marketing de Seat. Se une el cambio al frente de la Dirección de Diseño de Jaguar, que va a ocupar Julian Thomson, elegido para sustituir a Ian Callum, responsable de los últimos veinte años de los coches de la marca y convertido en Comendador de la Orden del Imperio Británico por sus servicios al sector de la automoción.



▲ Pablo Ramos



▲ Rebeca Guillén



▲ Susana Acebo



▲ Jason Lusty



▲ Julian Thomson



▲ Ian Callum

## Premios Distinción a Mikel Palomera

Como Personalidad Más Relevante del Sector de Automoción 2019, el Grupo Automoción Press ha reconocido a Mikel Palomera, el director general de Seat España, que lleva al

frente de la marca desde finales de 2012. Al recoger el premio, que le entregó el editor del grupo editorial, Javier Menéndez, Palomera destacó el trabajo y la dedicación del equipo de Seat España y su red de concesionarios, sin los cuales «no hubiera sido posible la notable progresión que Seat está teniendo en los últimos años». También Automoción Press, que engloba Renting Automoción, AutoAventura 4x4 y La Tribuna de Automoción, ha reconocido al Hyundai Kona Eléctrico como el Mejor Coche del Año de Renting y Flotas 2019.

## Almussafes Pionera en España

Coincidiendo con la reducción de turnos en la factoría valenciana, que dejará de producir entre 100 y 150 unidades diarias hasta la conclusión del año, la marca del óvalo azul anuncia que las baterías de los nuevos Kuga Plug-In Hybrid y Kuga Hybrid se ensamblarán en esas instalaciones. Cuando en septiembre de 2020 comience la producción, la de Almussafes será la primera factoría española que monte baterías.

## Producción Caída mundial

La producción cayó en el mundo en 2018, con rebajas en todo tipo de vehículos, salvo los comerciales ligeros, y en todos los grandes productos mundiales, con la excepción de África, que aumenta un 12,1%. Según el informe sobre automoción de la consultora Torres y Carrera, las 95.634.593 unidades fabricadas suponen un -1,1% sobre 2017, destacando especialmente el -4,2% de China, englobado en el -2,1% de Asia y Oceanía. Por detrás se coloca Europa (-1,3%), con América en un mantenido 0,4%, gracias a los comerciales fabricados en EE.UU. Un retroceso que, por primera vez, no está relacionado con una crisis económica, lo que augura un cambio de ciclo por los nuevos hábitos de movilidad, la mayor concienciación sobre el cambio climático y la penetración de nuevos conceptos, como el carsharing.



## Controles Demasiada droga al volante

Más de un tercio de los 3.826 conductores sometidos a pruebas de detección de drogas durante la última campaña de control de la DGT dieron positivo. Cannabis (959), cocaína (524) y anfetaminas (197) fueron las sustancias más presen-



tes en los 1.360 positivos detectados. Los agentes también detectaron 1.939 positivos en alcohol, con 248 por encima de 0,60 mg/l en aire aspirado.

## Equiparación fiscal Diésel a precio de gasolina

Coincidiendo con la aprobación de la Asamblea Nacional francesa de la Ley que prohíbe la venta de vehículos de combustión interna a partir de 2040 en el país y convierte a Francia en el primer Estado europeo que fija por ley esa restricción, la ministra española



# 120 años de historia en 6 coches



Seis de los modelos de competición de Opel, recién llegados del museo de la marca alemana, dan una clase magistral en el Circuito del Jarama para conmemorar los 120 años de historia de Opel.

120 años en la historia de una marca de coches no es una cifra al alcance de cualquiera. Opel es una de esas pocas marcas que ha llegado a un aniversario tan especial. Una celebración repleta de historias y de protagonistas, algunos de los cuales –los más centrados en la competición automovilística– pasaron por Madrid. En uno de los actos de su aniversario Opel España ha organizado una jornada en el circuito del Jarama en la que ha reunido seis modelos legendarios en la historia de la marca. Modelos de competición, desde su primer coche de carreras, un biplaza de 1903 con bastidor de madera, hasta los más modernos Kadett o Ascona.

Estos seis modelos no son solo coches de éxito en los rallies o los circuitos, acumulando triunfos y campeonatos, sino que representan también a algunos de los coches más comercializados de los más de 70 millones de

coches que Opel ha vendido a lo largo de su historia.

Kadett, Rekord, Ascona y Commodore se unían a ese primer coche de carreras en la historia de la marca alemana, el Rennwagen de 1903. Todos ellos salieron

a la pista madrileña para rodar y volver a mostrar sus capacidades. Con estos coches, pilotos de la talla de Walter Rohrl, Jean Ragnotti o Henri Toivonen fueron dominadores en los rallies y los circuitos en los años 70 y 80

del pasado siglo. Y estos seis modelos, que forman parte del museo de Opel de Rüsselsheim, cambiaron por un día las salas del museo por el asfalto del Jarama para revivir aventuras de ese pasado de 120 años.



OPEL RENNWAGEN 1903



El primer coche de carreras de la historia de Opel contaba con un motor de dos cilindros y 1.885 c.c. Montaba una caja de cambios de tres velocidades y su bastidor disponía de ejes rígidos y ballestas. Con una potencia de entre 10 y 12 caballos, alcanzaba 72 km/h.



OPEL ASCONA B 1982

Este Ascona de competición contaba con un motor 2.4 de cuatro cilindros y doble árbol de levas con 250 caballos. El Ascona 400 B es el protagonista del mayor éxito en competición de Opel. Con él Walter Röhrl logró el Campeonato del Mundo de Rallies de 1982.



OPEL COMMODORE GSE 1973



Derivado del Commodore B, se ofrecía con motor de seis cilindros y en su versión más potente llegaba a alcanzar los 200 km/h. Con un alerón delantero desarrollado en el túnel de viento fue el primer coche con el que Walter Röhrl participó en el Rally de Montecarlo, en 1973.



OPEL KADETT B 1900 1971

Uno de los modelos más populares en los rallies de los años 70 y también uno de los modelos más vendidos de la marca. Este coche de rally en concreto contaba con un motor de 1.897 c.c. y 90 caballos. Un tracción trasera que alcanzaba los 166 km/h de velocidad máxima.



OPEL KADETT GTE 1978



Uno de los modelos más recordados en la historia de Opel. En 1976, para su debut en competición contó con la pareja Walter Röhrl/Jochen Berger. Con él, Opel consiguió la victoria en el Grupo 1 en el Rally de Montecarlo de 1978. Y al final de la temporada fue campeón del mundo de su categoría.



OPEL REKORD C "VIUDA NEGRA" 1967

Conocido como 'Viuda Negra', deriva de un Rekord C, y fue preparado para la competición, de manera casi clandestina, por un grupo de trabajadores de Opel. Se fabricó entre 1967 y 1968 y fue uno de los primeros coches que pilotó Niki Lauda en sus inicios en la competición.





Aprovechando la 16ª concentración de furgos Volkswagen en el camping La Ballena Alegre, en Gerona, la marca alemana ha aprovechado para presentar a sus clientes la Grand California, una camper hecha en la propia Volkswagen que derrocha calidad y espacio. Estará disponible a partir del próximo mes de enero desde 72.520 euros.



▲◀ A diferencia de otras camper, la cocina de la Grand California no tiene ningún obstáculo por delante y permite que quien trabaja allí vea el exterior. El cuadro es similar al del mejor Volkswagen.



◀◻ La cama superior permite dormir a los viajeros de talla más alta totalmente estirados. Un panel táctil permite controlar toda la camper en una sola pantalla.



▲► Fabricada en Polonia a partir de una Volkswagen Crafter, la Grand California ofrece la calidad propia de todos los modelos de la marca. Y el baño es de serie...



## VOLKSWAGEN GRAND CALIFORNIA 680 Para parejas que quieren espacio

En el caso del Grand California 680, que por cierto requerirá un carnet especial para conducirlo y sólo se ofrece para dos personas, mide 6.836 milímetros de largo y está equipado con el techo elevado del Crafter. En este modelo, la distancia entre ejes es de 4.490 mm, es decir, 850 mm más que en el Grand California 600; mientras que su anchura es idéntica a la de éste, y la altura alcanza, en función de la configuración, un total de entre 2.839 y 2.967 milímetros. Además, la altura interior es de entre 1.970 y 2.030 mm. Gracias a su parte posterior más alargada, ofrece más espacio detrás. La zona para dormir se dispone a lo largo y, por lo tanto, es aún mayor: 2.000 x 1.670 mm a la derecha y 1.900 x 1.670 mm a la izquierda. Todos los Grand California llevan integrado un tanque de agua con una capacidad de 110 litros y un tanque de aguas residuales con 90 litros de capacidad. Dos bombonas de gas de 11 kilos dan suministro a la cocina de gas, de dos fogones, y al sistema de calefacción y agua caliente. El suministro de agua y gas y el tanque de aguas residuales son accesibles desde el exterior.

# Viaja para vivir

En España, el mercado 'camper' experimentó en 2018 un aumento del 30 por ciento, convirtiéndose en el que más creció, frente al de autocaravanas, que ralentizó su expansión. Y en este ambiente de crecimiento y buenas vibraciones Volkswagen se ha sacado de la manga un vehículo que llama la atención y se desmarca del resto de competidores por calidad, soluciones y tecnología. Se trata del nuevo Grand California, realizado a partir de la Volkswagen Crafter en la fábrica que la marca alemana tiene en Po-

lonia. Y es que, de partida, el Grand California juega con ventaja ya que en este mercado el modelo de negocio pasa por confiar las preparaciones a carroceros externos, lo que no siempre proporciona una satisfacción completa al cliente. Pero en este caso el comprador va a estar siempre en contacto con un fabricante que ha cuidado el acabado y los materiales como en cualquier otro Volkswagen, y ha partido de cero para diseñar y poner a punto un Grand California que sorprende por sus prácticos detalles.

Así, Volkswagen Vehículos Comerciales traslada la filosofía del icónico camper California, el conocido T6 con acabados Beach y Ocean, a un nivel superior con sus dos modelos de Grand California: el 600 y el 680. Ideal para las familias, el 600 es un camper de 6,0 metros de longitud con zona para dormir en la parte trasera y una cama nido sobre la cabina. Y para los trotamundos más exigentes, Volkswagen ha desarrollado el Grand California 680, con una longitud de 6,8 metros y una parte trasera que ofrece una zona

para dormir aún más grande, así como espacio de almacenamiento adicional. En general, el nuevo camper de Volkswagen ofrece calidad total y una amplitud que aleja esa sensación de agobio típica de las camper más pequeñas.

El Grand California va equipado en ambas versiones con un motor turbodiésel de inyección directa con cuatro cilindros y 177 CV sobre el papel, suficientes para mover con margen el mayor peso del conjunto. El cambio automático de 8 velocidades gestiona la potencia que se transmite



▲ Diferentes accesorios permiten transportar desde bicicletas hasta tablas de surf. También puede ir equipada con bola de remolque.



▲ Las posibilidades de la Grand California son infinitas, y el radio de acción es mucho mayor que el de una California T6.

al tren delantero, aunque más adelante también podrá llevar tracción total 4Motion. Pero debe quedar claro que, a diferencia de la California T6, enfocada para viajes más cortos o desplazamientos de fin de

semana, el Grand California es mucho más grande y quizá menos operativo una vez llegados a destino por tamaño y manejabilidad, aunque está preparado para vivir de verdad en su interior con muchas

más comodidades. El Grand California 600 está equipado con un nuevo techo alto de acampada. Mide 5.986 mm de largo, 2.040 mm de ancho sin contar los retrovisores –o 2.427 mm contándolos– y,

en función de la configuración, 2.971 o 3.094 mm de alto. Su distancia entre ejes es de 3.640 mm. Dentro, la altura es de entre 2.180 y 2.200 mm. Esta versión proporciona una zona para dormir en





**16ª CONCENTRACION FURGOVOLKSWAGEN**  
**El espíritu de la libertad**

Para muchos, la libertad que proporciona un vehículo no admite comparación. Pero si encima ese vehículo tiene camas, cocina, nevera y zona de estar, un tamaño compacto y motores eficientes, nos encontramos ante una camper, la que mejor encarna el espíritu de la libertad. Y en España hay muchos amantes de los viajes en camper porque permiten llegar hasta lugares idílicos y pernoctar en ellos aunque no haya un hotel en cientos de kilómetros a la redonda. Esto quedó demostrado en la decimosexta edición de FurgoVolkswagen, concentración que ha batido el récord de participación de su historia, con más de 800 furgonetas Volkswagen, y 6.000 aficionados que acudieron al camping La Ballena Alegre, en la localidad gerundense de Sant Pere Pescador, para la reunión de furgonetas Volkswagen más multitudinaria, especial, divertida y colorida de toda España. Aficionados llegados de todos los rincones de nuestro país y del resto de Europa para compartir su pasión por las camper en un fin de semana en el que no ha faltaron sol, playa y buenas temperaturas. Y aunque había California de todas las generaciones, pululando entre las clásicas T1 y T2 que acudieron en masa se respiraba sobre todo pasión, una pasión desbordante por una 'furgo' que lleva enamorando a un tipo de cliente muy especial desde 1950, cuando la marca alemana lanzó la T1. Desde entonces, la fiebre por las camper de Volkswagen –también en España– ha ido aumentando sin prisa pero sin pausa, gracias entre otras cosas a un magnífico trabajo realizado en este tiempo por parte de Volkswagen Vehículos Comerciales, que en esta ocasión aprovechó para poner a disposición de los asistentes la gama California a precios más ventajosos, además de lanzar una edición limitada de 16 unidades del California 30 Aniversario, una por

cada edición de la concentración. Estos 16 vehículos contaban con un equipamiento único y condiciones especiales de financiación, y solo se pudieron adquirir durante el fin de semana del 31 de mayo al 2 de junio en el marco de la concentración. Además, durante el fin de semana los visitantes disfrutaron de un completo programa de actividades para todas las edades que no dejaba espacio al aburrimiento. Barbacoa, clases de yoga en la playa, talleres de manualidades para niños, cine al aire libre, música en directo y, cómo no, el concurso de disfraces de furgonetas que sacó a relucir el lado más ingenioso de los propietarios y sus familias, para convertir sus furgonetas en diligencias del oeste, restaurantes de comida rápida o auténticas camper de estilo americano, como llegadas directamente desde las costas californianas. Pero este año había más sorpresas; y la más vistosa la dio Horacio Llorens, embajador de la marca y seis veces campeón del mundo de parapente acrobático, que ofreció una espectacular exhibición coincidiendo con la foto de familia en la que se reunieron todos los asistentes. Llorens, que aterrizó junto a las camper concentradas tras un descenso trepidante dando volteretas imposibles en el aire que dejaron sin aliento a más de uno, estuvo acompañado por otra embajadora de la marca, la diez veces campeona del mundo de kitesurf, Gisela Pulido, que asistió al encuentro con su California. El despliegue de asistentes y el gran ambiente que se ha respirado durante todo el fin de semana en ese paraje ha servido para volver a demostrar que la filosofía de vida basada en la libertad y asociada a estos iconos de Volkswagen, junto a la pasión por viajar sin rumbo fijo, siguen enamorando a miles de conductores, por lo que el récord batido este año volverá a repetirse bajo el lema: libertad sobre ruedas.

la parte trasera, dotada de una cama integrada dispuesta lateralmente: 1.930 x 1.360 mm. Y opcionalmente puede encargarse con una litera elevada, situada encima de la cabina y de la zona de comedor con un somier de láminas

que se desplaza fácilmente. Y una característica clave del Grand California, que la diferencia del California T6, es su baño. Además de un lavabo y una ducha, incluye un inodoro con tapa, estantes y un armario.

La cartera de pedidos para el nuevo modelo se abre este mes, y en julio este espectacular camper llegará a los concesionarios, mientras que en noviembre comenzará su producción y ya en enero de 2020 comenzarán las entregas

a clientes. En cuanto a los precios, el Grand California 600 de dos plazas costará 72.520 euros, el 600 de cuatro plazas alcanzará los 75.550 euros y el Grand California 680 de dos plazas tendrá un precio de 74.950 euros.



◀ Más de 400 metros de longitud ocupaba la exposición en la calle Linois, junto al Sena.

**100 leyendas Citroën toman las calles de París**

La marca del doble chevron celebra su centenario poniendo en el barrio donde se fundó la marca un centenar de modelos legendarios.

Durante tres días, las calles del distrito XV de París, el lugar en el que en 1919 Citroën comenzó a escribir su historia con el Tipo A, han sido tomadas literalmente por cien modelos emblemáticos de la marca francesa. A escasa distancia del Sena, donde estaba la famosa factoría de Javel, la calle Linois ha reservado más de 400 metros de su longitud para acoger a los coches más representativos de la historia de la marca.

Una exposición al aire libre que del 14 al 16 de junio ha congregado a miles de aficionados y seguidores de la firma del doble chevrón. Allí se han admirado modelos pertenecientes a coleccionistas o al propio Conservatorio Citroën, la división de la marca que se

encarga de mantener el patrimonio de vehículos de Citroën. Cien coches que han representado la audacia e innovación propias de la firma francesa fundada hace un siglo por André Citroën.

Y en estos tres días, el pasado, el presente y el futuro de la compañía se han dado la mano. Aquí se ha podido ver el primer modelo, el Tipo A –lan-

zado en junio de 1919–, junto a las propuestas de futuro presentadas hace solo unas semanas y encarnadas en el Ami One o el 19\_19 Concept.

El centenar de modelos mostrados tenía un poco de todo y lo conformaban cuatro concept cars, 74 modelos emblemáticos, 14 coches de competición, tres coches que simbolizan el espíritu de aven-

tura y cinco modelos de la gama actual. Con todos ellos se ha podido crear un cuadro que condensa el espíritu de innovación que ha caracterizado a la marca francesa a lo largo de estos cien años.

Una innovación que se resume en modelos que ya forman parte del patrimonio mundial del automóvil, como el 2CV, el elegantísimo DS 'Tiburón', el innovador Mehari o el superinnovador Xantia Activa. Y, si nos fijamos en las versiones deportivas, no se pueden olvidar el Xsara WRC de Sebastian Loeb, el ZX del Rally París-Dakar o el actual C3 World Rally Car con el que participa este año en el mundial Sebastian Ogier.

▶ Mención especial para los Citroën de competición, con los coches del Mundial de Rallys o el ZX del París-Dakar en lugar preeminente.



▲ Los coches participantes venían del Conservatorio de Citroën; pero también de coleccionistas particulares, que los prestaron para la ocasión.





FUNDACIÓN CEA

CURSOS GRATIS DE AMAXOFOBIA

Fundación CEA ofrece a las víctimas de accidentes de tráfico que tengan miedo a conducir (amaxofobia) cursos gratuitos de conducción para que recuperen la confianza al volante.

Están dirigidos y coordinados por un equipo de psicólogos y formadores viales especializados y constan de dos partes. La primera es una charla con un psicólogo y la segunda, una sesión práctica de conducción en circuito cerrado con instructores expertos en la que se realizan maniobras de conducción segura.

SKODA

SE BUSCAN CICLISTAS

Skoda dará a seis ciclistas amateurs la oportunidad de participar en la próxima edición de la Garmin Títan Desert (del 19 al 24 de abril de 2020) formando parte del equipo Skoda WeLoveCycling



Titan. Para lograrlo, deberán superar un reto planteado por la marca consistente en pruebas físicas, técnicas y personales. Los finalistas saldrán de pruebas tanto reales como virtuales.

CARROCERÍAS MÍTICAS



Los Ford GT están inspirados en coches ganadores en Le Mans.



Las cuatro ediciones especiales del Ford GT que la marca ha llevado a Le Mans.

FORD SE DESPIDE DE LE MANS CON CUATRO EDICIONES DEL GT

Ford ha dicho este año adiós a las 24 Horas de Le Mans, pero se ha despedido de una forma especial: con cuatro ediciones especiales del GT inspiradas en los míticos deportivos que ganaron en la carrera de resistencia. La marca regresó a Le Mans en 2016 para celebrar el 50 aniversario de su victoria en 1966 y lo celebró subiendo al podio.

Entre los modelos conmemorativos que se pudieron ver sobre la pista estaban el GT con dorsal 66, con un diseño en color negro similar al del Ford GT40 vencedor en Le Mans en 1966. También, el GT con el número 67, cuya decoración exterior se inspiraba en el GT40 con el que Dan Gurney y A.J. Foyt ganaron en 1967.

Con el número 68, el

coche de Dirk Müller, Joey Hand y Sébastien Bourdais repitió los colores del vencedor de 2016. Y el número 69 tomó como base el diseño del GT40 que ocupó la segunda plaza en el podio completo de la marca en Le Mans en 1966. Por último, con el dorsal 85, se unió un quinto modelo que compitió en la clase GTE Am con el equipo Keating Motorsports.

PEUGEOT, CITROËN, DS Y OPEL GRUPO PSA: CONTRA LA VIOLENCIA DE GÉNERO

El Grupo PSA, compuesto por las marcas Peugeot, Citroën, DS y Opel, ha apoyado un año más la Carrera contra la violencia de género, que se celebró en Madrid recientemente. El Grupo PSA tiene entre sus prioridades el apoyo a las mujeres víctimas desde hace 15 años,

con iniciativas como un acuerdo que mejora sus derechos reconocidos en el ámbito laboral.



PREMIO

La sala VIP que Lexus abrió en 2018 junto a Brussels Airlines en el aeropuerto de Bruselas ha sido reconocida como la mejor de Europa en la 26 edición de los premios 'World Travel Awards'.

PARADAS EN OSLO, LIVERPOOL, PARÍS Y MILÁN TOUR EUROPEO DE SEAT

Seat ha iniciado una gira por Europa para dar a conocer sus últimas novedades, entre ellas el eléctrico Mii, el Cupra Formentor o el también eléctrico Seat el-Born. La primera parada de este tour ha sido Oslo, donde la marca española también ha mostrado el concept Minimó.

Tras su paso por la capital noruega, las novedades de Seat y Cupra viajarán

a Liverpool, Reino Unido, (18 de junio), donde también se mostrarán algunos clásicos de Seat. Después recalarán en el Frankfurt Motorshow y, a finales de septiembre, llegarán a París. El tour finalizará en Milán, en noviembre.

La marca también está considerando realizar esta gira en América Latina, donde ha experimentado un gran crecimiento.



El Mii eléctrico, el Seat el-Born o el Cupra Formentor son los modelos que están de gira.

FOTOGRAFIADO POR DAVID YARROW

EL DEFENDER SE PONE A PRUEBA EN ÁFRICA

El nuevo Land Rover Defender pone a prueba sus capacidades en África ayudando a la organización Tusk Trust, que lucha por la conservación de los leones en ese continente.

El fotógrafo David Yarrow, conocido sobre todo por las imágenes en las que retrata la fauna salvaje o los pueblos más aislados del mundo, ha sido testigo de la colaboración que ha prestado el nuevo Land Rover Defender a la organización Tusk Trust en África.

La nueva generación de este modelo se presentará a

finales de año y la marca está finalizando su puesta a punto en África, tal como se hizo en 1948, cuando algunos de los 48 prototipos de la Serie I se probaron en ese continente.

Junto a los miembros de Tusk Trust, el Defender ha demostrado su valía en los terrenos más inhóspitos y se ha sometido a duras pruebas.



El fotógrafo David Yarrow ha capturado con su cámara al nuevo Land Rover Defender en su ayuda a la organización Tusk Trust.

VOLVO PRIMER CRASH TEST CON CASCOS DE BICICLETA

Volvo también vela por la protección de los ciclistas. Por eso, se ha aliado con POC, una marca sueca de deportes y seguridad, en la realización de los primeros 'crash test' entre cascos de bicicleta y vehículos. Los procedimientos para probar los cascos de bicicleta son bastante rudimentarios y

consisten en dejar caer el casco sobre distintas alturas. Pero Volvo ha ido más allá y ha utilizado cabezas de maniqués equipadas con cascos, que se han lanzado hacia distintos puntos del capó de un vehículo a velocidades y ángulos diferentes.



HYUNDAI UN CENTENAR DE COCHES PARA EL MUNDIAL DE FÚTBOL FEMEMINO

Hyundai colabora con la FIFA como 'partner' automovilístico desde 1999. Y este año también apoya al Mundial Femenino, que se disputa en Francia hasta el 7 de julio. Esta colaboración se traduce, entre otras cosas, en la cesión de una flota compuesta por 96 unidades del

Santa Fe, Tucson y Kona que utilizará la organización del torneo para el transporte y la logística.



ATENTOS A... 25 Y 26 DE OCTUBRE

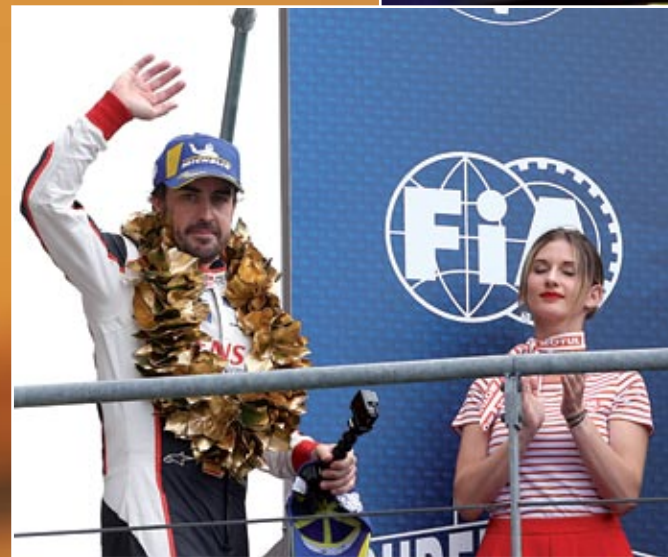
Los aprendices de la fábrica de Volkswagen en Navarra probaron el nuevo T-Cross en el curso de conducción Race Tour celebrado en el circuito de Los Arcos. La próxima cita de esta iniciativa es en Castellolí, Barcelona.







ALONSO, SOBRE EL WEC: «HE LLEGADO AL SITIO ADECUADO EN EL MOMENTO JUSTO, OTRAS VECES EN FÓRMULA 1 PASÓ LO CONTRARIO»



▲▶ Segunda participación en las 24 Horas de Le Mans y segunda victoria. Le bastaba con ser séptimo para ganar el Mundial de Resistencia, pero el pinchazo del Toyota nº 7 le permitió cerrar su paso por el WEC a lo grande.



# Alonso, y su karma con las 24 Horas de Le Mans

“Me quedo a dormir en el podio, que me recojan por la mañana”. Así celebraba Fernando Alonso en Spa su primera victoria desde 2013, trazado donde nunca había ganado en la Fórmula 1. Era su debut en el Campeonato del Mundo de Resistencia. Con el reciente triunfo en las 24 Horas de Le Mans, segundo del piloto asturiano en la legendaria carrera francesa, culminaba un año después el desafío de compartir WEC y Fórmula 1.

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

La segunda victoria de Alonso en las 24 Horas llegó con la particular crueldad que suele derrochar tan singular carrera. El Toyota número 7 sufrió un pinchazo inesperado en la última hora, cuando tenía una vuelta de ventaja sobre el prototipo de Alonso, Nakajima y Buemi. Además de esa rueda pinchada, un sensor confundía al equi-

po, ahondando en la mala fortuna que se cebó en López, Kobayashi y Conway. “He perdido en varias ocasiones el Mundial de Fórmula 1 por mala suerte, y hoy la he tenido muy buena consiguiendo esta victoria» reconocía Alonso como epílogo a su proyecto con Toyota en el WEC. Sumaba también un nuevo campeonato por primera vez desde 2006.

Alonso aprovechó para recordar los títulos perdi-

dos en la Fórmula 1 (2010 y 2012) en la última carrera de la temporada, como si de una compensación ‘kármica’ se tratara gracias a este último triunfo de las 24 Horas. “He llegado al sitio adecuado en el momento justo, otras veces en Fórmula 1 pasó lo contrario», reflexionaba al final de la carrera con la perspectiva del éxito recién logrado. Alonso sigue acumulando así una de las trayectorias más singula-

res en el automovilismo internacional. Tan solo faltan ahora las 500 Millas de Indianápolis para completar la Triple Corona y definitivamente no habrá ya un piloto con su palmarés.

Precisamente fue su primera participación en la carrera americana –2017– la que transformó su mentalidad para abrirse a otros proyectos y desafíos. Su objetivo declarado en numerosas ocasiones: convertirse

en “el mejor piloto del mundo”. Para ello debía enfrentarse a otras disciplinas que “me saquen de mi zona de confort”, declaraba en numerosas ocasiones. Toyota le abrió para ello una puerta que se cerraba en el podio de Le Mans el pasado 16 de mayo en lo que al WEC se refería, porque los rumores apuntan a que la relación de Alonso y el fabricante nipón seguirá abierta en esta nueva etapa de su carrera si finalmente se confirmara el cambio de los circuitos por las arenas del Rally Dakar y de Arabia Saudí.

Alonso ha definido su experiencia con Toyota, que ha calificado “como una de las más importantes de mi

carrera”. Durante este tiempo se encontró con un equipo de altísimo nivel en todos los frentes que le obligó a un duro programa de trabajo para aclimatarse a su estructura, así como al comportamiento del TS050 híbrido, de conducción muy diferente y mayor complejidad técnica que un Fórmula 1. Aún se recuerdan los mensajes por radio de su ingeniero en el debut de Spa, cuando el piloto luchaba por dominar una máquina que todavía estaba descubriendo. El español logró la victoria en su debut, aunque después de que Pascal Vasselon –máximo responsable del equipo– bloqueara las posiciones al llegar a la última parada en

boxes. El resultado dejaba flotando en el aire una sensación de cierta protección al español. Pero la siguiente cita en Le Mans despejaría cualquier duda sobre su capacidad de aclimatación a las carreras de resistencia y a su nuevo prototipo.

Porque un mes después de su debut confirmó su capacidad para domar esos 1.000 CV que le abrían los ojos de sorpresa ante su potencia en la salida de las curvas, como explicaría tras probar por primera vez el TS050. La noche de aquella edición pasará a la historia por la remontada tras un intenso duelo con Pechito López. El coche número 7 tenía la carrera prácticamente perdi-

da cuando Alonso tomó los mandos del 8 para dejar encarrilada la victoria al bajarse horas después, medio segundo más rápido que sus compañeros de media en el cómputo de cada cincuenta vueltas. Solo se trataba de su segunda carrera en el WEC.

Alonso, Buemi y Nakajima repitieron en la siguiente cita de Silverstone, donde el español reconocía poder exprimir totalmente al TS050. Sin embargo, los dos prototipos nipones fueron descalificados por problemas con el fondo de su monopla. Aquel desliz permitió que el título llegara abierto hasta esta reciente edición de Le Mans, como demostraría





# PESE A CERRAR SU AVENTURA CON TOYOTA EN LE MANS, ALONSO ASEGURÓ QUE SU PRESENCIA EN LA PRUEBA SE REPETIRÁ EN EL FUTURO



◀ A falta de una hora para el final, el Toyota nº 8, que Alonso compartía con Buemi y Nakajima, marchaba en segunda posición a solo una vuelta de los líderes. Pero esta vez todo se puso de cara y cruzaron a meta primeros.



◀ El TS050 de López, Conway y Kobayashi –arriba, y a la izquierda– obtuvo la pole y marchó primero casi toda la prueba, pero la mala suerte se cebó con ellos en el desenlace de la prueba. A la derecha, Alonso.



el desarrollo posterior de la temporada. Pero antes, el coche número 8 caería derrotado tanto en Fuji como en Shanghai, con polémica incluida en esta última cita. Alonso reprochaba a Pascal Vasselon haber beneficiado al coche más lento aquel fin de semana por culpa de una parada en boxes que les perjudicaba. El ambiente se caldeó internamente en las semanas siguientes a pesar de la imagen de estabilidad que se intentaba transmitir desde Toyota.

En Sebring, el coche número 7 necesitaba imperiosamente la victoria para defender sus opciones en la última cita de Le Mans. El espectacular duelo entre los dos prototipos nipones no permitía el menor fa-

llo, como quedó confirmado cuando Pechito López se tocó con un piloto doblado. Otro tanto ocurrió en la segunda cita de Spa el pasado mayo. Ambos prototipos se alternaban en ritmo y liderazgo según lloviera, nevara o se secara la pista. Pero un problema con un sensor del sistema híbrido costó cuatro vueltas al número 7.

“Hemos sido ligeramente mejores que el otro coche, teníamos un poco más de ritmo los domingos”, resumía Sebastian Buemi antes de llegar a Le Mans. 31 puntos de ventaja dejaban el título al alcance de la mano de Alonso y sus compañeros, ya que la victoria en Le Mans suponía 38 para el ganador. Salvo milagro, el campeonato había quedado

visto para sentencia a falta del veredicto final de las 24 Horas. Pero nadie podía imaginar el desenlace para el coche número 7. Y el triunfo tan afortunado para Alonso y sus compañeros.

«Es el cuarto campeonato FIA que tengo y no lo esperaba. Después de 2005 y 2006 piensas que pasan los años y, tras decidir dejar la F1, ha sido inesperado. Ha llegado en estampida, porque firmé el año pasado y no sabía si iba a ser una buena aventura o no», confesaba Alonso después de lograr la victoria y poner punto y final a su proyecto con Toyota. “Meses después, tenemos el campeonato y dos victorias en Le Mans. Hay veces que todo viene de cara, y hay que

aprovecharlo». Indudablemente, así ha sido después de un intenso año y medio de preparación y trabajo entre bastidores, innumerables viajes y carreras.

¿Cuál será a partir de ahora el futuro de Fernando Alonso? Primero, “descansar física y mentalmente”. Durante las 24 Horas de Le Mans despejó pocas incógnitas, y siguió fomentando todo tipo de especulaciones. Desde tiempo atrás el piloto español había explicado que pretendía libertad contractual para afrontar nuevos proyectos en 2020. De momento, antes de las 24 Horas de Le Mans rechazaba dos compromisos de largo recorrido y carácter anual: uno, el IndyCar americano. Otro, el WEC.

Tras el título y doblete en Le Mans, Alonso dejaba entrever otro inédito desafío en su trayectoria, posiblemente vinculado también al fabricante nipón: el Dakar. El piloto español anunciaba que participará en nueve pruebas durante el resto de 2019, «dos de ellas serán de karting, una de ellas en España (Madrid)». Salvo sorpresa, las restantes citas tendrían presumiblemente como objetivo la preparación para un Dakar a celebrar ahora en Arabia Saudí. «No tiro una moneda al aire. Sé lo que voy a hacer en esta segunda parte del año y en 2020; un piloto, y más en este momento de mi carrera, ya tiene establecido un calendario de carreras. Todo a su debido tiempo».

La Fórmula 1 también ha sobrevolado en las últimas fechas, un retorno que Alonso ni ha negado ni tampoco afirmado a pesar de las repetidas preguntas al respecto desde todos los ámbitos. “Es una muy buena pregunta que no voy a responder con tantos ‘micros’ bromeaba durante las pasadas 24 Horas. A pesar de su retirada en 2018, Alonso ha jugado a la ambigüedad con ese potencial retorno. Parece que durante los próximos meses se sondearán posibles opciones que solo deberían centrarse en un equipo con potencial ganador. Si Mercedes-Benz tiene una cruz puesta sobre el español, solo Red Bull y Ferrari podrían aparecer como candidatos teóricos, aunque Alonso dis-

fruta con opciones legales abiertas en McLaren, donde es embajador del equipo británico. El río revuelto que hoy es Ferrari y la situación de Vettel dan pie a especulaciones sobre una posible vuelta del piloto español a Maranello. En septiembre se sabrá la viabilidad o no de esas opciones.

A pesar de cerrar su aventura con Toyota en Le Mans, Alonso aseguró que su presencia en la prueba francesa se repetirá en el futuro. “Ya he dicho que el parenthesis del Mundial de Resistencia es solo un paréntesis, no es un adiós definitivo. A Le Mans o al WEC seguro que vuelvo” declaraba tras conocerse el nuevo reglamento que entrará en vigor en la temporada 20/21. “Es bas-

ante interesante el concepto de esa categoría. Creo que seguramente estaré con los Hypercar, en la temporada de 2021, 2022, 2023... Me gusta el nuevo Hypercar y la nueva reglamentación, que Aston Martin se haya comprometido, también Toyota, y ojalá sean más marcas en las próximas semanas...” En las mismas fechas, Zak Brown también insinuaba que McLaren participará en el WEC y las 24 Horas de Le Mans bajo el nuevo concepto. No resultaría extraño que ambas partes volvieran a compartir sus destinos en otro nuevo proyecto, además de la Fórmula 1 y las 500 Millas de Indianápolis. Ha empezado otro nuevo ciclo en la vida y trayectoria de Fernando Alonso.





1.4 120 CV: 25.800 €  
1.6 Multijet 120 CV: 26.300 €  
1.6 Multijet 120 CV Aut.: 26.300 €

**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)

## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### TRAS EL RESPIRO DE ABRIL, OTRO DESCENSO EN MAYO

El descenso del mercado español, que se inició en septiembre de 2018, parece no tener fin. Tras el espejismo de abril motivado por el efecto de la Semana Santa, en mayo las matriculaciones de turismos y vehículos todoterreno han vuelto a caer, y lo han hecho el 7,3 %, con 125.625 coches comercializados. Resultado que coloca la suma de los cinco primeros meses en 561.953 unidades; o sea, una caída del 5,1% sobre enero/mayo de 2018. Tendencia a la baja que no justifican las recientes citas electorales, al estar demasiado asentada en un mercado necesitado de incentivos que acaben con el miedo a los motores de combustión. Gasolina y diésel penalizados con los planes de ayuda a los coches eléctricos, que no logran que despege el consumo de estas tecnologías tan necesitadas de una infraestructura de recarga extensa y efectiva. Oscuro panorama el del mercado español, que ennegrece aún más el asentado y continuo descenso del canal de particulares, que acumula nueve meses de caídas y no deja de perder peso

frente al resto, colocado ya en apenas el 40 % de las ventas, con 54.485 unidades en mayo (-11,2 %) y 245.035 (-11,1 %) en lo que va de año. La excepción, el mercado del País Vasco, donde el plan de achataamiento, recién agotado, ha propiciado un incremento de las ventas. Alivio, aunque pequeño, aportan las compras de empresas, que siguen renovando sus flotas apostando por cualquier tecnología disponible, incluido el denostado diésel. Sus operaciones subieron en mayo un 3,6 % (37.085 unidades) y presentan un 3,8 % en los cinco meses transcurridos (175.793 operaciones). Por su parte, las empresas de alquiler compraron 34.054 coches en mayo (-11,2 %) y 141.123 en la suma del año (-4,1 %). Un mercado a la baja en el que se libran pocos fabricantes. De hecho, sólo tres del 'top ten' presentan positivo en el mes (Seat, +1,4 %; Toyota, +14,7% y Mercedes, +24,5 %). Trío del que en el acumulado sólo permanece Toyota (+1,8 %), acompañada en la suma del año por Peugeot (+1,7 %) y Citroën (+1,1 %).

**LAS MARCAS MÁS VENDIDAS**

Mayo	Enero-Mayo
SEAT 11.642	SEAT 50.437
PEUGEOT 9.728	PEUGEOT 44.927
RENAULT 8.849	RENAULT 41.487
VW 8.749	VW 40.218
OPEL 8.071	OPEL 33.462
TOYOTA 7.849	CITROËN 31.591
CITROËN 7.058	TOYOTA 31.309
FIAT 6.137	HYUNDAI 25.686
HYUNDAI 5.760	NISSAN 25.056
MERCEDES 5.744	FORD 24.553

Fuente: ANFAC/FACONALUTO/GANVAN

**LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS**

Mayo	Enero-Mayo
LEÓN 3.523	LEÓN 17.161
SANDERO 3.204	QASHQAI 14.160
500 3.101	SANDERO 13.760
CLIO 3.091	CLIO 12.760
QASHQAI 2.931	IBIZA 11.852
IBIZA 2.766	MÉGANE 11.802
MÉGANE 2.664	3008 10.914
3008 2.649	C3 10.604
CORSA 2.412	208 10.541
ARONA 2.299	CORSA 10.517

En cuanto a las preferencias mecánicas, los motores de gasolina (59,9 %) siguen marcando la pauta, aunque por debajo del

63% de meses anteriores y el 61,3 % de la suma del año, donde el diésel copa el 28,2 % y el resto las tecnologías ecológicas.

## ENERGÍAS ALTERNATIVAS

### La demanda sube, pero no es suficiente

Las matriculaciones de turismos movidos por energías alternativas alcanzan las 59.022 unidades en los cinco primeros meses del año, un crecimiento del 47 % sobre ese periodo de 2018, que no saca a España de «la cola» de la UE, donde sólo superamos a Italia; lo destaca Anfac, que considera imprescindible «un apoyo decidido a estos vehículos» por parte de las administraciones. En el reparto del mercado, los híbridos no enchufables mantienen la mayor cuota -ver cuadro-, aunque son los eléctricos los que más suben (+117,18 %). Entre ellos, el Leaf mantiene un dominio que afianzará el plan puesto en marcha por Nissan, con un descuento de 5.500 euros en junio, independiente del Plan de la Comunidad de Madrid y sin tener que achatar un vehículo antiguo.

Fuente: IDEAUTO/ANFAC

**VENTAS ENERO/MAYO**

ELÉCTRICOS (bev+erv)		HÍBRIDOS NO ENCHUFABLES (HEV)	
LEAF	906 146,2	C-HR	7.062 22,9
MODEL 3	769 -	RAV4	5.280 32,43
KONA	470 -	YARIS	4.177 8,75
ZOE	393 -25,9	COROLLA	4.163 -
i3	374 103,2	NIRO	2.429 3,36
<b>TOTAL</b>	<b>4.285 117,1</b>	<b>TOTAL</b>	<b>40.805 37,7</b>
HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV)		GAS (Glp + Gnc + Gnl)	
OUTLANDER	670 83	CORSA	2.108 93,5
MINI	659 351,3	SANDERO	1.496 142,4
SERIE 2	357 950	CLIO	999 816,5
RANGE ROVER	238 1.600	TIPO	900 3,93
IONIQ	232 144,2	LODGY	893 227,1
<b>TOTAL</b>	<b>3.059 73,4</b>	<b>TOTAL</b>	<b>10.873 63,5</b>

## ALFA ROMEO

### Sport, el Giulietta más deportivo

Paragolpes con inserciones deportivas en rojo, faldones laterales en el color de la carrocería, escape sobredimensionado, cristales oscurecidos, retrovisores y manillas de las puertas en acabado 'Dark Mirror' y llantas de aleación de 17 pulgadas en color antracita, son los toques distintivos de esta versión, que refuerza la imagen y espíritu deportivo del Giulietta.

Cualidades que potencian los asientos deportivos en Alcántara negro con costuras rojas y el volante también deportivo. Se une el selector del modo de conducción Alfa DNA, que permite ajustar el comportamiento dinámico modificando el par del motor, los frenos, la respuesta del acelerador, el sistema de control ESC, el diferencial autoblocante electrónico

Alfa Q2 y el control de tracción ASR. El nuevo acabado llega con una oferta de financiación que permite disfrutar el Giulietta Sport dos años sin cuotas tras abonar 8.900 euros; luego queda la posibilidad de renovar el contrato, devolver el coche o comprarlo pagando 11.300 euros; financiación, que incluye tres años de garantía sin límite de kilometraje.

## CITROËN

### Especial Origins para el C-Elysée

En la celebración de cien años de berlinas Citroën le llega el turno al C-Elysée, que en la edición Origins combina un gran equipamiento con elementos de diseño únicos pensados para coleccionistas. Blanco Banquiser o Gris Acier y Platino son los colores disponibles para la carrocería de este exclusivo C-Elysée, que se puede elegir con el PureTech 82 de gasolina o el diésel BlueHDi. Su precio, 11.900 euros, supone una ventaja de 900 euros, dado el equipamiento que añade esta edición especial, que se identifica por múltiples detalles, como los emblemas identificativos del centenario

de la marca, las llantas de aleación de 15 pulgadas Tuorla, los toques cromados o la tapicería Waxe Gris Oscuro.



11.090 €  
Con ahorro de 900 €

## UBEEQO

### Alternativa al vehículo en propiedad

Heredera de Bluemove, a la que sustituyó en 2019 cuando Europcar Mobility Group se decidió por la marca que utiliza en las ciudades europeas en las que opera, UbeeQo ha cogido el relevo en Madrid y Barcelona, donde su antecesora operaba desde 2010 y 2019, respectivamente, como empresa de carsharing roundtrip. Reservar con facilidad a través de una App móvil el coche o furgoneta que se necesita por días o por horas es el servicio de UbeeQo a particulares y empresas. Realizado el registro previo para crear la cuenta cliente imprescindible para operar con la compañía, para disponer del vehículo tan sólo hay que indicar fecha y hora del inicio y finalización del servicio, seleccionar el modelo entre los disponibles y confirmar la reserva. La App o una

tarjeta inteligente permiten abrir el vehículo, que tendrá las llaves en la guantera. Las tarifas parten de 2 € por hora, más 0,29 € por kilómetro, gasolina y todo riesgo sin franquicia incluidos. Hay precios especiales para reservas por días o largas distancias.



## TOYOTA

### NOVEDADES PARA LA GAMA YARIS

Nuevas opciones de conectividad llegan a la renovada gama del Yaris, que ahora cuenta con Apple CarPlay y Android Auto de serie desde el acabado Feel!. También estrena el Toyota Complet, que contempla cuatro años de mantenimiento y cuatro de garantía con asistencia en carretera; y, para impulsar las mecánicas de gasolina, hay 1.400 euros de descuento extra si se financia la compra con Pay Per Drive.



## VIAJAR SEGURO

### OTRO PREMIO PARA EL TARRACO

El último SUV de Seat es el 'Mejor Coche para Viajar Seguro 2019', galardón que organizan Motory Viajes.com y Cea, y otorga un jurado tras valorar seguridad activa y pasiva, consumo, autonomía, espacio y comodidad para los pasajeros, comportamiento, calidad/precio, confort de conducción, espacio de carga, climatización e infoentretenimiento. Cualidades en las que el Tarraco superó a los otros cuatro finalistas, sobrevivientes de los 32 aspirantes presentados por sus marcas a este premio.







## He aquí la eterna lucha de los concesionarios y los fabricantes

Por un lado está el fabricante, que lucha para que sus clientes tengan todas las facilidades del mundo a la hora de dejar el vehículo en la concesión y que puedan disponer de una serie de vehículos para resolver los problemas de movilidad.

Por el otro lado están los concesionarios, que entienden que hay que dar servicio a sus clientes de este modo, pero que no ven rentabilidad e incluso lo ven como una pérdida teniendo en cuenta la carga administrativa extra que ocasiona la gestión al asesor de servicio y que la mayoría de veces se utiliza más de forma gratuita como «solucionador de marrones» que como un servicio extra en sí.

Está claro que no voy a entrar en valoraciones de cuál de las partes es la culpable de que la gestión de vehículos sustitutivos no sea la más adecuada y nunca se pongan de acuerdo, pero lo que sí voy a intentar aportar con este artículo es que al menos ambas partes vean todo lo que puede aportar una buena gestión de los sustitutivos a la red, a los fabricantes y a la satisfacción del cliente, que al final es el pilar clave de cualquier organización.

Soy un fiel creyente de que los avances tecnológicos y la desaparición de la gestión en papel

es más que necesaria. Considero que la tecnología aplicada nos aporta control, seguridad, facilidad de búsqueda de documentos y de seguimiento y, lo más importante de todo, ahorro de tiempo y dinero.

Imaginad si además de la tecnología, aplicamos un 'cambio de chip' respecto a la gestión de los sustitutivos. Con cambio de chip me refiero a gestionarlo como un negocio alternativo y que no sólo se utilicen para solucionar los problemas de movilidad del cliente cuando deja el coche en el taller de mecánica...

Desde hace tiempo estamos visitando muchos concesionarios con nuestro proyecto Quikly, que está 100% enfocado en esta área y la sensación que me da es de que existe una necesidad real de utilizar los vehículos sustitutivos, demos o tácticos y demás, como alternativa de movilidad y como soporte o ayuda para vender más coches. Con vender más coches no solo hablo de venta al cliente final, sino a explorar de una manera distinta el mundo del b2b o venta a empresa.

¿Y si gestionamos todos los vehículos de nuestra flota desde una app haciendo un seguimiento de clientes, precios, multas...? ¿Y si aplicamos campañas de postventa con los vehículos sustitutivos que nos ayuden a vender más vehículos? ¿Y si con los vehículos sustitutivos generamos un V.O. diferente mientras rentabilizamos los coches cubriendo los gastos de amortización y la depreciación anual?

Todo esto existe ya, llegará de mano de los fabricantes o no, pero es en el área de postventa y en la gestión de sustitutivos donde más deberíamos enfocar nuestras campañas de marketing. Es en dicha área donde hay que aplicar la tecnología y es en dicha área donde «tenemos al cliente» para explorar nuevas fórmulas de pruebas de nuevos modelos y, en definitiva, donde de verdad podemos vender más coches.

**David López**  
Director Comercial en Dealerbest

### JEEP

#### «CHANGE THE WAY», UN RENEGADE BIEN EQUIPADO

Por 17.175 euros se puede disfrutar del Renegade Change The Way, una versión especial que aporta como equipamiento de serie extras valorados en 3.000 euros. Disponible con el motor 1.0 de gasolina y el 1.6 diésel de 120 caballos, asociados a cambio manual de 6 velocidades y tracción 4x2, este Renegade cuenta con sistema de infoentretenimiento Uconnect con pantalla táctil de 7 pulgadas, 6 airbags, aviso de salida de carril, control de crucero, freno de mano eléctrico, llantas de aleación de 16 pulgadas, carrocería en Blanco Alpine o Negro Sólido, sensor de aparcamiento trasero, climatizador automático bizona o lunas traseras oscurecidas. Además, como esta edición especial está inspirada en las experiencias Change The Way de Ibiza y Tenerife creadas por Jeep, Hard Rock Hotels y Europcar, los clientes de Cherokee, Grand Cherokee y Wrangler disfrutaron de tres noches de hotel para dos personas.



### GESTORIAS

#### TRANSFERENCIAS ENTRE PARTICULARES

A través de la plataforma Gesplus, Servicios Generales Imporges lanza transferenciasdecoches.es y transferenciasdemotos.es, dos portales destinados a facilitar con seguridad y al mejor precio las transferencias de vehículos entre particulares. El acuerdo entre más de cien gestorías de distintas regiones y autonomías hacen posible un servicio que ofrece un descuento en torno al 20 por ciento sobre la media habitual de este concepto.



### LAND ROVER

#### El Discovery Sport renovado, ya en el mercado

Con la última tecnología, tracción total o delantera –asociada ésta al diésel con transmisión manual de 150 caballos– y las

motorizaciones eléctricas más eficientes, llega al mercado español el actualizado SUV compacto 5+2, que se ofrece en 46 versiones diferentes.

Nuevos faros LED delanteros y traseros y parrilla y paragolpes actualizados son las notas distintivas del renovado Land Rover Discovery Sport, que incorpora

ERTAS La lista de precios más completa en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

PRECIOS	
2.0D eD4 150 FWD Man. Standard	39.400
2.0D eD4 150 FWD Man. S	45.400
2.0D eD4 150 FWD Man. SE	49.400
2.0D eD4 150 FWD Man. R-Dynamic	41.850
2.0D eD4 150 FWD Man. R-Dynamic S	47.800
2.0D eD4 150 FWD Man. R-Dynamic SE	51.750
2.0D TD4 180 AWD Auto. Standard	47.000
2.0D TD4 180 AWD Auto. S	53.000
2.0D TD4 180 AWD Auto. SE	56.950
2.0D TD4 180 AWD Auto. HSE	62.500
2.0D TD4 180 AWD Auto. R-Dynamic	49.500
2.0D TD4 180 AWD Auto. R-Dynamic S	55.450
2.0D TD4 180 AWD Auto. R-Dynamic SE	59.500
2.0D TD4 180 AWD Auto. R-Dynamic HSE	64.750
2.0D SD4 240 AWD Auto. Standard	52.950
2.0D SD4 240 AWD Auto. S	58.400
2.0D SD4 240 AWD Auto. SE	62.500
2.0D SD4 240 AWD Auto. HSE	68.300
2.0D SD4 240 AWD Auto. R-Dynamic	55.550
2.0D SD4 240 AWD Auto. R-Dynamic S	60.950
2.0D SD4 240 AWD Auto. R-Dynamic SE	65.100
2.0D SD4 240 AWD Auto. R-Dynamic HSE	70.600
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. Standard	44.800
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. S	50.750
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. SE	54.750
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. HSE	60.300
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. R-Dynamic	47.350
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. R-Dynamic S	53.300
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. R-Dynamic SE	57.200
2.0D 14-L-Flw 150 AWD Auto. R-Dynamic HSE	62.500
2.0 Si4 200 AWD Auto. Standard	47.850
2.0 Si4 200 AWD Auto. S	54.000
2.0 Si4 200 AWD Auto. SE	58.150
2.0 Si4 200 AWD Auto. HSE	63.950
2.0 Si4 200 AWD Auto. R-Dynamic	50.400
2.0 Si4 200 AWD Auto. R-Dynamic S	56.650
2.0 Si4 200 AWD Auto. R-Dynamic SE	60.800
2.0 Si4 200 AWD Auto. R-Dynamic HSE	66.300
2.0 Si4 249 AWD Auto. Standard	52.450
2.0 Si4 249 AWD Auto. S	57.900
2.0 Si4 249 AWD Auto. SE	62.050
2.0 Si4 249 AWD Auto. HSE	67.800
2.0 Si4 249 AWD Auto. R-Dynamic	55.150
2.0 Si4 249 AWD Auto. R-Dynamic S	60.600
2.0 Si4 249 AWD Auto. R-Dynamic SE	64.750
2.0 Si4 249 AWD Auto. R-Dynamic HSE	70.250

### MERCEDES-BENZ

#### A la venta el nuevo Clase V

Desde finales de mayo van llegando a los concesionarios españoles unidades del nuevo Clase V, el monovolumen de la marca de la estrella que se fabrica en Vitoria y con el que Mercedes-Benz espera revalidar los buenos resultados comerciales

obtenidos por este modelo desde su lanzamiento en 2014, pues acumula 209.000 unidades, de las que 64.000 se vendieron en 2018. Nuevo y llamativo frontal, la nueva generación de motores diésel de cuatro cilindros OM 654, de 163, 190 y 239 caballos

más eficientes, limpios y silenciosos, y la disponibilidad por primera vez de la transmisión automática 9G-Tronic –de serie– marcan las diferencias en el nuevo modelo, que también cuenta con

220 d: desde 48.306 €  
250 d: desde 53.551 €  
300 d: desde 56.523 €



### ALQUIBER

#### MANTIENE SU EXPANSIÓN

Lérida, Zaragoza, La Coruña y Tarragona son las nuevas delegaciones de la compañía de alquiler de vehículos de renting flexible, que ahora cuenta con dieciséis delegaciones repartidas por España. Preparada para ofrecer servicios a grandes empresas, pymes y autónomos de los sectores más dispares, Alquiler cuenta con una amplia gama de vehículos, que van desde los industriales y comerciales convencionales a isoterms y frigoríficos.



mejorados sistemas de seguridad y asistencia como el Asistente Activo de Frenada o el de Luz Larga Plus –opcional–, por primera vez disponibles en este modelo. Rise, Clase V, Avantgarde y Exclusive son los acabados disponibles que, combinados con carrocería compacta, larga y extralarga, configuran nuevas opciones con el motor 220 d y siete con el 250 d y el 300 d.

¿Buscas empleo?

Vendedor B2B (Oviedo)  
Asesor Ventas Online (Madrid)  
Asesor Ventas VN (A Coruña)

Jefe de ventas (Oviedo)  
Asesor Ventas VN (Grona)

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

dealerBest in f

**EUROSOL**

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

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

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







## ¿RENAULT MÉGANE SPORT TOURER O SEAT LEÓN ST?

**CARTA DE LA SEMANA**

Carlos Ruiz

La verdad es que ya tenemos prácticamente decidido en casa la elección de nuestro próximo vehículo. Dudamos mucho hasta hace poco entre el Renault Mégane Sport Tourer y el Seat León ST, ambos con mecánicas turbodiésel. Aunque nuestra elección ya está tomada, nos gustaría saber su opinión al respecto en aspectos como su comportamiento, fiabilidad, habitabilidad o relación precio-equipamiento. Muchas gracias de antemano.

### RESPUESTA

El mercado de los familiares va ganando cuota, pero todavía nos encontramos muy lejos de otros países europeos, sobre todo del norte del continente. Y es raro, porque este tipo de carrocerías nos ofrecen un gran espacio, unos maleteros sumamente amplios y una dinámica más asentada que los SUV. Y, además, suelen ser más baratos que estos últimos.

Dicho esto, los dos modelos elegidos son, sin duda, de las mejores opciones que presenta el segmento. Ofrecen características similares, aunque personalidades diferentes. El Renault Mégane Sport Tourer es siete centímetros más largo y estira casi ocho más la distancia entre ejes. Lo normal es pensar que la habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras, fuera más holgada, pero metro en mano no es así exactamente. Detrás ofrece mejor cota de anchura, pero el Seat León ST contempla más espacio para las piernas. El modelo español incluso parte con ventaja en cuanto a volumen del maletero se refiere, con 587 litros frente a 521, aunque si se abate el respaldo trasero es el vehículo galo el que ofrece mayor capacidad.

La presentación del interior es muy agradable en ambos. En el Renault, y dependiendo del acabado, se puede optar por una pantalla vertical en el salpicadero tipo tablet. En su rival, la atmósfera es algo más sobria, pero se remata con algo más de contundencia en cuanto a calidad se refiere.



Los motores diésel son eficientes y muy similares en cuanto a potencia, rendimiento y consumo. El Mégane Sport Tourer comienza con una versión de acceso de 95 CV, que puede ser una opción, pero irá algo justa si el coche va demasiado cargado. El siguiente escalón es el dCi de 115 CV, y en breve estrenará el nuevo 1.7 dCi de 150 CV que tanto nos ha gustado cuando lo probamos en el Kadjar. Por su parte, el León ST monta un 1.6 TDI de 115 CV y un 2.0 TDI con 150.

En ambos vehículos el cambio puede ser manual –de cinco relaciones en el TDI de 115 CV y de seis en el resto– o automático. Y en este último caso, los dos recurren a cajas con doble embrague de siete relaciones. El rendimiento es algo más contundente en el León ST, con

una repuesta más inmediata, un mejor guiado del cambio manual y una dirección más rápida y precisa. También el chasis presenta una puesta a punto más dinámica, ‘comunica’ más y resulta más ágil.

El Mégane Sport Tourer es, asimismo, muy dinámico y estable, pero su compromiso gana puntos a nivel de confort. Con la versiones de 115 CV es complicado superar los 5,0 litros de media, aunque a los puntos el Renault es algo más eficiente. También el modelo francés resulta algo más barato en la adquisición, aunque las diferencias de partida, apenas 580 euros, no son determinantes en un precio que en el dCi de 115 CV arranca en 24.760 euros, por los 25.340 de su rival. La dotación tecnológica es algo más completa en el modelo español.

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### DIRECCIÓN ASISTIDA Y DIRECCIÓN ACTIVA

Antonio Pérez

Son dos conceptos totalmente diferentes de dirección. Cuando el fabricante se refiere a una dirección asistida variable eléctrica, lo hace para ofrecer un mayor confort y compromiso dependiendo de la velocidad, actuando exclusivamente sobre la asistencia. Por su parte, la dirección activa va un paso más allá porque es capaz de variar la desmultiplicación en

función de las necesidades. De este modo, en una maniobra de aparcamiento las ruedas girarán mucho con poco movimiento en el volante –sería muy directa– y en carretera la desmultiplicación se iría adaptando a la velocidad, recorrido, tipo de conducción...

#### NEUMÁTICOS SIN AIRE DE MICHELIN PARA 2024

Agustín Fernández

Pues parece que esta vez la cosa va en serio. Michelin ya sacó unos neumáticos sin

aire en 2004, denominados X Tweel, y esa tecnología fue seguida a continuación por otros fabricantes, como Continental. Lo cierto es que Michelin ha vuelto a dar un impulso a esta tecnología con el prototipo Uptis, en colaboración con General Motors, y antes de que finalice el año se iniciarán los ensayos en conducción real en una flota del Bolt EV en Estados Unidos. La idea es utilizar este tipo de neumáticos en turismos a partir de 2024.

### CONSULTAS RÁPIDAS



**ME HAN MULTADO POR ADELANTAR A UN COCHE EN UNA SALIDA DE LA AUTOVÍA. HE APROVECHADO LA LONGITUD DEL CARRIL DE DECELERACIÓN PARA REBASAR AL VEHÍCULO QUE ME PRECEDÍA. ¿ES CORRECTO?**

En la normativa de tráfico está expresamente señalado que se debe entrar lo antes posible en el carril de deceleración al abandonar una vía. Por tanto, si para rebasar a un coche precedente, en lugar de entrar lo antes posible en el carril de deceleración se retrasa esa incorporación, se estaría cometiendo una infracción. Hay que recordar que, aunque estos carriles de salida tengan una longitud considerable, siempre hay que incorporarse a ellos lo antes posible y no utilizarlos como si fueran un carril de circulación más de la propia vía, precisamente porque su fundamento se encuentra en la deceleración que los vehículos deben llevar a cabo al abandonar la vía principal, que es una vía rápida. Por tanto, el uso inadecuado del carril de deceleración, al no incorporarse lo antes posible al mismo, sería una infracción considerada leve y cuyo importe podría ser de 100 euros. No obstante, si finalmente el agente consideró que la infracción era por un adelantamiento indebido, la infracción podría ser considerada grave, y en ese caso el importe sería de 200 euros.

### BUENA PREGUNTA

**ENTRE LA PUESTA Y LA SALIDA DEL SOL, TÚNELES, CARRILES REVERSIBLES, LLUVIA, NIEBLA, NIEVE...**

**¿Cuándo se hace obligatorio el uso del alumbrado?**

#### RESPUESTA

Según las normas de circulación el uso del alumbrado será necesario en varios supuestos, que se relacionan a continuación.

En primer lugar deberán hacer uso del alumbrado los vehículos que circulen entre la puesta y la salida del sol, o a cualquier hora del día en los túneles y demás tramos de vía afectados por la señal túnel. Se deberá hacer uso del alumbrado de largo alcance en vías fuera de poblado, con insuficiente iluminación, cuando se circule a velocidad superior a 40 km/h, y siempre que no se produzca deslumbramiento para el resto de usuarios y, especialmente, para quienes circulan en sentido contrario.

En cambio se deberá hacer uso del alumbrado de cruce en vías suficientemente iluminadas y

en poblados, así como siempre que se pueda producir deslumbramiento a otros usuarios.

Por el contrario, las motocicletas y los vehículos que circulen por un carril reversible o en sentido contrario al normalmente utilizado en la calzada donde se encuentre situado, bien sea un carril reservado o bien abierto excepcionalmente a la circulación en dicho sentido, deberán llevar encendido el alumbrado siempre.

Por último, será necesario utilizar el alumbrado cuando existan condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, como en caso de niebla, lluvia intensa, nevadas, nubes de humo o de polvo o cualquier otra circunstancia análoga. Hay que señalar que todas las infracciones relacionadas con la falta de uso del alumbrado son consideradas graves y, en consecuencia, son sancionadas con multa de 200 euros.



### EN AUTOPISTA ESTÁ SIEMPRE PROHIBIDA LA MARCHA ATRAS

**Si me paso la salida en una autopista y me doy cuenta enseguida ¿puedo dar marcha atrás si son pocos metros?**

#### RESPUESTA

No. En autopistas o autopistas está expresamente prohibido dar marcha atrás. No hay ninguna excepción que contemple el hecho de que la distancia a

recorrer sea mucha o poca. Está terminantemente prohibido. Por tanto, si un conductor en autopistas fuera observado circulando marcha atrás, aunque fuesen tan sólo unos pocos metros, sería denunciado y sancionado por cometer una infracción grave, cuyo importe sería de 200 euros e, incluso, la pérdida de 4 puntos al ser considerada una infracción generadora de peligro para el resto de los usuarios.

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

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



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM



## Mondeo, 406, Laguna y Toledo automáticos: cura de nervios

Las versiones automáticas de cuatro de las más modernas berlinas se enfrentaban en esta comparativa antiestrés.

Hace 25 años Madrid había vivido la polémica por las estatuas del genial Fernando Botero, una exposición que había llegado a colapsar ciertas zonas de la ciudad.

Más centrados en las novedades de productos, esta semana, dos descapotables destacaban. Por un lado el racional Saab 900 Cabrio que ofrecía espacio para cuatro y motores de



hasta 185 caballos. Y por otro el apasionante Alfa Spider, un biplaza sugerente con 153 o 184 caballos.

Otra gran novedad era el nuevo BMW Serie 7, buque insignia de la marca alemana que conducíamos por primera vez. El Serie 7 era un prodigio de tecnología y de lujo. Y también de prestaciones, con motores de hasta 284 caballos.

Otro prodigio, de capacidad off road era el

renovado Land Rover Discovery, un TT puro y duro que probábamos a fondo. Y también la versión preparada para el Camel Trophy.

Y la comparativa enfrentaba las versiones automáticas del Ford Mondeo, Peugeot 406, Renault Laguna y Seat Toledo. Los cuatro con motores de gasolina y dos litros de cilindrada se apoyaban en cajas automáticas de 4 velocidades para acabar con el estrés.



LA PORTADA

Nº 553

FECHA

24-5-1994

HABLAMOS DE

El BMW Serie 7, posiblemente el mejor BMW de la historia hasta ese momento, era la imagen principal de nuestra portada. Aunque tenía que dejar espacio al espectacular Spider de Alfa, un modelo que reinterpretaba el clásico descapotable biplaza de la marca italiana.



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

## Ford Probe frente a Honda Accord Coupé

Dos deportivos nacidos en Estados Unidos se enfrentaban; el Honda con su diseño clásico; el Ford, con sus líneas más rompedoras.

El impresionante Ferrari F355 no solo era protagonista en nuestra portada, también en unas páginas interiores que nos recordaban su capacidad tremenda, que le llevaba hasta los 295 km/h.

En el Salón de Portugal, Seat también daba el máximo de su capacidad y presentaba el nuevo Toledo 16 V, la variante más dinámica de la berlina española.

Como novedades, por parte de Fiat, el es-



pectacular Coupé se ponía a la venta en España. Y de la mano de Volvo llegaba al mercado la versión turbodiésel de su berlina 460 con motor de origen Renault y 90 caballos de potencia.

En la prueba a fondo, el Nissan Primera con su motor dos litros de 125 caballos demostraba sus virtudes de berlina dinámica y potente. Rendimiento del motor y confort de marcha brillaban en este mode-

lo que costaba 2,5 millones de pesetas.

En la comparativa, dos coupés fabricados en EE.UU., uno de líneas más elegantes y otro de aspecto más deportivo se enfrentaban. Del Ford Probe -3,9 millones y 163 caballos- nos gustaban su diseño y prestaciones. En el Honda Accord Coupé -4,2 millones y 150 caballos- destacábamos la respuesta del motor y el comportamiento general.



LA PORTADA

Nº 554

FECHA

31-5-1994

HABLAMOS DE

Una visión diferente de la última creación de Ferrari, el 355, era la imagen dominante en nuestra portada de este número. Junto a él, a un tamaño mucho menor, aparecían el Fiat Coupé o el Seat Toledo 2.0 16V. Y toda la información para seguir el GP de España de F-1.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto



# NUEVO PEUGEOT 508 SW

WHAT DRIVES YOU?



PEUGEOT i-Cockpit®

NIGHT VISION

CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO

VERSIÓN HYBRID PRÓXIMAMENTE DISPONIBLE

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

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

Nuevo Peugeot 508 SW: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,6 a 7,8 en ciclo combinado. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) mínimo de 116 y máximo 175 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 101 hasta 132.

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)).