

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Al volante



FORD FOCUS ST
SKODA SUPERB SCOUT
VOLKSWAGEN
PASSAT

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.756 del 3 al 15 de julio de 2019



RENAULT Captur



FORD
Puma

LLEGAN 4 SUPERVENTAS LA GUERRA DE LOS SUV



KIA
XCeed

PEUGEOT
2008



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 CO₂ (g/km) mínimo de 116 y máximo 175 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO₂ (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).

Nuevo Renault KADJAR

SUV by Renault



Faros Full LED
Control de tracción con el sistema Extended Grip
Pantalla táctil 17,8 cm (7") con Smartphone Replication

Nuevo Renault Kadjar: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,8 hasta 6,8.
Emisiones WLTP CO₂ (g/km) desde 144 hasta 158.
Emisiones NEDC CO₂ (g/km) desde 111 hasta 138.

100
AÑOS
AUTOMÓVILE
BARCELONA
1919/2019

Al detalle



'GRAN AUTO', YA EN TU KIOSCO

'Gran Auto' vuelve a los kioscos. Y lo hace en un nuevo formato, de periodicidad trimestral y para analizar a fondo en cada una de sus entregas uno de los grandes temas del sector del automóvil y la nueva movilidad. Con 196

páginas y un precio de 3 euros, el primer número de 'Gran Auto' se centra en los coches más limpios –híbridos, plug in, mild hybrid, eléctricos, de GLP o GNC...– esos que se convertirán en nuestro futuro coche. Para dar respuesta a esa pregunta que ahora persigue a todo el que quiere comprar un coche y no sabe por qué tecnología decidirse –¿Qué coche me compro?– 'Gran Auto' pretende resolver esas dudas ofreciendo toda la información disponible para tomar una decisión fundamentada que nos permita seguir disfrutando de nuestro futuro coche como siempre hemos hecho; y sobre todo que este no se convierta en un 'estorbo' como parece que las autoridades están empeñadas en considerarlo. Queremos ayudarte a elegir mejor ante la inminente llegada de coches cada vez más limpios.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@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
Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Consejero editorial: Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com
Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valdearas. 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: M302471983

© 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.

 Boycá

 jd

 ARI
Asociación de Revistas

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Los coches contaminantes de sus señorías

La lucha contra el cambio climático y la apuesta por la movilidad eléctrica no ha llegado aún, a los coches de nuestros diputados.

Parece ser, según alertan una parte importante de científicos y claman los manifestantes de media Europa, que el deterioro del medio ambiente no tiene marcha atrás. Según ellos, estamos ante la disyuntiva de cambiar drásticamente de hábitos en cuanto al consumo de combustibles fósiles, o el compromiso de la UE de reducir un 40 por ciento las emisiones en 2030 será baldío e imposible. Sea como fuere, detener el calentamiento global es un tema del que todos debemos ser responsables y muy especialmente los políticos como encargados de tomar medidas y ofrecer alternativas a nivel general, dando ejemplo en lo personal. Cuestión esta última que, si nos fijamos en nuestro país, no ocurre. Por ejemplo, sin ir más lejos, los 350 diputados de la actual legislatura y según consta en su declaración de bienes, no son sensibles a tener un vehículo cien por cien eléctrico. Es más, la edad media de sus coches está en torno a los 12 años, exactamente igual que por desgracia tiene el parque móvil español, que es el más viejo de la UE, exceptuando Grecia y Portugal. Esto significa que, si nadie hace la vista gorda, estos coches tendrían dificultades para circular por Madrid en alguno de los periodos de contaminación, ya que no disponen de etiqueta 'ECO'.

Además, la mayoría de estos vehículos son considerados 'contaminantes' y sus señorías no podrían utilizarlos para llegar

al Congreso de los Diputados en días de alerta por contaminación. De ahí que visto en perspectiva, resulte difícil creerse la tan cacareada Ley de Cambio Climático y Transición Ecológica que el incierto gobierno Sánchez quiere poner en marcha, incentivando el uso de vehículos eléctricos. Como también resulta ridículo que la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, declare la guerra a los motores de combustión interna o predique sobre que el «diésel tiene los días contados» y se maneje para ir por la vida con un Peugeot 307 del 2007 y un 5008 del 2011. Otro dato que retrata a nuestros parlamentarios son sus preferencias en cuestión de marcas. Así, los Volkswagen ocupan el primer lugar, seguidos de Mercedes,

Audi y BMW. Algo que no ocurre con los Seat, que siendo la marca que tiene un 11,4 por ciento de matriculaciones a nivel nacional, en el Congreso actual solo hay cuatro unidades y dos son del mismo dueño. En cuanto a los híbridos, solo tres de los 350 diputados declara tener uno. En tanto que ningún ministro, incluida la de Industria, Reyes Maroto, tienen un coche fabricado en España. Lo dicho, hacer declaraciones populistas y demagógicas es gratis, pero hacer al motor de combustión responsable del cambio climático, supone más convertirlo en chivo expiatorio que en una realidad. Tiempo al tiempo

La lucha contra el cambio climático no parece competencia de sus señorías; sus coches tienen una media de edad de unos 12 años, como los del resto de los ciudadanos. Y pese a la apuesta decidida por el vehículo eléctrico, de los 350 diputados solo tres declaran tener un modelo híbrido. Otro dato, ninguno de los ministros conduce un coche fabricado en España.



NUEVA GAMA SUV CITROËN

LA AVENTURA EN MODO CONFORT.



SUV CITROËN C3 AIRCROSS

12 ayudas a la conducción
Grip Control con Hill Assist Descent
Hasta 520l de volumen de maletero
Asientos traseros deslizantes y abatibles
Mejor altura libre al suelo de su segmento

DESDE **13.990€⁽¹⁾**

NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

20 ayudas a la conducción
Grip control con Hill Assist Descent
Hasta 720l de volumen de maletero
3 asientos individuales en segunda fila
Suspensión de amortiguadores progresivos hidráulicos®

DESDE **19.490€⁽²⁾**

Pico 
DEL CONFORT
3.355 M



INSPIRED
BY YOU



Origins
SINCE 1919

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de SUV Compacto C3 Aircross PureTech Gasolina 82 Live 13.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares que entreguen un vehículo de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.590€. Modelo visualizado Nuevo C3 Aircross Shine desde 18.600€. (2) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 19.490€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes

particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. PVP recomendado para el cliente que no financie: 20.390€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross Feel con Opciones desde 23.390€. (1)+(2) No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 31 de julio de 2019 matriculados hasta el 31 de julio de 2019. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

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

SUMARIO

Nº 1.756 • 3 al 15 de julio de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

10.- QUÉ PASA**OPEL CORSA**

Tras la presentación del eléctrico, Opel muestra las versiones de combustión del nuevo Corsa.

10.- MERCEDES GLS

El buque insignia de los SUV de Mercedes ya está en España, con precios a partir de 97.100 euros.

12.- EN PORTADA**FORD PUMA**

La marca del óvalo recupera la denominación Puma, de aquel pequeño coupé de 1997, para su nuevo crossover urbano.

16.- KIA X-CEED

Cuarta carrocería de la familia Ceed, un crossover que contará con versión híbrida enchufable y que será el más vendido de la gama.

20.- PEUGEOT 2008

Llega la nueva generación del SUV francés, con versión eléctrica incluida, que se fabricará en la planta de Vigo.

24.- RENAULT CAPTUR

La marca francesa renueva su todocamino urbano, más tecnológico y con motorizaciones más limpias para seguir triunfando.

27.- NUEVO RENAULT ZOE

El eléctrico de Renault, el más vendido en nuestro país, se retoca y aumenta su autonomía.

28.- CUATRO RUEDAS**NUEVOS AUDI Q7, S8, Y SQ8**

Novedades en la parte alta de la gama Audi. Una renovación profunda del Audi Q7 y las versiones más deportivas en el A8 y el Q8.

31.- LEXUS UX 250H

Con su mecánica híbrida 'ECO' de 184 CV se mueve a placer por la ciudad.

32.- FORD FOCUS ST

Con dos alternativas, motor de gasolina de 280 caballos o diésel de 190, el nuevo Focus ST es pura adrenalina por su rendimiento y confort para uso diario.

34.- SKODA SUPERB SCOUT

10

32



38



48



28

36

La primera vez que la gama Superb cuenta con una versión Scout, sobre la base de la amplísima carrocería Combi y con motores de 272 CV en gasolina y 190 en diésel.

36.- VOLKSWAGEN PASSAT

La actualización del Volkswagen Passat estrena motores menos contaminantes, un nuevo sistema semiautónomo de conducción, conexión permanente a internet y el plug in GTE con más autonomía.

38.- MAHINDRA XUV100 K8

Llamativo y moderno diseño acompañado de características técnicas interesantes para el pequeño SUV indio.

40.- SEAT ARONA TGI

Arrancamos una prueba de larga

duración con este sorprendente Seat Arona TGI, que nos acompañará por toda la geografía durante los próximos meses.

42.- LA SEMANA**44.- +INTERESANTE**

Peugeot ha escrito una gran parte de las más bellas páginas de la historia del automóvil. A bordo de modelos clásicos de la marca del león hemos realizado un recorrido mágico por la cuna de la marca.

48.- 24 HORAS FORD

Una nueva edición de las 24 Horas Ford en el Circuito del Jarama, un acontecimiento social solidario de primera magnitud.

50.- CENTENARIO DE CITROËN

La marca francesa ha llenado su calendario de actos y celebraciones en este 2019 en el que se cumple

Busca tu marca

AUDI	28
CITROËN	50
FORD	12, 32, 48
KIA	16
LEXUS	31
MAHINDRA	38
MERCEDES	10
OPEL	10
PEUGEOT	20, 44
RENAULT	24
SEAT	40
SKODA	34
VOLKSWAGEN	36

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48



No hay nada como un Niro.



Con etiqueta ECO.

Kia Niro Híbrido por 175€/mes

Entrada: 6.936€ • T.A.E.: 7,14%
48 cuotas • Cuota final: 11.533,85€



The Power to Surprise

Descubre la Gama Kia Niro y su nuevo look. Niro Híbrido, Niro Híbrido Enchufable y Niro EV 100% eléctrico.

Es hora de poner al día tu forma de conducir. Déjate seducir por el nuevo aspecto del Niro Híbrido. O de sus versiones híbrida enchufable y 100% eléctrica. Todas ellas renovadas y con aún más espacio interior.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 86-100. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 110-119. Consumo combinado WLTP (l/100km): 4,8-5,2.

Kia Niro 1.6 HEV Concept financiando con Banco Cetelem S.A.U. Ejemplo de financiación a 48 meses para 15.000 km/año con PVPR 22.875€. No incluye gastos de gestoría ni matriculación. Entrada 6.936€. Importe solicitado 15.939€. Importe total financiado 16.417,17€ (incluida comisión de formalización 3%: 478,17€). Importe Mensualidad: 47 cuotas de 175€ y una última cuota de 11.533,85€. Importe total adeudado 19.758,85€. Precio total a plazos 26.694,85€. TIN 5,95% TAE 7,14%. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación, por parte de Banco Cetelem S.A.U. Oferta aplicable a clientes particulares del 18/06/2019 hasta el 31/07/2019 en concesionarios de Península y Baleares con una permanencia mínima de 36 meses. Modelo visualizado puede no corresponderse con el ofertado. *Consultar manual de garantía Kia.



ALPINE A110: CON 40 CABALLOS MÁS
Con un precio de 66.500 euros, motor de 292 CV, un peso de sólo 1.114 kilos y un reglaje específico del chasis, Alpine presenta la versión más radical del A110, disponible sólo en color Gris Tonnerre mate y que acelera de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos.

Y AHORA, EL BMW SERIE 8 GRAN COUPÉ

Cuatro variantes mecánicas –diésel y gasolina– con potencias entre 320 y 530 CV, y dos tipos de tracción, componen la gama de esta nueva variante, que mide 5,08 metros y ofrece un maletero de 440 litros.



VOLKSWAGEN GOLF GTI 'THE ORIGINAL'

El Golf GTI cumple 44 años y la marca lo celebra con la edición especial limitada –44 unidades– The Original, con tres puertas y cambio manual, y sólo en colores blanco o rojo. Rinde 245 CV y su precio es de 40.600 euros.



MERCEDES-AMG CLA 35 4MATIC SHOOTING BRAKE

Nueva versión deportiva en la casa alemana; en este caso, un práctico coupé deportivo de cinco puertas que equipa tracción total y un 2.0 Turbo de 306 CV con el que pasa de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.

Motores de gasolina y diésel entre 75 y 130 CV Opel enseña las versiones 'normales' del Corsa

Hace unas semanas la marca alemana de PSA desvelaba las primeras informaciones sobre el nuevo Corsa, que acompañaba exclusivamente de fotografías de su futura versión eléctrica Corsa-e, pero ahora ya conocemos también el aspecto de las versiones 'normales', con motor de gasolina o diésel y que serán las primeras en llegar a los concesionarios, allá por octubre. En gasolina, este nuevo utilitario de cinco puertas y 4,06 metros de longitud

contará con el 1.2 triclíndrico desplegado en tres variantes: atmosférica de 75 CV –caja manual de 5 marchas– y turboalimentadas con 100 y 130 CV –podremos elegir entre cambio manual de 6 marchas o automático de 8 en la primera, mientras que la mecánica más energética se une sólo al automático de 8–. En ese último caso se homologa una velocidad máxima de 208 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos. Y en diésel,

el Corsa cuenta con un 1.5 de cuatro cilindros, con 100 CV y 25,5 mkg de par. Opel presume en su nuevo modelo, fabricado en Zaragoza, de ligereza –se ahorran hasta 108 kilos frente a su antecesor–, pero también de tecnología –es primicia en el segmento la iluminación adaptativa matricial IntelliLux LED– y de sus cuatro niveles de equipamiento muy personales, pues a la versión base se añaden el Edition, el Elegance y el dinámico GS Line.



▶ El nuevo Corsa ofrecerá el sistema Multimedia Navi, con pantalla táctil a color de 7 pulgadas; el Multimedia Navi Pro, con pantalla de 10 pulgadas, y el servicio telemático Opel Connect.



◀ El acabado GS Line incluye la salida de escape cromada y los paragolpes de diseño deportivo.

PARA PENSAR

980

kilos pesará el superdeportivo de 650 CV que prepara Gordon Murray Automotive

Se llamará T.50, costará más de 2 millones de libras –2.235.000 euros– y se harán sólo 100 unidades, que empezarán a entregarse a comienzos de 2022. Su motor V12 alcanzará las 12.100 revoluciones por minuto.

EL PUNTAZO

El XC90 Armoured, opción blindada del SUV de Volvo, toma como base la variante T6 AWD y se ofrece en dos variantes: 'Light' –añade 250 kilos en protección– y 'Heavy' –1.400 kilos extra–.



Precios desde 97.100 euros Así es el nuevo Mercedes-Benz GLS

Dos versiones diésel –GLS 350 d 4Matic de 286 CV y GLS 400 d 4Matic de 330 CV– y una con motor V8 electrificado –el GLS 580 4Matic que combina 489 CV de gasolina con los 22 CV de la parte eléctrica– componen la gama inicial del nuevo GLS, un SUV de 5,21 metros de largo fabricado en Alabama (EE.UU.) con precios entre 97.100 y 128.100 euros y que incluye de serie tres filas de asientos con ajuste eléctrico. La fila central puede desplazarse longitudinalmente 10 centímetros y todas las plazas traseras se abaten

individual o conjuntamente con solo pulsar un motor para crear un área de 2,20 metros de largo. La suspensión neumática Airmatic es de serie, y en opción ofrece el tren de rodaje E-Active Body Control, con inclinación activa en curvas. El interior recibe ya la tecnología MBUX, con gráficas en 3D y función de Realidad Aumentada, y en opción puede pedirse un climatizador con cinco zonas independientes, así como un sistema de sonido Burmester que amplifica la voz para mantener conversaciones, incluso a alta velocidad.



▶ El nuevo GLS equipa de serie tres filas de asientos y tiene un volumen máximo de maletero de 2.400 litros.



Hyundai, Kia, Lexus y Renault Cuatro SUV más desde India y Nueva York

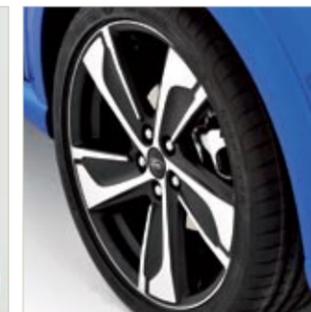
La demanda de modelos SUV sigue creciendo en todo el mundo, y los fabricantes consolidan su oferta con nuevos productos. Así, por ejemplo, en el Auto Show de Nueva York estaba presente el Hyundai Palisade, un ocho plazas con motor 3.8 V6 de 291 CV que empezará a venderse en Norteamérica este verano, mientras que Lexus presentaba el GX 460, un todoterreno de siete plazas con motor 4.6 V8 de 301 CV. Y a miles de kilómetros, en Delhi, Kia desvelaba el Seltos, un SUV compacto que se fabricará en India y



◀ A la izquierda, el Hyundai Palisade, de 291 CV, y bajo estas líneas, el Renault Tribler.

▶ Arriba, el Kia Seltos, desvelado en India hace unos días. A la derecha, el nuevo Lexus GX 460, primicia en el Auto Show de Nueva York.





◀ La luz diurna LED varía en función del acabado elegido. Las llantas de 19 pulgadas se acompañan de gomas 225/40. La bandeja trasera es solidaria con el portón y se amolda al equipaje que introduzcamos. Pero también se quita.



Con alma felina

Ford rescata el nombre usado en un asequible coupé de la década de los 90 para bautizar a este nuevo SUV urbano, que presume de diseño y funcionalidad. Llegará antes de que acabe el año con mecánicas dotadas de tecnología micro-híbrida, que aportan eficiencia.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Aquellos que rondamos la treintena nos acordamos del primer Puma, un llamativo y asequible coupé que en el año 1997 lanzó Ford en Europa sobre la base del Fiesta de la época.

Ahora, 22 años después, el Ford Puma regresa a la vida, pero convertido en un atractivo SUV urbano que no dejará a nadie indiferente. Mi-

de 4,19 metros de longitud, y eso son 12 y 9 centímetros más, respectivamente, que un Fiesta Active y un EcoSport, dos modelos con los que convivirá junto a Kuga, Edge y Explorer cuando a finales de este año se lance en Europa.

Su diseño es sorprendente, pues en ciertas zonas su carrocería recuerda la del deportivo Ford GT, e incluso en parado, con este acabado ST Line –también lo habrá ST Line X y Titanium, pues el Trend no llegará al mercado español– rezuma dinamismo.

Entre las distintas versiones se diferenciarán por sus paragolpes, llantas, molduras y parrilla frontal, e incluso por las diferentes firmas lumínicas de sus faros delanteros, que podrán tener tecnología Full LED.

Esta atractiva carrocería se sustenta sobre la plataforma del Fiesta, pero con mayor distancia entre ejes y con una particular parte final que está fabricada en fibra de vidrio y no en acero.

Como el coupé de antaño, este nuevo Puma también hereda del Fiesta su interior, con una distribución lógica, materiales de calidad y una postura de conducción semejante a la de un turismo. Ahora bien, por su mayor altura acce-

der es más cómodo y también hay una mejor visibilidad. Tras su volante sorprende la llegada de un cuadro digital de 12,3 pulgadas, que luce diferentes gráficos acordes al modo de conducción que elijamos desde el mando que hay colocado cerca del freno de mano, que no es eléctrico. Esos modos son Normal, Eco y Sport, por lo menos en el caso del ST Line que conocimos a principios del mes de mayo en Düsseldorf.

Dependiendo del acabado, su salpicadero se corona con una pantalla táctil de hasta 8 pulgadas y con sistema SYNC 3, que suma conexión Apple CarPlay y Android Auto, y que puede asociarse a un cargador inalámbrico y a un sistema de sonido Bang & Olufsen con 10 altavoces y 575 vatios.

Detrás abunda el espacio, pues con un conductor de 1,75 metros al volante hay 70 centímetros para las piernas, lo que no está nada mal. Su altura es buena –aún en esta unidad con techo panorámico– y la cota de anchura, considerable para que tres personas no muy corpulentas se acomoden gracias, incluso, a un disimulado túnel central.

Su ingenioso maletero daría para escribir un libro. Y eso que carece de banqueta trasera corredera y su respaldo presenta la habitual partición 60:40. Ahora bien, puede tener un portón ‘manos libres’ para acceder a sus 456 litros



◀ El puesto de conducción es estupendo y hay mucho espacio. Los asientos son cómodos y con masaje, calefacción... La solución Zip&Go permite quitar el tapizado de sus asientos para lavarlo o reemplazarlo si se desgasta.

–303 tiene un Fiesta y 334 un EcoSport– cuando su piso está en la posición más baja. No contento con ello, el Puma guarda un as bajo ese doble fondo en forma de cajón, que añade otros 80 litros para dar mucho juego, pues permite introducir objetos en vertical de hasta 1,15 metros de alto, y sin tener que quitar su bandeja, que va anclada al portón y es flexible como un guante.

Por cierto, ese doble fondo de material compuesto permite llevar los objetos de nuestras aventuras de ocio sin

miedo a ensuciarlo, pues en su fondo hay un desagüe que permite lavarlo a presión.

Cuando llegue a los concesionarios lo hará con un propulsor 1.0 EcoBoost de tres cilindros, disponible con 125 y 155 CV –en España no se ofrecerá la versión básica de 100 CV–. Todos recurrirán a un cambio manual de 6 velocidades,

pero en un futuro, el de 125 CV podrá combinarse con un Powershift de 7 relaciones y doble embrague.

Ambos recurren a la tecnología ‘mild hybrid’ –de serie con 155 CV y opcional en el otro–, que añade una batería de 48 voltios y un motor de arranque que funciona como generador y que ofrece 11,5 kW. Gracias a ese compendio tecnológi-



◀ Todo este equipaje cabe sin problemas en su maletero, cuya parte inferior es de fibra de vidrio y no de acero. Tiene incluso un tapón para poderlo lavar a presión.





◀ El cuadro digital luce diferentes gráficos y tiene una pantalla de bienvenida con felino incluido.



▲ La presentación interior es calcada a la del Fiesta, pero su puesto de conducción, más elevado, mejora la visibilidad y el acceso. Hay muchos huecos para dejar pequeños objetos; y junto al cambio va colocado su selector de modos de conducción y el freno de mano, que no es eléctrico.



▲ El maletero tiene 456 litros. El portón puede ser eléctrico y con sistema manos libres. A él va anclada la bandeja flexible.

dos los Puma contarán con tracción delantera, pues la tracción total se reserva al EcoSport.

Otros detalles del Puma, que será ensamblado en la factoría de Craiova, en Rumanía, es su tapizado Zip&Go –per-

mite desmontar la funda de los asientos para reemplazarla en unos minutos–, la función masaje para los asientos delanteros o el elenco de ayudas a la conducción que ofrecerá este felino SUV, que sin duda dará mucho que hablar.

co, estos Puma consiguen la etiqueta ECO y ofrecerán un 10 por ciento de ahorro en los desplazamientos urbanos –la versión de 125 CV firma un gasto medio de 5,4 l/100 km en ciclo WLTP–. Además, esta solución mejora el agrado de conducción al reducir la acción del turbo y entregar 2 mkg de par motor adicionales en el caso de la versión más potente, que eroga 24,5 mkg.

Más adelante llegará un diésel 1.5 EcoBlue con 120 CV, que contará con tratamiento de gases por AdBlue. Y to-



11 COLORES PARA SU CARROCERÍA Y LLANTAS DE HASTA 19"



UN DISEÑO INNOVADOR PARA QUE TÚ DISEÑES EL FUTURO

El nuevo **Volvo S60** es el único sedán deportivo capaz de combinar un elegante diseño escandinavo con la tecnología más intuitiva e innovadora. Un coche para aquellos que persiguen vivir sensaciones inéditas, como una variedad de modos de conducción que te situarán en el centro de la experiencia más dinámica que habrás vivido.

NUEVO VOLVO S60. SÉ FOLLOWER DE TI MISMO.



Descúbrelo en volvocars.es



#VolvoS60

Consumo mixto (l/100 km) de 2,0 a 6,8; Emisiones CO₂ (g/km) de 39 a 155.

CINCO MOTORES DE COMBUSTIÓN Y, A PARTIR DE NOVIEMBRE, LA VERSION HÍBRIDA ENCHUFABLE



EMILIO HERRERA, DIRECTOR DE OPERACIONES DE KIA MOTORS EUROPE
«No creo que lleguemos a más de un 25% de eléctricos en el mercado»



Llega un triunfador

Kia lanza la cuarta carrocería del Ceed, un crossover que se convertirá en el superventas de la familia. A las virtudes de la gama une una imagen joven y atractiva y nuevos contenidos tecnológicos... Además de una versión híbrida enchufable para dotarlo de la etiqueta 0.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Kia completa la familia del Ceed con su modelo más aventurero, juvenil e inconformista. El Xceed, un crossover urbano de estilo deportivo, se suma al Ceed hatchback, al Ceed Tourer y al Procead, para completar una familia con alternativas para todos los gustos y necesidades. Y de paso deja en evidencia a muchas marcas que no pueden ofrecer tanta variedad en un mismo modelo.

El Xceed quiere convertirse en una alternativa diferente a los SUV más tradicionales; pero sobre todo brindar una nueva opción a los que buscan un compacto distinto. Con sus 4,395 metros de longitud es 8,5 centímetros más largo que el Ceed

de cinco puertas y mantiene su misma distancia entre ejes –2,650 metros–, pero ofrece una altura al suelo 4,2 centímetros superior. Lo combina con una silueta deportiva y un portón inclinado con una vista lateral que apuesta por un estilo casi de coupé. Y remata el estilo exterior con unos llamativos pasos de rueda, estribos laterales o barras de techo plateadas.

El diseño del frontal evoluciona con una parrilla con más carácter y una toma de aire inferior más grande además de nuevos grupos ópticos, que mantienen las características luces LED de tipo 'cubito de hielo' y que culminan por unos intermitentes dispuestos hacia atrás sobre los arcos de rueda. En la parte trasera hay nuevos

pilotos de LED, con una nueva firma luminosa.

El interior es similar a otros modelos de la gama con una pantalla táctil flotante, que puede ser de hasta 10,25 pulgadas y que ofrece la función de pantalla dividida que permite a los usuarios controlar o monitorizar distintas funciones del vehículo al mismo tiempo y personalizar la pantalla para que muestre hasta tres aplicaciones simultáneamente. De esta manera, el conductor puede tener una pantalla única, por ejemplo para el navegador o combinar diferentes elementos en pantalla al mismo tiempo para poder ver las indicaciones del navegador mientras los pasajeros eligen sus canciones favoritas o consultan el pronóstico del tiempo. El

Xceed, además, se podrá ofrecer con una instrumentación completamente digital de 12,3 pulgadas. Una instrumentación que reemplaza a los clásicos relojes del velocímetro y el cuentarrevoluciones y que estará disponible en opción en función del nivel de equipamiento.

En cuanto a la habitabilidad, se anuncian mejores cifras que en el Ceed de cinco puertas, con asientos traseros que se puede abatir en proporción 40:20:40 y un maletero en dos niveles, que homologa 426 litros de capacidad –31 más que en el Ceed de cinco puertas– que pueden llegar a los 1.378 litros de capacidad.

Innovador se muestra también en el apartado tecnológico; va a ser de los primeros



▲▲ Es 8,5 centímetros más largo que el Ceed de cinco puertas y 4,2 más alto. Su estilo crossover lo refuerzan los pasos de rueda, las estribos o las barras de techo.

modelos en Europa que ofrecerá el avanzado sistema telemático UVO Connect de Kia, un sistema que dispone de su propia tarjeta eSIM para que el coche este permanentemente conectado a internet y pueda ofrecer al conductor todo tipo de informaciones en

tiempo real. Cuenta con los servicios Kia Live y en la pantalla LCD de 10,25 pulgadas ofrece información actualizada del tráfico, previsiones meteorológicas, puntos de interés y detalles sobre posibles lugares para estacionar, en la calle o en aparcamientos (co-

–¿Qué expectativas teneis para el Xceed?

–Esperamos mucho, porque creemos que de las cuatro carrocerías del Ceed esta va a ser la que más se venda.

–¿Se convertirá la familia Ceed en la más vendida? ¿Qué volumen alcanzará?

Estamos calculando para 2020 que la familia Ceed alcance 150.000 unidades –110.000 vende el Sportage–. Si calculas que vendemos en Europa 500.000 coches, esto te da una idea de su importancia.

–Tras el ProCeed o el Xceed hay alguna otra carrocería a inventar en los compactos...

–En la gama Ceed ya no caben más carrocerías. Pero se pueden inventar cosas; el concepto que presentamos en Ginebra. Imagine... ahí hay una posibilidad.

–¿Cuál será el siguiente coche cien por cien eléctrico?

–Probablemente este de Ginebra, un coche del segmento D, una berlina tipo crossover, únicamente con motorización eléctrica pero muy deportiva; con una autonomía que no será inferior a 600 kilómetros...

–¿Para cuándo?

–No hay fecha fija, pero hacia 2021

–¿Cómo vais a acabar el año en Europa?

–Por encima de las 500.000 unidades. A final de mayo crecíamos un 2 por ciento en un mercado que está bajando un 2,4 por ciento. Lo que queremos sobre todo de cara al año que viene con el nuevo objetivo de emisiones es no tener que bajar volumen, seguir creciendo. Por eso los eléctricos son fundamentales. Ahora tengo ya asignados por parte de Corea 40.000 eléctricos para el mercado europeo en 2020. Pero estoy pidiendo 20.000 más. Si tenemos 60.000 eléctricos podemos crecer mucho más por dos motivos: porque los

eléctricos nos permiten compensar el CO₂ de los otros modelos –y poder vender más de combustión– y compensar lo que otras marcas no van a vender a propósito para llegar a 95 gramos.

–¿Bruselas está presionando en exceso al automóvil?

–Si comparamos con otras industrias y sectores, la presión del sector del automóvil es muy importante. ¿Por qué está el mercado cayendo desde el año pasado cuando se introdujo el WLTP en septiembre? Porque hay una indecisión en el consumidor: ¿qué me compro? Los Gobiernos condicionan el mercado con sistemas impositivos. El mejor ejemplo es Suecia; en julio de 2018 el Gobierno da unas subvenciones para en híbridos enchufables y el mercado se dispara –el 50 por ciento de lo que Kia vende allí son híbridos enchufables– pero no hay ningún motivo para eso salvo la apuesta del Gobierno. Y en España con todo lo del diésel o Madrid Central hemos asustado a los clientes sin necesidad, porque estoy de acuerdo con Luca de Meo cuando dice que el 20 por ciento de los coches contaminan el 80 por ciento; esos son los que hay que quitar.

–Vuestro siguiente paso tecnológico es el hidrógeno...

–Ya estamos apostando para lanzarlo en 2021. Pero ahora mismo el coche es muy caro y el segundo problema es dónde lo cargo. Pero yo creo más en el hidrógeno que en el eléctrico, porque a nivel de baterías va a llegar un momento que esto se va a saturar, no vamos a poder hacer más baterías y ahí va a haber un límite. Yo no pienso que podamos llegar a más de un 25 por ciento de eléctricos en el total del mercado. El resto va a ser complicado y como no tengamos hidrógeno no llegamos. Eso de que en 2030 o 2040 solo coches eléctricos... Con batería, imposible.



ESTRENA CUADRO DE MANDOS DIGITAL Y PANTALLA DE 10,25"



mo el precio, la localización y la disponibilidad). Además, permite que el conductor interactúe con el coche, que por ejemplo antes de iniciar el viaje envíen el destino al coche o que puedan comprobar la ubicación del vehículo en todo momento.

En cuanto a sistemas de seguridad y ayuda a la conducción el Xceed ofrecerá el control de crucero inteligente con función de parada y arranque automáticos, sistema de detección de ángulo muerto, aviso de colisión frontal con detección de peatones, limitador inteligente de velocidad, asistente de mantenimiento de carril, asistente dinámico para luces de carretera, detector de fatiga

del conductor o el asistente para el seguimiento del carril que controla la aceleración, los frenos y la dirección.

En el apartado dinámico de serie ofrecerá sistema de gestión de estabilidad del vehículo, una ayuda en frenada

y en curva que puede activar el control electrónico de estabilidad si detecta una pérdida de adherencia. Se ha trabajado de manera especial en suspensión y dirección y estrena un ajuste específico de la suspensión y con algunos componentes que no están presentes en otras versiones del Ceed, como los topes de extensión hidráulicos en los amortiguadores, de serie en el eje delantero de todas sus versiones y con los que consigue una gran suavidad de marcha sobre superficies irregulares, pues absorben los impactos fuertes evitando rebotes de la carrocería.

En cuanto a la gama mecánica del Xceed, la marca coreana apuesta por su gama de motores más moderna, con tres alternativas de gasolina hasta 204 caballos y dos diésel con 115 y 136 caballos. El cambio será manual o automático de doble embrague y 7 velocidades. Esos serán los motores para lanzamiento, en septiembre; pero solo un par de meses después llegarán versiones electrificadas con tecnología Mild Hybrid con batería de 48 V y también una variante híbrida enchufable, para la que utilizará el conocimiento y la tecnología adquiridas por la marca coreana con el Kia Niro PHEV. Y que le garantiza la etiqueta 0 de la DGT.



▲ Estilo muy de 4x4 en la parte trasera. Pero todas las variantes del Xceed serán de tracción delantera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI 120	1.4 T-GDI 140	1.6 T-GDI 204	1.6 CRDI 115	1.6 CRDI 136
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.353	1.591	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	120/6.000	140/6.000	204/5.500	115/4.000	136/4.000
Par máximo/rpm	17,5/1.500-4.000	24,6/1.500-3.200	27/1.500-4.500	28,5/1.500-2.750 32,6/2.000-2.250	28,5/1.500-3.000 32,6/2.000-2.250
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 vel	Man, 6 vel/Aut. 7 vel	Man, 6 vel/Aut. 7 vel	Man, 6 vel/Aut. 7 vel	Manual, 6 vel/Aut. 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.257	1.270/1.300	1.315/1.342	1.340/1.365	1.340/1.365
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483
Volumen maletero (l)	426/1.378	426/1.378	426/1.378	426/1.378	426/1.378
Capacidad depósito (l)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	9,4/9,5	7,7/7,5	11,4/11,1	10,6/10,1
Velocidad máx. (km/h)	186	200	220	190	196/198
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Emissiones CO ₂ (g/km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



PARA CADA TIPO DE NATURALEZA.

NUEVO JEEP® RENEGADE DESDE 14.900€

JEEP® COMPASS DESDE 18.900€

CON 4 AÑOS DE GARANTÍA Y 4 AÑOS DE MANTENIMIENTO

Jeep

THERE'S ONLY ONE

Emissiones de CO₂, Gama Jeep.: de 117 a 315 (g/km). Consumo mixto: de 4,4 a 16 (l/100km). Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma (EU) 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Precios recomendados 14.900€ para Jeep Renegade Sport 1.0G MT6 88kW (120CV) y 18.900€ para Jeep Compass Sport 1.4 Mair 103kW (140CV) 4X2. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento de permuta por entrega de vehículo usado a cambio, con una antigüedad mínima de 3 meses bajo la titularidad del Cliente que compra el vehículo nuevo) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de financiación de 14.900€ (Renegade) y 17.900€ (Compass) con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación de la entidad financiera. No se incluyen los gastos de financiación. Ejemplo de financiación para Jeep Renegade sin entrada, por un importe total del crédito de 16.060,23€ incluye Seguro Vida opcional (1.160,23€) con Crédito Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. TIN 7,95%, TAE 9,28%, 84 cuotas mensuales de 249,92€, comisión de apertura (3%) 481,81€ al contado, importe total a plazos 21.475,09€, importe total adeudado 21.475,09€. Ejemplo de financiación para Jeep Compass con entrada de 1.000€, por un importe total del crédito de 19.293,84€ incluye Seguro Vida opcional (1.393,84€) con Crédito Agricole Assurances y mediado a través de CBP PROTECCION DE PAGOS CORREDURIA DE SEGUROS Y REASEGUROS SL. Inscrita en el Registro de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones con RJ-0069 (Correduría de Reaseguros). Concertados los Seguros de Responsabilidad Civil y de Caución. TIN 7,95%, TAE 9,28%, 84 cuotas mensuales de 300,24€, comisión de apertura (3%) 578,82€ al contado, importe total a plazos 26.798,98€, importe total adeudado 26.798,98€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía extendida Mopar® limitada hasta los 60.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda, así como contrato de mantenimiento de 4 años o 60.000 km o lo que antes suceda (no incluye sustitución de recambios y piezas de desgaste que no vengán expresamente especificadas en las operaciones de mantenimiento reguladas en el libro de uso y mantenimiento del vehículo). Gastos de matriculación no incluidos. Oferta FCA CAPITAL España válida hasta el 31/07/2019 en Península y Baleares. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

¿Qué expectativas tenéis para el XCeed?

Esperamos mucho del XCeed, porque creemos que de las cuatro carrocerías del Ceed esta va a ser la más exitosa y creemos que será la que más se venda. En parte puede canibalizar un poquito el cinco puertas; el cliente que llega a una exposición y ve el cinco puertas y ve el atractivo que tiene este... es verdad que será un poquito más caro.

Al Sportage creéis que también le puede restar

No lo creemos, hemos hecho unos clinic con clientes y no vemos que haya canibalización porque el Sportage tiene apariencia de SUV, es más elevado, este es más bajito. La suma de las ventas de la gama Ceed que tenemos ahora crecerán aunque a lo mejor se resienten un poco las ventas del cinco puertas.

La familia Ceed se convertirá en la más vendida. ¿Qué volumen de ventas alcanzará la familia Ceed y este XCeed?

Estamos calculando para el año que viene que la familia Ceed alcance 150.000 unidades. Si calculas que Kia vende en Europa 500.000 unidades, ya te da una idea de la importancia que va a adquirir la gama Ceed teniendo en cuenta que el Sportage, nuestro modelo más vendido hace 110.000 unidades.

Hay alguna otra carrocería que se pueda inventar dentro de los compactos...

Dentro de la gama Ceed ya no caben más carrocerías. Pero se pueden inventar cosas; el concepto que presentamos en Ginebra, Imagine, que es una berlina con ciertas características de crossover... ahí hay una posibilidad. Y luego los diseñadores.

Lo de Ginebra es bastante realista, porque lo que estamos pensando es sacar una plataforma eléctrica basada en ese concepto. Todos los coches que lanzaremos a partir de ahora llevará electrificación como mínimo híbrido enchufable. Lo veremos en el XCeed y el Ceed Tourer a partir de noviembre. El año que viene lanzamos el nuevo Sorento que llega con versión híbrida e híbrida enchufable tres meses después.

¿Cuál será el siguiente coche cien por cien eléctrico que habrá en la gama?

Probablemente este basado en el concepto Imagine de Ginebra. Sería un coche del segmento D, un poco el buque insignia de la marca. Será una berlina tipo crossover, únicamente con motorización eléctrica pero muy deportiva porque al final la potencia

del motor eléctrico está ahí; con una autonomía que no será inferior a 600 kilómetros...

¿Para cuándo?

No hay una fecha fija, pero será hacia 2021

¿La fábrica de Zilina da más de sí?

Vaticinamos que para el año que viene las ventas del Sportage van a bajar, por varios motivos, el primero que a nivel de CO2 no es el vehículo más óptimo y como tenemos que cumplir los objetivos y están resintiéndose las ventas de los C-SUV. Pero como está creciendo mucho la gama Ceed, con el éxito, aunque en España no es muy importante aún, del Proceed. Con lo cual es muy interesante ver que este tipo de coches, que solo hemos lanzado en versión GT Line y superior está vendiendo un 25 por ciento. En España no porque para este tipo de familia no es muy atractivo. Ajustaremos la capacidad en Zilina en función de cada modelo.

¿Cómo vais a acabar el año en Europa?

A final de año acabaremos por encima de las 500.000 unidades. A final de mayo crecíamos un 2 por ciento en un mercado que está bajando un 2,4 por ciento, con lo cual vamos bien, aumentando cuota de mercado –ahora mismo es del 3,2 por ciento en Europa- y por tanto vamos a pasar las 500.000 unidades. Lo que queremos sobre todo de cara al año que viene con el nuevo objetivo de emisiones es no tener que bajar volumen, seguir creciendo. Por eso los eléctricos son fundamentales. Ahora mismo tengo ya asignados por parte de Corea 40.000 eléctricos para el mercado europeo en 2020. Pero necesito 20.000 más, que es lo que me están pidiendo los países. Si tenemos 60.000 eléctricos podemos crecer incluso mucho más por dos motivos; porque los eléctricos nos permiten compensar el CO2 de los demás coches –y poder vender más coches de combustión- y compensar lo que otras marcas no van a vender adrede para poder llegar a los 95 gramos. Esos 60.000 coches eléctricos nos vendrían de cine... estamos rezando todos los días para que nos los den.

No todo el mundo tiene las cartas que vosotros. ¿Crees que Bruselas está metiendo excesiva presión al mundo del automóvil?

Yo creo que si comparamos con otras industrias y sectores, la presión del sector del automóvil es muy importante. Creo que los funcionarios y los políticos no son conscientes de las inversiones y de lo que se requiere para llegar a los 95 gramos. Las marcas que no han

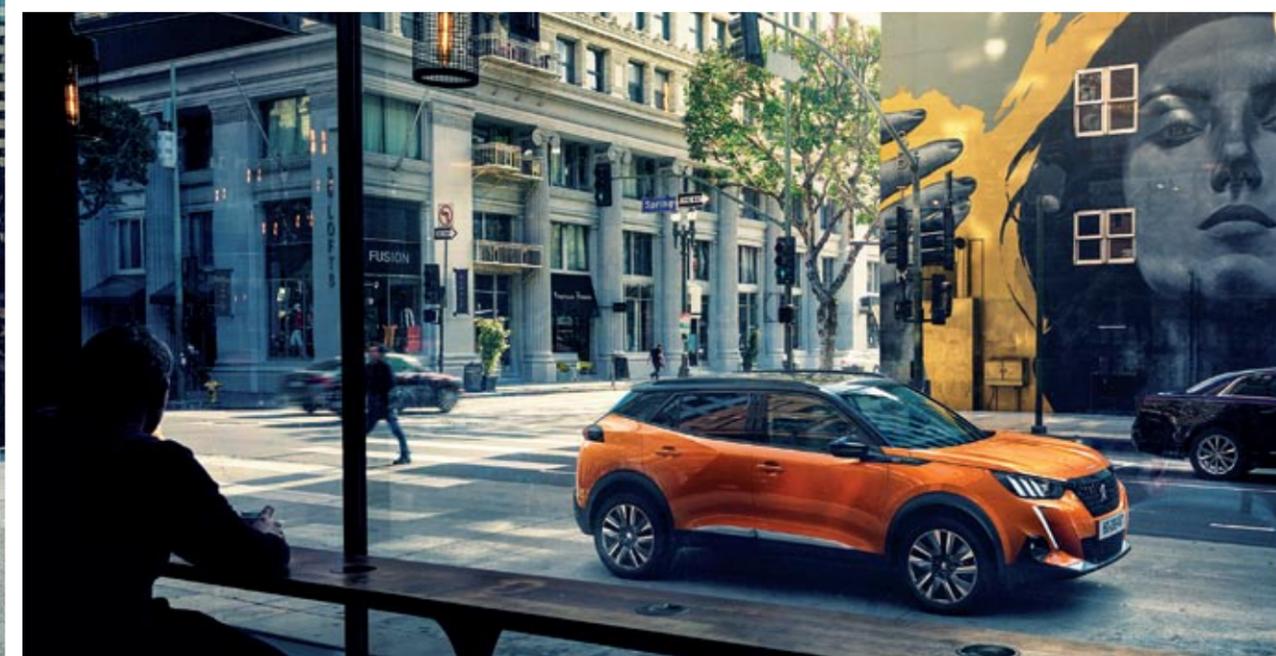
invertido en el pasado se encuentran en una situación muy complicada. La Unión Europea y todos los gobiernos están apretando mucho y eso complica. ¿Por qué está el mercado cayendo desde el año pasado cuando se introdujo el WLTP en septiembre? Porque hay una indecisión en el consumidor: ¿qué me compro? Si hay una compra que la puedes retrasar en el tiempo sin problemas –que el coche tenga siete, ocho años o 12 en España me da igual. Lo que están haciendo los Gobiernos, con sistemas impositivos, es condicionando el mercado. El mejor ejemplo es Suecia; en julio del año pasado el Gobierno da unas subvenciones para inversiones en híbridos enchufables y el mercado se dispara –ahora mismo el 50 por ciento de lo que Kia vende en Suecia son híbridos enchufables- pero no hay ningún motivo para eso salvo que el Gobierno ha decidido apostar por el híbrido enchufable. En España qué pasa con todo lo del diesel o Madrid Central... que hemos asustado a los clientes sin necesidad alguna, porque estoy de acuerdo con Luca de Meo cuando dice que el 20 por ciento de los coches contaminan el 80 por ciento; esos son los que hay que quitar. Lo que necesitamos es un plan Renove, PIVE y una neutralidad tecnológica.

Vuestro siguiente paso es el hidrógeno...

Nosotros ya estamos apostando por el hidrógeno para lanzarlo en 2021. Pero ahora mismo el coche es muy caro y el segundo problema es dónde lo cargo. Pero yo creo más en el hidrógeno que en el eléctrico, porque a nivel de baterías va a llegar un momento que esto se va a saturar, no vamos a poder hacer más baterías y ahí va a haber un límite. Yo no pienso que podamos llegar con el eléctrico a más de un 25 por ciento de eléctricos en el total del mercado. El resto va a ser complicado y como no tengamos hidrógeno no llegamos. Eso de que en 2030 o 2040 solo coches eléctricos, con batería, imposible. Y luego el hidrógeno, donde es muy útil y la única solución posible es para camiones y autobuses. En el Grupo Hyundai nos estamos metiendo en un proyecto con el Gobierno suizo para todo el transporte de camiones y autobuses sea con hidrógeno, porque las baterías que tiene que llevar un camión y el peso que eso supone no tiene ningún sentido.



EL GRIP CONTROL OPCIONAL SE COMBINA CON EL CONTROL DE DESCENSOS. Y HAY TRES MODOS DE CONDUCCIÓN: ECO, NORMAL Y SPORT



▲ El nuevo 2008 crece hasta los 430 centímetros de largo –14 centímetros más que el actual– y tiene una distancia entre ejes de 260 centímetros –6 más–. La capacidad del maletero es de 434 litros.

Es tiempo de crecer

Conserva el nombre, pero es completamente nuevo. E incluso parece otro tipo de coche, porque crece mucho de talla, potencia su oferta con avanzados equipamientos y motores más enérgicos, y remata la gama con un e-2008 cien por cien eléctrico que busca ser el rey de los SUV urbanos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Nada más nacer ya le han buscado parecidos: que si su estirado lateral recuerda al Toyota Rav4 y las puertas tienen rasgos del Audi Q2, que si la zaga es la del 3008 y el frontal le vincula al nuevo 208... No dejar indiferente ya es un primer paso, y el nuevo 2008 lo ha dado. Además, frente a otros SUV-B con los que pugnaba su antecesor –Seat Arona, Nissan Juke, Renault Captur...–, el nuevo modelo propone un tamaño netamente mayor, que incluso se acerca amenazante a la clase superior, donde militan Kia Niro, Nissan Qashqai o Seat Ateca. Porque hablamos de 4,30 metros de largo y una batalla de 2,60

–14 y 6 centímetros más, respectivamente–, lo que se traduce en un maletero de 434 litros –incluso en el e-2008 eléctrico– con las cinco plazas en uso, y eso ya da para convertirse en un SUV de claro enfoque familiar.

El interior responde al último concepto de la firma gala, pues

emplea el puesto de conducción i-Cockpit 3D, con volante pequeño, pantalla táctil central próxima y bien a la vista –de hasta 10 pulgadas–, y la innovadora instrumentación sobreelevada con gráficos 3D de tipo holograma. Además, la consola cuenta con teclas para controlar más rápidamente

la pantalla central, y en el salpicadero se emplean plásticos blandos que aumentan la impresión de calidad, aunque el cliente puede acceder incluso a materiales tan refinados como el cuero Nappa o la Alcántara. También hay revestimientos de tipo ‘carbono’ en puertas y tablero, por

◀ Las versiones GT montan llantas de 18 pulgadas, más ligeras y con inserciones decorativas.



▲ Como el 208, el nuevo 2008 recurre al i-Cockpit 3D, puesto de conducción con volante pequeño, pantalla central a mano e instrumentación 3D.

el habitáculo se reparten un gran número de espacios donde guardar cosas y, en opción, se ofrece un gran techo panorámico, que abre hacia el exterior para no restar cota de altura a la segunda fila.

En cuanto al exterior, los diseñadores piden que nos fijemos en su parabrisas retrasado y su capó largo y horizontal, en las grandes llantas –de 18 pulgadas, y 1 kilo más ligera cada una, en el nivel GT– o en el techo bicolor negro de las versiones GT Line y GT. Y de

trás, los pilotos –con una triple garra LED que siempre va encendida– quedan unidos por una banda negra y las versiones más potentes rematan el paragolpes con una salida de escape doble. E incluso se innova con la carta de colores para la carrocería, destacando el Rojo Elixir por su barniz coloreado, el Blue Vertigo con sus tres capas de resultado muy luminoso o el Orange Fusion, tono metalizado exclusivo del nuevo 2008.

En cuanto a tecnologías de

asistencia, Peugeot ha querido echar el resto con su nuevo SUV pequeño, pues su Drive Assist abre la puerta a la conducción semiautónoma –incluye ayuda al mantenimiento activo de carril y regulador de velocidad adaptativo con función Stop&Go si se combina con la caja EAT8–, y también encontramos Park Assist, frenada automática de emergencia de última generación –funciona de día y de noche entre 5 y 140 km/h, y puede detectar peatones y ciclis-

tas–, alerta activa de cambio de carril o invasión de arcén, detector de fatiga del conductor, cambio automático entre luces cortas y largas, reconocimiento ampliado de señales de tráfico –dirección prohibida y stop– con aviso de velocidad máxima de la vía, control de ángulos muertos o freno de estacionamiento eléctrico.

Y si hablamos de conectividad, buena nota también porque la compatibilidad Mirrorscreen permite consultar funciones del smartphone

LAS LUCES TRASERAS 'DE GARRA' VAN ENCENDIDAS SIEMPRE

de acuerdo con los protocolos de conexión MirrorLink, Apple CarPlay y Android Auto. Además de la recarga del móvil por inducción, dispone, según versiones, de cuatro tomas USB –dos delante y dos detrás–, y los trayectos podrán optimizarse con el navegador conectado 3D TomTom Traffic, que ofrece el estado del tráfico en tiempo real y recalcula rutas automáticamente.

Y por si lo nuestro es la música, el 2008, que usa la nueva plataforma CMP de PSA y será producido en Vigo para abas-

tecer los mercados europeos –las unidades para China se harán en Wuhan–, hereda de 508, 3008 y 5008 su equipo de audio Focal, con diez altavoces, un amplificador de 12 vías y 515 W de potencia.

En lo que respecta a la parte mecánica, en gasolina Peugeot ofrece el tricilíndrico 1.2 PureTech en versiones de 100 CV –caja manual de 6 marchas–, 130 CV –manual de 6 velocidades o automática EAT8 de 8– y 155 CV –EAT8 y sólo en versión GT–; mientras que en diésel, del 1.5 de cua-



tro cilindros estará la variante BlueHDi 100 –manual de 6 marchas– y BlueHDi 130 –caja EAT8–. Y en todos los casos con función de ahorro S&S y filtro de partículas. Además,

un selector de modos de conducción permitirá elegir entre Eco, Normal y Sport.

Y, por último, la gama tendrá cuatro niveles de acabado: Active, Allure, GT Line y GT.

PEUGEOT e-2008 CON 310 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA

Poco a poco se va poblando el segmento de los SUV compactos cien por cien eléctricos: Hyundai Kona, Kia e-Niro, DS 3 Crossback... y ahora este e-2008 que también se fabricará en Vigo. Comparte el motor eléctrico de 100 kW –136 CV– y 26,5 mkg con el Peugeot e-208 y la versión E-Tense del DS 3 Crossback, y lo mismo ocurre con la batería de 50 kWh, alojada bajo el suelo del habitáculo –con una disposición parecida a una 'H'– y que permite homologar una autonomía media WLTP de 310 kilómetros. Además, dicha batería tiene una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros para el 70 por ciento de su capacidad de carga. También comparte con los eléctricos de PSA los dos modos de recuperación de energía en las frenadas: Drive (D), con retención muy similar

a la de un vehículo diésel o de gasolina, y Brake (B), con desaceleraciones que frenan claramente el coche. Y la recarga puede hacerse

de varias maneras: con el cable de serie usando una toma doméstica Green Up Legrand, en 16 horas; con un 'wallbox' –5 horas y 15

minutos en trifásico de 11 kW y 8 horas si es monofásico de 7,4 kW–; y en 30 minutos si empleamos un cargador público de 100 kW.



◀ La carrocería del e-2008 es la misma, pero personalizada: el león de la marca de tipo dicróico –puede verse azul o verde–, varios emblemas 'e' y una parrilla frontal disitinta. Y dentro, tapicería e instrumentación son exclusivas.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMOVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

AQUÍ ESTÁ TU FUTURO COCHE

Eléctricos
Plug In
Híbridos
Mild Hybrid
GLP
GNC
Hidrógeno



YA EN TU KIOSCO SOLO 3€

3€ no!

ENTREVISTA A PEDRO MARTINEZ DE LA ROSA
«La próxima generación de eléctricos ya incorporará tecnología de Fórmula E»

7 PRUEBAS
Audi e-tron, Fiat 500 GLP, Honda CR-V, Hyundai Tucson 48V, Kia Niro PHEV, Seat León TGI, Toyota Mirai

COMPARATIVA DE CONSUMO
Cuánto gasta de verdad cada tecnología frente a los diésel y gasolina

NOVEDADES ECO
Ford Puma, Renault Clio Hybrid, Seat el-Born, Hyundai Kona Hybrid... y 20 modelos más

- GUÍA DE COMPRA
- 124 MODELOS
- MÁS DE 2.000 DATOS TÉCNICOS
- 7 PRUEBAS A FONDO
- COMPARATIVA DE CONSUMOS



TOTALMENTE NUEVO LA SEGUNDA GENERACIÓN DEL CAPTUR SE SOMETE A UNA PROFUNDA ACTUALIZACIÓN EN TODOS LOS FRENTEROS

El nuevo Captur conserva el nombre y poco más. Es más grande, estrena plataforma y motores más eficientes –incluido un híbrido enchufable–, recibe nuevas tecnologías, actualiza su imagen exterior y revoluciona el interior. Hasta ahora era un Clio sobreelevado; ya no. Llegará en enero de 2020.



oferta de motorizaciones. El nuevo modelo llegará con ocho variantes, además de una eficiente versión híbrida enchufable –ver cuadro–.

En gasolina adopta un 1.0 TCe turboalimentado, recientemente estrenado por el Clio, que ofrece 100 CV y 16,3 mkg de par máximo –10 CV más que el anterior 0.9 TCe–. Este bloque de tres cilindros también estará disponible para combinarse con GLP –Gas Licuado del Petróleo–, lo que conlleva la eti-



◀ El interior recuerda al del nuevo Clio. El salpicadero es nuevo, la consola central es flotante con el cambio EDC7, el cuadro es digital y se ha incrementado considerablemente la habitabilidad.

De arriba abajo

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Llegará a nuestro mercado en enero de 2020, pero en Motor 16 hemos tenido ocasión de acudir a una intensa toma de contacto estática del nuevo Renault Captur, un español universal que ha dado un salto abismal con respecto al modelo actual.

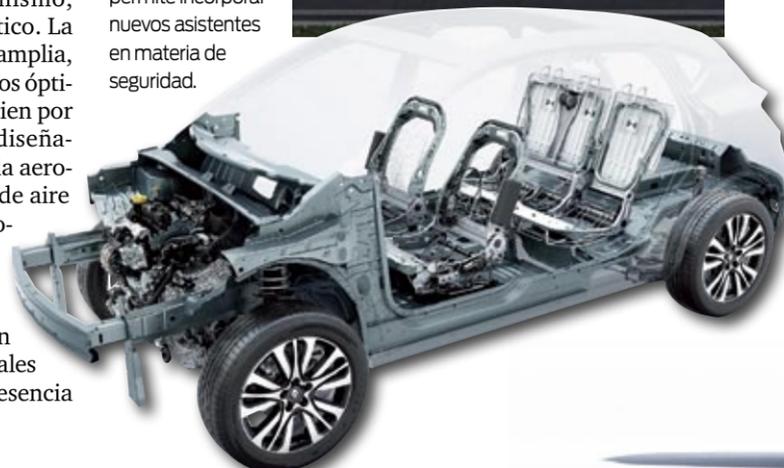
Tanto, que este vehículo ha pasado literalmente del segmento SUV-B ‘de perfil bajo’ a una especie de B-plus, debido a su mayor tamaño, empaque, calidad, tecnología y, nos aseguran, cualidades dinámicas, lo que comprobaremos en breve.

Ha crecido 11 centímetros de longitud, para llegar a los 4,23 metros. También incre-

menta la distancia entre ejes 2 centímetros, lo mismo que su cota de anchura y de altura, esta última debido a que ahora ya contempla unas barras en el techo. Y también estrena un techo panorámico eléctrico.

El diseño es, asimismo, más poderoso y atlético. La rejilla frontal es más amplia, los paragolpes y grupos ópticos –con tecnología cien por cien LED– se han rediseñado y se ha mejorado la aerodinámica con tomas de aire canalizadas que mejoran la refrigeración de los frenos. Los cambios son más palpables en la zaga, con unos pilotos horizontales que dotan de más presencia

▶ La nueva plataforma CMF-B presenta un 85 por ciento de piezas nuevas con respecto a la que se utilizaba hasta ahora. Además, permite incorporar nuevos asistentes en materia de seguridad.



al conjunto, y se ha reducido la superficie acristalada en comparación con el modelo al que sustituye.

También el interior cambia de arriba abajo. Hereda en gran parte la puesta en escena del nuevo Clio, con un salpicadero más contundente y mejor acabado, o una consola central flotante que se asocia a la transmisión automática y que libera espacio, por ejemplo, para un cargador inalámbrico del smartphone.

Además, estrena un cuadro de mandos digital y configurable, y una pantalla táctil vertical de hasta 9,3 pulgadas. Conserva la banqueta

trasera deslizable hasta 16 centímetros, que sigue siendo de una pieza para evitar que se disparen los costes.

Sí son más amplias y envolventes las butacas delanteras y se ha incrementado considerablemente la habitabilidad, presumiendo ahora de 17 milímetros extra de espacio para las piernas en las plazas traseras.

El habitáculo presenta hasta 27 litros de almacenamiento repartidos por prácticos huecos, mientras que el maletero ofrece un volumen de

hasta 536 litros, 81 más que antes. Si en el exterior el nuevo Captur contempla hasta 90 combinaciones diferentes de colores, en el interior encontramos hasta 18 posibilidades de personalización, incluidos 8 ambientes diferentes de luz ambiental.

Un vehículo de éxito necesita apoyarse en una amplia

queta medioambiental ECO. El cambio en ambos es manual de cinco relaciones.

Un escalón por encima se sitúa el renovado 1.3 TCe, ya de cuatro cilindros y con potencias de 130 y 155 CV. El más potente ha sido totalmente recalibrado, y aunque no hay datos oficiales, nos aseguran que ‘anda’ más y



◀ Ha crecido 11 centímetros de largo y se reduce la superficie acristalada. Ahora ya contempla barras en un techo que puede ser practicable.

DIFERENTE LOS CAMBIOS EN LA ZAGA SON MÁS RADICALES



como una cámara 360°, una frenada automática en ciudad que detecta peatones y ciclistas, una alerta de tráfico cruzado trasero, un con-

▼ El frontal del nuevo Captur tiene una presencia más dinámica y atlética. Y se ha mejorado la aerodinámica.

trol de cruceo adaptativo con función Stop&Go en las versiones automáticas, mantenimiento de carril, lector de señales, luces de carretera inteligentes, aparcamiento asistido... así como una amplia oferta en materia de conectividad o infoentretenimiento.

Lo dicho, es nuevo de arriba abajo.



'bebe' menos que el anterior de 150 CV. En esta ocasión, el de 130 CV se asocia a una caja manual de seis relaciones o a la automática con doble embrague de siete. Pero el más potente sólo se combina con el EDC7.

Los que prefieran ciclo turbodiésel tienen la opción de disfrutar de la economía de uso del conocido 1.5 Blue dCi, que incorpora un sistema de reducción catalítica selectiva. Disponible con 95 y 115

CV, en este caso el cambio es manual de seis marchas, aunque el más potente también contempla la caja EDC7.

La nueva plataforma modular CMF-B presenta un 85 por ciento de piezas nuevas y puede incorporar tracción total, algo que todavía no está decidido—de no ser así, seguirían con el práctico Extended Grip—.

Sí se beneficia de una generosa y avanzada dotación de asistentes de conducción,

CAPTUR E-TECH PLUG-IN LLEGARÁ A MEDIADOS DE 2020

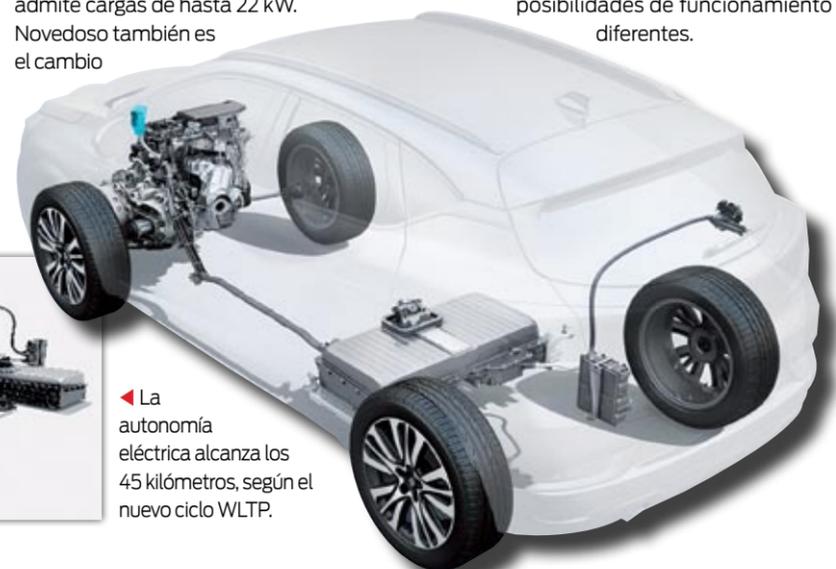
A mediados del próximo año, el nuevo Captur añadirá a su gama una eficiente versión híbrida enchufable, convirtiéndose en el primer modelo de la marca que apuesta por una tecnología que se irá extendiendo a otros vehículos. El sistema combina un motor atmosférico de gasolina de 1,6 litros con 90 CV y dos propulsores eléctricos, uno de 35 kW (48 CV) y otro de 15 kW (20 CV). La potencia total de los tres, pendiente de homologación aún, se situará en la órbita de los 145 CV. La batería de iones de litio, de 9,8 kWh de capacidad, le brinda una auto-

nomía eléctrica de hasta 45 kilómetros en ciclo WLTP, y puede circular hasta los 135 km/h de manera exclusivamente eléctrica. De serie ofrece un cargador de 3 kW, pero admite cargas de hasta 22 kW. Novedoso también es el cambio

robotizado multimodo, sin embrague ni sincronización, que permite múltiples programas de uso para incrementar la eficiencia. En total, el sistema híbrido ofrece hasta 15 posibilidades de funcionamiento diferentes.



◀ La autonomía eléctrica alcanza los 45 kilómetros, según el nuevo ciclo WLTP.



Más lejos y más rápido

El nuevo ZOE incrementa la autonomía hasta los 390 kilómetros WLTP, monta un nuevo motor con 135 CV y actualiza su imagen y su dotación.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El nuevo ZOE llegará en octubre con una intensa puesta a punto estética, mecánica y tecnológica. Conserva la misma plataforma—aunque rediseñada—, pero el salto cualitativo es evidente. Exteriormente, por ejemplo, matiza sus formas, ahora más aerodinámicas, y por fin incorpora faros Full LED y un cargador de alta capacidad de 50 kW.

Más intensa es la renovación en el interior, donde es-

trena salpicadero, cuadro de mandos digital, pantalla táctil de hasta 9,3 pulgadas, freno de estacionamiento eléctrico y todo se remata con más calidad.

Dos son las novedades mecánicas de peso. Por un lado, una nueva batería de 52 kWh de capacidad que le permite anunciar una autonomía de hasta 390 kilómetros en ciclo WLTP. Tiene el mismo tamaño que la de 41 kWh—que sigue conservando—, pero es 25 kilos más pesada.

El segundo estreno corresponde al motor eléctrico de 100 kW—135 CV—, con el que el ZOE alcanza 140 km/h y pasa de 80 a 120 km/h en 7,1 segundos, 2,2 menos que con el motor de 110 CV. Además, se incorpora un programa de conducción B, que incrementa la eficacia de la frenada regenerativa, similar al e-Pedal del Nissan Leaf. Y el tiempo de recarga varía en función de la toma, pues con la nueva de 50 kW, en apenas 30 minutos tendremos para recorrer 150 kilómetros, mientras que en una toma wallbox de 7 kW



▲ Los cambios estéticos son evidentes, y los faros ahora son Full LED.

necesitaremos casi nueve horas y media.

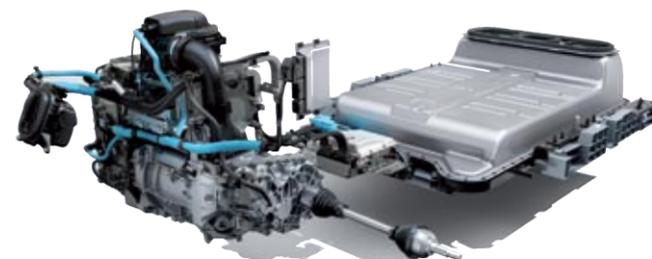
La seguridad se enriquece con asistentes como lector de señales, luces de carretera inteligentes, control de ángulos muertos, mantenimiento de carril, frenada de emergencia, alerta de velocidad excesiva y de salida de calzada... Y se optimiza la oferta multimedia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110	R135
Potencia máxima	80 kW (108 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (22,9 mkg)	245 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent. / Tambor	Discos vent. / Tambor
Peso en vacío (kg)	1.570	1.570
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.084 / 1.730 / 1.562	4.084 / 1.730 / 1.562
Maletero (l)	338 - 1.225	338 - 1.225
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	52 kWh	52 kWh
Peso de la batería (kg)	326	326
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	9,5
Velocidad máxima (km/h)	140	140
Consumo mixto (kWh/km)	n.d.	n.d.
Emissiones CO ₂	0 g/km	0 g/km
Autonomía media WLTP (km)	390	390
Autonomía máxima urbana WLTP (km)	n.d.	n.d.
Tiempo de recarga 7 kW	9 horas y 30 minutos	9 horas y 30 minutos
Tiempo de recarga 50 kW (0-80 %)	30 minutos	30 minutos
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.



▶▶ No hay cambios en cuanto a la habitabilidad, pero está mejor insonorizado y todo el salpicadero es nuevo. La batería de 52 kWh está disponible con los motores de 110 y 135 CV. La de 41 kWh, sólo con 110 CV.





El acabado exterior S line incluye de serie llantas de 20 pulgadas, un paragolpes frontal más aerodinámico y un protector de bajos más deportivo en la zaga.

Progresismo teutón

La segunda generación del Q7, nacida en 2015, introduce ahora cambios profundos con los que Audi quiere luchar mejor frente a jóvenes rivales como el BMW X7 o el Mercedes GLS. Motores nuevos, más dinamismo, dotación a la última, mayor funcionalidad... Un progreso de lo más serio.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

El Q7 es sometido a una actualización estética y tecnológica generalizada que empieza por darle un aire más parecido al de los últimos 'Q', destacando su parrilla 'singleframe' octogonal con seis barras verticales cromadas. Cambia la forma de las entradas de aire, aparece una llamativa banda cromada entre las ópticas traseras y los faros delanteros pueden ser ahora, en opción,

los HD Matrix LED con iluminación Audi láser. Modificaciones a las que se unen otras si pedimos el paquete exterior S line, con llantas específicas de 20 pulgadas, remates inferiores diferenciados para los paragolpes...

Y en el habitáculo continúan los cambios, como un nuevo compartimento para colocar objetos en el salpicadero o un puesto de conducción más tecnológico, pues integra dos grandes pantallas

táctiles en la consola, similares a las de A8, A6 o e-tron. En cuanto a la configuración interior, el Q7 -506 centímetros de largo por 197 de ancho y 174 de alto- tiene cinco plazas de serie, y en ese caso hablamos de un maletero de 865 litros ampliable a 2.050 litros, al que se accede mediante un portón eléctrico que, en opción, se abre o cierra pasando el pie. Y en opción también podemos pedir una versión plus de la segunda fila, con tres

asientos que podemos desplazar longitudinalmente de manera individual; o la tercera fila, compuesta por dos asientos con -es otro extra- función eléctrica de plegado.

Si analizamos el equipamiento prosiguen las novedades, pues ahora el MMI Navegación plus proporciona una conectividad superior, al incluir el estándar de conexión 5G, un punto Wi-Fi, sistema de control por voz y varios servicios Audi connect.



▲ El MMI Navegación plus del Q7, que cuenta con servicio Alexa de Amazon, proporciona mayor conectividad, al incluir el estándar de conexión LTE Advanced (5G), un punto Wi-Fi, sistema de control por voz y la amplia gama de servicios Audi connect: información online sobre tráfico, radio híbrida, navegación con Google Earth...

AUDI S8

Con 571 caballos y 38 asistentes de conducción

Audi demuestra que el A8, una berlina para empresarios y ministros, puede convertirse en una máquina ultradeportiva con sólo sustituir una letra: quitas la 'A' y pones la 'S'. Pero 'ayuda' mucho dotarle de un V8 Biturbo de gasolina como el 4.0 TFSI del nuevo S8, con 571 CV y 81,6 mkg de par, y que recurre a la tecnología de hibridación suave MHEV, que llega a ahorrar en este caso hasta 0,8 l/100 km con su alternador de 48 voltios y su batería de iones de litio, que ayuda a agilizar el funcionamiento del start/stop y casa a la perfección con el sistema de desactivación temporal de cilindros. Además, cuenta con un sistema de 'cancelación de ruido' que, para optimizar el confort, elimina la mayor parte de los sonidos que pasan al habitáculo. Y el chasis del S8 está a la altura de las nuevas necesidades, pues estrena la suspensión activa predictiva, que trabaja en combinación con la suspensión neumática adaptativa para variar por separado la posición de cada rueda en relación a la carrocería, de manera que reduce el balanceo en curva a un máximo de 3 grados, elimina los cabeceos al frenar o acelerar, y filtra cada irregularidad del firme captada por una cámara frontal. Además, cuando abrimos una puerta la carrocería sube 50 milímetros rápidamente para que entremos o salgamos mejor. El Audi Drive Select tiene cinco programas de conducción -el Comfort+ es nuevo-, tiene dirección a las cuatro ruedas y tracción Quattro con diferencial deportivo, y ofrece en opción frenos cerámicos.



▲ Equipa llantas de 21 pulgadas y en Europa solo se venderá en versión 'corta', de 5,17 metros. Y suma 38 asistentes, bien de serie o en opción.



También es nuevo el servicio de voz Alexa de Amazon basado en la nube o la función Car-to-X -implementada en una selección de urbes europeas- de información de semáforos: el coche nos recomienda, a través de la instrumentación digital Virtual Cockpit o del Head-up Display opcional, una velocidad en función de las fases verde o roja, e incluso nos informa sobre el tiempo que resta para el cambio de una luz a otra, de modo que la conducción es más predictiva,

fluida y eficiente. Asimismo, el Audi Adaptive Cruise Assist, que asocia las funciones del control de crucero adaptativo, el asistente de conducción en atascos y el Active Lane Assist, reduce la tarea del conductor, en combinación con el Efficiency Assist, al frenar y acelerar el vehículo para anticiparse

a las condiciones del tráfico. Y es nuevo también el Emergency Assist, que detiene el Q7 e inicia las medidas oportunas de protección si detecta que el conductor está inactivo.

Pero Audi ha introducido también novedades en busca

de mayores cualidades dinámicas, destacando la estabilización activa antibalaceo -mediante barra estabilizadora ajustables- disponible en opción, que minimiza la inclinación en curva o los movimientos de la carrocería sobre firme irregular.



FRONTAL Y ZAGA APORTAN LOS PRINCIPALES CAMBIOS ESTÉTICOS

◀ A mediados de septiembre llegará a los concesionarios el renovado Q7.

que a alta velocidad giran muy levemente en la misma dirección que las delanteras; y bajo el capó lo más reseñable es la llegada de la tecnología Mild Hybrid como dotación de serie en todas las mecánicas de la gama: dos versiones diésel para empezar, a las que se sumará un motor de gasolina en septiembre, guiado de una

variante híbrida enchufable. Este sistema MHEV de hibridación suave rebaja el consumo medio hasta en 0,7 l/100 km por sí mismo, y su componente principal es un alternador-motor de arranque por correa (BAS), que alimenta un sistema eléctrico de 48 voltios, en el que una batería de iones de litio almacena la energía, de modo que en las frenadas puede generar hasta 8 kW de energía eléctrica para dirigirla a la batería. Además, potencia la circulación 'a vela' entre 55 y 160 km/h y optimiza la función start/stop.



La dirección integral a las cuatro ruedas también se ofrece en opción –a baja velocidad, las ruedas traseras giran hasta 5 grados en dirección opuesta a las delanteras, mientras

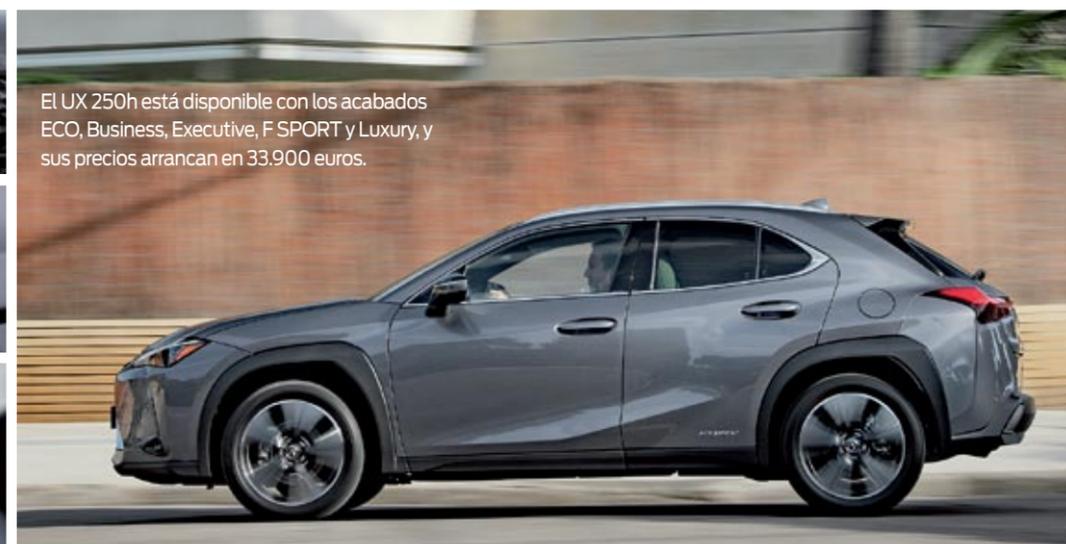
AUDI SQ8 TDI ESTRENA MOTOR DIÉSEL DE 435 CABALLOS

El motor diésel más potente del mercado europeo nace bajo el capó del SQ8 TDI, un SUV deportivo que estrena un 4.0 TDI Biturbo de ocho cilindros dotado de compresor eléctrico y que rinde 435 CV, generando un par máximo de 91,8 mkg entre 1.250 y 3.250 rpm. Traducido a prestaciones, son 4,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 250 km/h de velocidad punta, autolimitada electrónicamente. En este brutal V8 todo está enfocado al rendimiento: los turbos actúan de forma secuencial –a bajo régimen funciona uno solo, y el segundo lo hace a partir de 2.200 rpm–, el compresor eléctrico EPC asiste a los dos turbos al iniciar la marcha y al acelerar cuando el motor gira a bajas revoluciones, y la energía del EPC proviene del sistema primario de 48 voltios, que forma parte del

Mild Hybrid (MHEV). El alternador/motor de arranque BAS, conectado al cigüeñal, permite recuperar hasta 8 kW en las fases de deceleración, energía que se almacena en una compacta batería de iones de litio. Si el conductor deja de acelerar a una velocidad de entre 55 y 160 km/h, el SQ8 TDI puede, dependiendo de la situación, recuperar energía, avanzar con el motor al ralentí o hacerlo por inercia –con el motor desactivado– durante periodos de hasta 40 segundos. Asimismo, la

función start/stop puede activarse a una velocidad de 22 km/h. Y con todo ello, el MHEV permite ahorrar hasta 0,5 l/100 km. El dinamismo del SQ8 TDI se refuerza con su caja Tiptronic de 8 velocidades, adaptada a la labor del MHEV, y la tracción total Quattro, cuyo reparto normal entre los ejes delantero y trasero es 60:40. El diferencial deportivo, que puede montarse como parte del paquete de suspensión Advanced, complementa el trabajo de la tracción total, distribuyendo el par de forma activa entre las dos ruedas del eje trasero. De serie se incluye el sistema de conducción dinámica Audi Drive Select, con siete programas, así como la suspensión neumática adaptativa con control de amortiguación –ajusta la altura en un rango de hasta 90 milímetros– y las barras estabilizadoras activas; mientras que la dirección es progresiva de serie y a las cuatro ruedas en opción.

◀ El interior incluye detalles específicos 'S', como los asientos deportivos. El SQ8 TDI mide 5,01 metros de largo, tiene un maletero de 605 litros y equipa de serie neumáticos 285/45 R21.



El UX 250h está disponible con los acabados ECO, Business, Executive, F SPORT y Luxury, y sus precios arrancan en 33.900 euros.

Conquista la ciudad

Disponble con tracción delantera y total, el UX 250h pone en juego su deportiva silueta SUV, un completo equipamiento y una mecánica híbrida 'ECO' de 184 CV para moverse a placer por la ciudad... y más allá.

P.M. | motor16@motor16.com

El UX 250h no es un SUV clásico, pues Lexus ha querido ir un punto más allá a la hora de crear su nuevo crossover deportivo de tamaño compacto. Porque conserva una excelente visibilidad, idónea al movernos en el tráfico de la ciudad, pero propone un centro de gravedad más bajo –la nueva batería de níquel-metal-hidruro y el sistema de refrigeración van situados debajo del asiento trasero– con el que logramos la misma maniobrabilidad que en un compacto hatchback, dinamismo al que

contribuye también su rígida plataforma.

Además, disponemos siempre de un notable empuje al acelerar gracias a su mecánica híbrida autorrecargable de 184 CV, cuarta generación ya de esta eficiente tecnología que cuenta con varios 'actores' protagonistas, como el motor 2.0 de gasolina de 146 CV, que adopta avances como el control electrónico de las válvulas VVT-i, una compresión elevada y la inyección electrónica D4-S. Además, la recirculación del calor de escape ayuda a que el motor alcance la temperatura idónea con ra-

pidéz, y la Admisión Variable Inteligente mejora la respuesta y reduce las emisiones.

La segunda parte protagonista del sistema Lexus Hybrid Drive es el motor/generador eléctrico de 109 CV, que en el caso de la versión con tracción integral eléctrica E-FOUR suma un segundo motor/generador eléctrico independiente en el eje trasero.

Y hay otros componentes clave, como la citada batería autorrecargable o la transmisión automática Sequential Shiftmatic, con levas, seis marchas simuladas y una sensación de cambio parecida a la de una caja manual.

El resultado, un agrado de conducción asombroso, unas prestaciones excelentes gra-

cias a los 184 CV de potencia total combinada –de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos– y un consumo medio bajísimo: a partir de 4,1 l/100 km, según la norma NEDC, y 5,3 litros de acuerdo con el ciclo WLTP.

El interior presume de un exquisito acabado artesanal, como puede esperarse de todo producto premium, y está presidido por una pantalla de 10,3 pulgadas, que incluso muestra una vista aérea de 360 grados en torno a la carrocería, basada en las imágenes de cuatro cámaras de video.

Y si hablamos de seguridad, el nuevo Lexus Safety System+ aparea un paquete integral para la prevención de accidentes compuesto por el Sistema Precolisión con Detección de Peatones, la Alerta por salida del Carril con Sistema de Mantenimiento de Trayectoria, el Accionamiento Automático de Luces de carretera, el Control de Crucero con Radar Dinámico y la Asistencia de Señales de Tráfico.



▲ El UX 250h ofrece e-Call, un servicio de llamada de emergencia que se activa en caso de accidente. La pantalla central es de 10,3 pulgadas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	250H	250H E-FOUR
Nº cilindros / Cilindrada	4, en línea / 1.987	4, en línea / 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 / trasero	109 CV / -	109 CV / 7 CV
Par motor delantero / trasero	20,6 mkg / -	20,6 mkg / 5,6 mkg
Potencia máxima total	184 CV	184 CV
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática CVT, 6 vel.	Automática CVT, 6 vel.
Frenos del. / tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.495/1.840/1.520	4.495/1.840/1.520
Volumen maletero (l)		438
Capacidad depósito (l)		43
De 0 a 100 km/h (s)		8,5
Velocidad máx. (km/h)		177
Consumo mixto WLTP (l/100 km)		5,3
Emissiones CO ₂ WLTP (g/km)		120
Precios desde... (euros)	33.900	37.900



MÁS SPORT LA PRESENTACIÓN ES MÁS DEPORTIVA QUE EN EL RESTO DE FOCUS. DESDE EL VOLANTE SE GESTIONAN LOS PROGRAMAS DE CONDUCCIÓN QUE AHORA INCORPORA. EL FOCUS ST YA ESTÁ A LA VENTA.



▲▼ El excelente chasis del Focus ST recurre a una suspensión más firme y estrena un diferencial autoblocante electrónico en el eje delantero.



◀ La versión familiar Sportbreak del Focus ST contempla los dos motores, pero no puede montar la suspensión adaptativa CCD. Los muelles son más firmes que en el Focus de cinco puertas.

La vida es diversión

El nuevo Focus ST ofrece un talante bipolar: es pura adrenalina si le 'buscamos' por su rendimiento y dinámica, pero también es apto para un uso diario por su agradable tacto general. Disponible con un motor de gasolina de 280 CV y otro diésel de 190, incorpora novedades como un diferencial autoblocante electrónico o un asistente con cuatro modos de conducción.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Enorme es el salto cualitativo dado por el nuevo Focus ST. Y no lo decimos porque sea hasta un 12 por ciento más potente y ofrezca un 17 por ciento más de par máximo que antes. Es que acelera más rápidamente que el anterior Focus RS y su dinámica es mucho más ágil gracias a estrenos de peso, como un diferencial autoblocante electrónico o un asistente con cuatro programas de conducción.

Y para hacernos una idea de sus nuevos argumentos acudimos a una intensa toma de contacto en el centro técnico que Ford tiene en la localidad de Lommel, en Bélgica, instalaciones con todo tipo de trazados, curvas, cambios de rasante... Inclu-

da la que, aseguran, es la peor y más exigente carretera del mundo. Un escenario ideal para probar el nuevo vehículo a fondo.

El Focus ST recurre a un nuevo propulsor de gasolina 2.3 EcoBoost de 280 CV –30 más que antes–, mientras que en ciclo turbodiésel la apuesta pasa por un 2.0 EcoBlue con 190 CV. Ambos están dis-

ponibles tanto en carrocería de cinco puertas como Sportbreak, y asociados a una caja manual de seis relaciones, aunque en gasolina también llegará en octubre una transmisión automática de siete velocidades con convertidor de par.

Los propulsores son el alma del Focus ST, pero hay mucho más trabajo detrás. La direc-

ción es más rápida y un 15 por ciento más directa, la suspensión es un 20 por ciento más firme delante y un 13 detrás –el familiar Sportbreak tiene su propia configuración– y los frenos son más contundentes y los firma Brembo.

No es fácil dosificar hasta 280 CV sobre las ruedas delanteras. Por eso es fundamental contar con detalles como unos neumáticos exclusivos Michelin Pilot Sport 4S, un control vectorial del par y el mencionado diferencial electrónico LSD, capaz de distribuir hasta el cien por cien del par a una sola rueda. No obstante, este elemento no está disponible para las versiones diésel.

El nuevo Focus ST también incorpora un Control de Amortiguación Continuo CCD que monitoriza la suspensión,

la dirección, el chasis y los frenos para ajustar la respuesta de los amortiguadores. En este caso sólo se ofrece en el Fo-

cus de cinco puertas, y como dotación de serie. Desde el volante, el conductor puede accionar los mo-

dos Baja Adherencia, Normal y Sport, modificando la personalidad del vehículo. Además, el control de estabilidad contempla tres configuraciones diferentes. En opción, el Pack Performance añade el modo Track –el más radical de todos, y enfocado a circuitos–, un ajuste automático de las revoluciones o el asistente Launch Control, que permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos a la versión de gasolina... sin perder tracción.

En nuestra toma de contacto, el Focus ST 2.3 EcoBoost manual nos cautivó. En la zona alta sube hasta las 6.500 rpm con un sonido que engancha y con una respuesta que da vértigo; pero además, si nos lo tomamos con calma

sus excelentes bajos lo hacen apto para el día a día.

Al activar los modos Sport o Track, además de convertirse en una 'tabla' realiza una función punta-tacón electrónica tan eficaz como espectacular, aunque lo que más nos llamó la atención es el gran trabajo de la dirección y la eficacia del eje delantero a la hora de afrontar curvas. Entra siempre y hay que hacer diabluras para que pierda tracción.

Si a todo esto añadimos una estética y acabados exclusivos, con asientos Recaro y tapizados en piel, y una dotación con los últimos asistentes en seguridad y conectividad que incorpora la nueva gama Focus, esta variante ST conquistará a los conductores más exigentes.

PRECIO **35.150 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 125 A 179 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

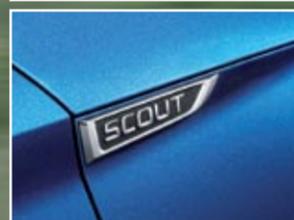
NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p>+</p> <p>Rendimiento de los motores. Dinámica excelente. Equipamiento. Tacto general en el uso diario.</p>	<p>-</p> <p>Diésel sin opción a cambio automático. Suspensión adaptativa sólo en el 5 puertas.</p>
---	--

FICHA TÉCNICA

MOTOR	ECOBOOST 5P	ECOBLEUE 5P	ECOBOOST SP.	ECOBLEUE SP.
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.261	1.996	2.261	1.996
Potencia máxima (CV/rpm)	280 / 5.500	190 / 3.500	280 / 5.500	190 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	42,9 / 3.000-4.000	40,8 / 2.000	42,9 / 3.000-4.000	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v o Aut. 7v	Manual, 6 vel.	Man. 6v o Aut. 7v	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos	Discos ven./Discos
Neumáticos	235/40 R18	235/40 R18	235/40 R18	235/40 R18
Peso (kg)	1.508 (Aut. 1.534)	1.548	1.543 (Aut. 1.569)	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.388/1.825/1.458	4.388/1.825/1.458	4.688/1.825/1.492	4.688/1.825/1.492
Volumen maletero (l)	375-1.354	375-1.354	608-1.653	608-1.653
Capacidad depósito (l)	52	47	52	47
De 0 a 100 km/h (s)	5,7 (Aut. n.d.)	7,6	5,8 (Aut. n.d.)	7,7
Velocidad máx. (km/h)	250	220	250	220
Consumo mixto (l/100 km)	7,9 (Aut. n.d.)	4,8	7,9 (Aut. n.d.)	4,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	179 (Aut. n.d.)	125	179 (Aut. n.d.)	125
Precios desde... (euros)	35.150	N.D.	N.D.	N.D.

 LA ALTURA AL SUELO ES 15 MILÍMETROS MAYOR Y LA CARROCERÍA RECIBE PROTECCIONES EN FRONTAL Y ZAGA, Y EN LOS PASOS DE RUEDA



◀ Interior personalizado con elementos decorativos de efecto madera y asientos con el logo 'scout' y tapicería textil específica. O de cuero y Alcántara en opción.

Camino por delante

Llevábamos tiempo preguntando a los responsables de Skoda por un hipotético Superb Scout, y por fin lo tenemos aquí. Se beneficia de las novedades introducidas ahora en el resto de la gama Superb y toma como base la amplísima carrocería Combi, adaptada a labores aún más variadas.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Si somos de los que subimos a esquiar en invierno o nos gusta visitar lugares alejados del asfalto, y ambas cosas solemos hacerlas en familia, el Superb Scout se adaptará perfectamente a nuestras necesidades. La razón principal está en los 15 milímetros extra de altura al suelo proporcionados por su paquete Rough-Road, ideales para circular por caminos y asociados a una personalización de la carrocería que la protege mejor en esos escenarios. Así, los paragolpes son diferentes a los del Superb normal y reciben protecciones inferiores de efecto aluminio, e incorpora acabados plásticos adicionales para resguardar pasos de rueda, umbrales laterales y zona baja de las puertas. El rediseño específico del

Scout no acaba ahí, pues los raíles del techo y los marcos de las ventanas cromados le dan un toque especial, como los retrovisores de tono aluminio y los alerones decorados con emblemas 'scout'. Además, de serie equipa unas llantas de 18 pulgadas específicas, cuya medida parece más razonable en uso 'off road' que las opcionales de 19.

En cualquier caso, cuando te acercas al Superb Scout las diferencias en relación a un Superb Combi no son radicales, e incluso al abrir la puerta y sentarnos no tenemos la sensación de ocupar un vehículo mucho más alto. La casa checa remata el interior con detalles propios, pero aquí deberemos ser más observadores aún, pues todo se reduce

a una tapicería textil distinta con costuras decorativas, las inserciones de efecto madera con el logo 'scout' o ese mismo emblema sobre los asientos delanteros. Y cuando arrancamos el coche vemos alguna novedad más, como la pantalla central con informaciones adicionales sobre las funcionalidades 'off road' del coche, del que todavía no conocemos precios ni datos principales como prestaciones o consumos. Pero de amplitud y versatilidad, todo lo que sabemos del Superb Combi es aplicable al nuevo Scout. Y eso es muy positivo, pues hay espacio para dar y tomar. Delante se va de maravilla, pero es que detrás hay mucha anchura y altura, y disfrutamos de un hueco para las piernas extraordinario. Además, el maletero se auto-define con sus cifras impresio-



▶▶ Brillante capacidad de maletero, con 660 litros en condiciones normales y 1.950 si abatimos el respaldo trasero 40:60. El portón tiene apertura y cierre eléctrico, y en opción puede accionarse pasando el pie.



nantes: 660 litros ampliables a 1.950 si abatimos el respaldo trasero 40:60. Además, el portón posterior se abre y cierra eléctricamente, y en opción está disponible el Pedal Virtual, con el que lo accionamos pasando el pie bajo el paragolpes trasero. Para motorizar al Superb Scout, la marca se ha inclinado por las mecánicas—sólidos— más enérgicas de la gama, y siempre con tracción total y cambio automático DSG de 7 velocidades. Si tenemos

debilidad por las altas presiones, nuestro preferido deberá ser el 2.0 TSI de gasolina con 272 CV, aunque parece más lógico el diésel 2.0 TDI de 190 CV, pues su gasto es más bajo y rinde más que bien para mover un conjunto no especialmente pesado. De hecho, fue la versión elegida para nuestra toma de contacto exclusiva en las cercanías de Praga, donde pudimos circular por autovía y carreteras comarcales, e incluso por algún tramo repleto de curvas.

Y hay que decir que el rendimiento general es casi idéntico al de un Superb Combi de similar motorización y tracción, pues el peso apenas crece y esos 15 milímetros de altura extra—lástima que no sean alguno más para 'relajarnos' mejor cuando circulamos lejos del asfalto— no se traducen en un comportamiento distinto. Rodamos prácticamente con el mismo aplomo que en las versiones más 'pegadas' al suelo, y si atacamos virajes cerrados, o una rotonda, no surgen

molestas inercias ni un mayor balanceo de la carrocería. El Superb Scout 2.0 TDI 190 DSG, que se beneficia de asistentes de conducción nuevos estrenados también por los otros Superb, anda y se tiene, y podemos personalizar los reglajes del chasis gracias al Selector de Modos de Conducción, que agrega un nuevo programa Off-Road adicional, con ajustes útiles para circular sobre tierra. Y la suspensión con Control de Chasis Dinámico está disponible en opción.

PRECIO		N.D.
EMISIONES DE CO ₂ :		N.D.
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Amplitud y maletero. Tacto de conducción similar al Superb Combi. Tracción. Rendimiento.	 Altura al suelo sólo 15 milímetros mayor. Consumo alto (2.0 TSI). Sólo dos mecánicas.



Máxima tecnología

La actualización del Volkswagen Passat, la berlina media más vendida en el mundo, pasa por motores menos contaminantes, un nuevo sistema semiautónomo de conducción con volante capacitivo, conexión permanente a internet y una versión GTE con más batería y autonomía.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Todavía queda para que llegue la novena generación del Volkswagen Passat, un modelo que, según asegura la marca alemana, no tendrá versión berlina y sí Variant. “El cliente pide coches más prácticos”, comenta un directivo para justificar esa futura ausencia. No obstante, el Passat retocado seguirá ofreciendo los dos tipos de carrocería, y cuando llegue la nueva generación en dos o tres años, los que quieran una carrocería berlina seguirán disponiendo del Arteon. También esperan un aumento notable en los pedidos de la versión GTE con tecnología híbrida enchufable mejorada –ver recuadro–.

El actualizado Passat, que se pondrá a la venta en España en la segunda quincena de octubre, también introduce mejoras en los motores de gaso-

olina y diésel, sobre todo en cuanto al nivel de emisiones, con nuevos filtros de partículas. Pero si hay que destacar uno de ellos, este sería el nuevo 2.0 TDI Evo de 150 CV, un motor ya conocido pero en el que se han revisado profundamente elementos como los soportes, el cigüeñal, la car-

ga, el sistema de inyección... Además, este propulsor reduce notablemente las emisiones de CO₂ respecto al anterior gracias a un sistema SCR de dos catalizadores y una dosis doble de AdBlue. Los otros tres diésel desarrollan una potencia de 120, 190 y 240 CV; mientras que en gasolina la

gama incluye tres mecánicas, con 150, 190 y 272 CV.

El Passat queda estructurado conforme a una nueva gama con nuevos equipamientos. Así, encontramos cuatro niveles de acabado: Passat, Business, Executive y R-Line. Además, se mantendrá la versión Alltrack, con tracción total



▶▶ La versión Alltrack, con tracción total, tiene una altura libre al suelo incrementada en 20 milímetros.

DESDE **33.520 €**

EMISIONES OFICIALES DESDE **116 G/KM (WLTP)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Emisiones muy bajas en las versiones diésel. Passat GTE muy aconsejable. Calidad. Confort. Amplitud.

DEBE MEJORAR

Cambios exteriores inapreciables. Pantalla central de 6,5 pulgadas en las dos versiones de acceso.

y 2 centímetros más de altura libre al suelo. Y con motivo de su lanzamiento, Volkswagen ha diseñado un exclusivo Passat limitado a 2.000 unidades, bautizado Passat R-Line Performance y con un exclusivo color gris Ceres, tracción total, el nuevo sistema de asistencia Travel Assist y los dos motores más potentes de cada combustible, con 240 y 272 CV.



▲ El nuevo Passat es el segundo Volkswagen, tras el Touareg, que cuenta con faros matriciales LED IQ.LIGHT.

Respecto al Travel Assist, integrado en la tecnología IQ.DRIVE cuyo objetivo es agrupar todas las soluciones que llevan a la conducción autónoma, el Passat será el primer Volkswagen en el mundo que utilice este sistema de asistencia, que permitirá mover el

vehículo de forma semiautónoma a prácticamente cualquier velocidad: entre 0 y 210 km/h con el cambio automáti-

co DS-G o entre 30 y 210 km/h con cambio manual. Pero el Travel Assist no podría funcionar a la perfección de no ser porque el nuevo Passat también estrena el volante capacitivo, que registra el tacto del conductor y, por lo tanto, conforma una interactividad muy

eficaz. De forma que ya no hace falta mover el volante ligeramente para que el sistema detecte que el conductor es-

tá en plenas facultades y no se ha dormido, pues ahora solo hay que tocarlo con uno o dos dedos.

Versiones R-Line. - El nuevo Passat R-Line está disponible con los motores 1.5 TSI y 2.0 TSI, de 150 y 190 CV, y con los 2.0 TDI de 150 y 190 CV. Este acabado cuesta 2.200 euros más que el básico, pero se compensa con una dotación que lo lleva todo. Incluido “Volkswagen We”, el ecosistema desarrollado por la marca para agrupar servicios online móviles entre otras funcionalidades. España va a ser el primer país europeo en poner en marcha la experiencia piloto de esta plataforma. Así, Volkswagen prepara “We Park” –pago sin efectivo– o “We Deliver”, que ofrecen a socios autorizados como mensajeros un acceso fácil y seguro al vehículo.



VOLKSWAGEN PASSAT GTE Con más batería y mayor autonomía

Volkswagen ha aumentado la densidad energética de la batería del Passat GTE, que pasa de los 9,9 a los 13,0 kWh. Por eso, además de incrementar el peso 10 kilos, elevado la autonomía en modo eléctrico y se queda en 56 kilómetros WLTP, ciclo mucho más real que el NEDC, con el que habría pasado de 50 a 70 kilómetros. En cualquier caso, etiqueta ‘0’ de la DGT y algunas nuevas funciones como poder seleccionar en el e-Mode una variante

híbrida en la que se le puede ordenar fácilmente al sistema que cargue la batería hasta el nivel que uno desee, y preservarlo para uso urbano. Al tener más densidad energética, la carga en un enchufe normal doméstico, a 2,3 kW con el cable que lleva de serie, pasa de 4 a 5 horas y media. Y en una wallbox, esta vez a 3,6 kW, se cargaría en 3 horas y media. Mantiene el refinamiento y la magnífica respuesta de siempre, pero con mayor autonomía.



▲ Desde 1973, Volkswagen ha vendido nada menos que 30 millones de unidades de sus Passat. La próxima generación no tendrá versión berlina.



Exótico y algo más



Llamativo y moderno diseño acompañado de características técnicas interesantes para un modelo indio con tres años de garantía o 100.000 km. Pero el KUV100 todavía está lejos del nivel de acabado exigible en Europa y, a falta de los posibles descuentos, su precio es poco competitivo.

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

Vacas sagradas, comida picante, el juego del Criquet, mover de lado a lado la cabeza para afirmar algo, tocar el claxon constantemente por placer... de la India nos llaman poderosamente la atención muchas costumbres propias de un país exótico y lejano que combina herencias ancestrales con las más modernas tecnologías. Y un coche diseñado y fabricado en la India lleva el exotismo de serie. El KUV100 está fabricado por Mahindra, un conglomerado industrial que factura más de 15.000 millones de euros al año, que tiene una plantilla de más de 200.000 empleados en todo el mundo y que es propietaria de empresas como SsangYong, Pininfarina, el equipo de Fórmula E Mahindra Racing o la marca de motos BSA, al margen de que desde hace tiempo trabaja en colaboración con Ford en el desarrollo de motores pequeños y vehícu-



◀ Salvo una dirección lenta e imprecisa, el Mahindra KUV 100 aguanta los fuertes apoyos sin inmutarse y sin que la carrocería incline demasiado.

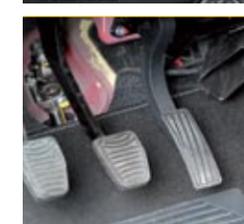
PRECIO		13.250 €
EMISIONES DE CO₂: 146 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
Chasis y suspensión. Relación tamaño exterior-espacio interior. Posición palanca de cambios. Garantía.	Detalles de acabado. Dirección lenta con 3,7 vueltas de volante. Precio elevado. Maletero justo.	

los eléctricos. Así que aunque muchos ni lo imaginaban, Mahindra es más poderosa e importante que muchas marcas europeas. Aunque no esté habituada a batirse el cobre con el exigente cliente europeo. El KUV100 se ha diseñado, proyectado y desarrollado en el Mahindra Research Valley, en Chennai (India) y se ha utilizado una nueva plataforma monocasco para su construcción en la planta de Chakan, Maharashtra (India). Pero aun siendo un coche bastante correcto que corre lo suficiente, gasta lo justo y se agarra como una lapa al asfalto, hemos detectado muchas carencias y fallos de bulto que deberían tener respuesta de cara a futuras actualizaciones.

Dicen que la primera impresión es la que cuenta y si nos atenemos a este dicho, el KUV100 de Mahindra entra por los ojos con un diseño fresco y atrevido. Pero en una especie de montaña rusa de sensaciones, los primeros me-



◀ Uno de los aspectos que más sorprenden en el KUV100 es el espacio disponible en las plazas traseras, si tenemos en cuenta que el coche mide 3,7 metros.



◀ El freno de mano es rudimentario, aunque se termina uno acostumbrando. El sistema de info entretenimiento es complicado de manejar. Y las salidas de aire a los pies son muy básicas.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.2
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Si
Cilindrada (c.c.)	1.198
Alimentación	Inyección multipunto con doble puesta en fase variable VVT
Potencia máxima/rpm	82 CV / 5.500
Par máximo/rpm	11,7 mkg / 3.500-3.600

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,7
Diámetro de giro (m)	10,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos / Tambores

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semindependiente con barra de torsión, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	185/60 R15
Marca	Bridgestone

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.190
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.700 / 1.727 / 1.655
Capacidad del maletero (l)	243/473
Capacidad del depósito (l)	35

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	148 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	19,5
De 0 a 50 km/h	4,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	14,3 (n.d.)
Recorriendo (metros)	241

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	20,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	24,9

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,7
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,5
A 140 km/h de cruceo	7,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	500
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,5
Ciclo extraurbano	5,4
Ciclo mixto	6,2

SUS RIVALES



DACIA SANDERO STEPWAY BLUE DCI 95 CV
Es diésel, cuenta con mejor equipamiento y dentro de su modestia, está mejor hecho que el Mahindra. Gasta menos y corre más. Además, tiene más maletero.

Precio	12.730 €
Potencia	95 cv
Consumo 0 a 100 km/h	3,9 l/100km
0 a 100 km/h	12,3 seg.



FIAT PANDA WAZE 1.2 69 CV
Otra piedra en el camino del KUV100 que por muy equipado que vaya tiene que vérselas con modelos de calidad muy asentados en el segmento y que van muy bien. Este es el caso.

Precio	14.750 €
Potencia	69 cv
Consumo 0 a 100 km/h	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	14,2 seg.

tros de recorrido con el coche requieren adaptación, sobre todo por un volante con 3,7 vueltas de tope a tope y una precisión muy mejorable. Eso sí, la palanca de cambios en el salpicadero está colocada allí con muy buen criterio y las marchas entran con suavidad. El motor Falcon G80 de 3 cilindros, 1,2 litros de cilindrada y 82 CV que monta el KUV100 es un moderno propulsor de aluminio con distribución variable y Stop/Start. Y aunque los ingenieros no han trabajado mucho el equilibrado para evitar el tacto tricilíndrico a molinillo, lo cierto es que cumple en ciudad y se defiende en carretera aunque sin brillar. Y un notable en comportamiento, que es impecable para un modelo tan modesto. Pero el limpia trasero no tiene modo intermitente, el ordenador sólo proporciona el dato de autonomía y no el de consumo, las toberas de aire inferiores no están disimuladas, el apoyabrazos central tiene rebabas muy mal rematadas y hay bastantes ruidos aerodinámicos,

por nombrar algunos de los aspectos que menos nos han gustado. Aunque hay otras muchas cosas buenas y pasado un tiempo y ya acostumbrados a algunas rarezas, el KUV100 va convenciendo cada día un poquito más a nivel general. Lástima que no hayan podido ajustar algo más el precio para ser más competitivos. El coche lo merece y Mahindra también por el esfuerzo.



LA CLAVE

amas@motor16.com

El primer producto de la nueva era de Mahindra es un SUV urbano correcto al que le queda bastante por mejorar pero que va convenciendo cada vez más a medida que vas recorriendo kilómetros. Lástima que no hayan podido ajustar más un precio que resulta elevado frente a un duro rival como el Dacia Sandero.



SIETE ACABADOS SON LOS QUE HAY DISPONIBLES PARA EL ARONA TGI. ASÍ ES MUY SENCILLO ENCONTRAR TU ALTERNATIVA IDEAL



◀ Repostar GNC es una tarea tan sencilla y rápida como echar gasolina, pero mucho más asequible, pues llenar este Arona sale por unos 12,80 euros. Y eso se traduce en más de 360 kilómetros. Los 282 litros del maletero dan mucho juego, y llegan a 1.162 si abatimos los respaldos.

mente corpulentas, pues su cota de anchura lo permite. Los Arona TGI obligan a conformarnos con un kit reparapinchazos, pues el lugar

reservado para la rueda de repuesto lo ocupan en parte sus depósitos de GNC, en los que caben 13,8 kilos de gas. Y desde 16.960 euros tie-

nes este SUV, que mimma al máximo tu economía familiar y que te permite disfrutar también de la ciudad. De todo ello te iremos po-

niendo al día durante los próximos meses, pues esta experiencia con el Arona TGI de Seat no ha hecho más que comenzar.

Adaptado al medio

Arrancamos una prueba de larga duración con este sorprendente Seat Arona TGI, que nos acompañará por toda la geografía durante los próximos meses con el fin de experimentar las ventajas que ofrece su mecánica de gas natural, escondida en este funcional SUV.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

El Seat Arona se ha convertido en todo un fenómeno en el segmento de los SUV urbanos. Y mucha parte de la culpa la tiene una interesante mecánica bautizada con las siglas TGI, que día a día va cogiendo un gran impulso.

Bajo esa denominación nos encontramos con una versión que se erige como una alternativa muy a tener en cuenta frente a los TSI y TDI, y que presenta la particularidad de estar alimentada con gasolina o con gas natural comprimido, un combustible que emite menos CO₂ y menos residuos, y que le permite al Arona ser agraciado con el distintivo ECO de la DGT, lo cual se traduce en diversas ventajas –reducción del impuesto de circulación, descuentos en peajes y estacionamientos en

la calle...–, que se multiplican si eres usuario habitual de la zona centro de ciudades como Madrid o Barcelona.

Por fuera nada delata a estos Arona TGI. Es más, Seat lo ofrece en siete niveles de

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TGI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máxima/rpm	90 CV/4.500
Par máximo/rpm	16,3 mkg/1.900
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Tambor
Neumáticos	205/60 R16
Peso (kg)	1.308
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.138/1.780/1.552
Volumen maletero (l)	282-1.162
Capacidad depósitos (l/kg)	9 / 13,8 (GNC)
De 0 a 100 km/h (s)	13,2
Velocidad máx. (km/h)	172
Consumo mixto (kg/100 km)	3,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	106
Precios desde... (euros)	16.960

acabado diferentes para que puedas elegir el que mejor se adapta a tus necesidades y gustos, o a tu bolsillo. Aunque por esto último no te preocupes, pues aunque requiere un desembolso extra de 1.770 euros respecto a un 1.0 TSI, esa cantidad se amortiza de un plumazo.

Los mayores cambios los vas a encontrar al abrir la tapa, tras la que en este caso se ocultan las tomas para repostar gasolina –hasta aquí, nada nuevo– y GNC, mientras que en su interior hay un doble indicador del nivel de carburante en su cuadro de instrumentos.

Esta eficiente versión apuesta por el conocido motor 1.0 TSI, que proporciona 90 CV de potencia y 16,3 mkg de par máximo, cifras que son enviadas a las ruedas delanteras por medio de

un cambio manual de 6 velocidades.

Como respuesta obtenemos unas prestaciones más que correctas para el enfoque de este SUV urbano, que tampoco se amedrenta frente a los largos viajes por carretera. Incluso con el aforo completo. Y ojo con su dinámica cuando aparecen curvas, pues sorprende por su agilidad, propia de otros segmentos.

La llegada de tres tanques en los que se almacena el gas natural comprimido no afectan al espacio reservado para sus ocupantes, por lo que delante no hay problemas de espacio –se agradecen esos centímetros extra frente a un Ibiza, que se traducen en mayor visibilidad y más confort al entrar y salir–. Detrás, tres personas se pueden llegar a acomodar si no son excesiva-

LAS PRINCIPALES DIFERENCIAS BAJO LA PIEL

Para crear este Arona TGI, la marca española ha tenido que realizar importantes modificaciones. Y aunque a simple vista no se ven, realmente existen.

Para poder funcionar con gasolina y con gas natural comprimido, el motor 1.0 TSI de tres cilindros recibe nuevos inyectores, turbocompresor, gestión electrónica... Además, para llevar el gas hasta el motor, en sus bajos hay colocadas unas tuberías fabricadas con acero bonificado, que son capaces de sopor-

tar los golpes y la corrosión sin problemas. Lo más característico, en cualquier caso, son sus tres tanques, donde se almacena el GNC a una presión de 200 bares. Fabricados también en acero bonificado, cuentan con diferentes válvulas que permiten disipar el gas en un impacto y sin riesgo de explosión. No en vano este Arona TGI consigue cinco estrellas en las pruebas EuroNCAP. En dichos tanques caben 13,8 kilos de GNC. Y eso equivale a día de hoy a unos 12,80

euros. Además, esa cantidad da para recorrer, de media, más de 360 kilómetros. La cantidad de GNC disponible nos la indica el testigo que sustituye al de la temperatura del refrigerante en el resto de la gama Arona. Y esa es la única diferencia que nos encontraremos en su interior. Por cierto, si el GNC se agota entrarán en acción los 9 litros de gasolina que caben en su depósito, y que alargan su autonomía en más de 150 kilómetros.



◀ La plataforma MQB A0 usada por el Arona fue diseñada desde el minuto uno para poder acoplar esta tecnología. Es por ello que todos sus componentes mecánicos están perfectamente mimetizados. Las bombonas ocupan el lugar de su doble fondo y el testigo de temperatura se cambia por el del GNC.

la frase

Gerardo Pérez. Presidente de Faconauto (concesionarios de automoción)



«La movilidad eléctrica irrumpirá antes de lo esperado y Administraciones, concesionarios, fabricantes y empresas energéticas apuntan claramente en esa dirección, en un proceso irreversible».

en breve

- **FORD AJUSTA EMPLEO EN EUROPA.** - El fabricante estadounidense recortará unos 12.000 empleos en Europa hasta finales de 2020 y dejará en 18 las 24 plantas que tiene en el Viejo Continente. En la española de Almusáfez sólo se reducirán turnos.
- **ACEA REBAJA PREVISIONES.** - Los constructores europeos vaticinan la caída del 1%, frente al +1% previsto, en las ventas de automóviles, con poco más de quince millones de unidades matriculadas en 2019.
- **LA PRIMERA HIDROGENERA EN MADRID.** - Toyota, Enagás y Urbaser han elegido la capital de España para instalar la primera estación de repostaje de hidrógeno acondicionada para turismos del país.
- **MOVILIDAD SIN CONDUCTOR.** - El acuerdo exclusivo de la Alianza Renault-Nissan con Waymo convierte estas automovilísticas en los primeros fabricantes del sector, que investigan los servicios de movilidad sin conductor para personas y mercancías. Lo harán en Francia y Japón.

el puntazo

La OCU apunta que un microhíbrido «ECO» puede contaminar más que un «C» gasolina o diésel.

La Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) se une a las cada vez más numerosas voces, que denuncian el criterio de clasificación en las etiquetas medioambientales de la DGT. Su ejemplo, los motores de combustión con sistema eléctrico de 48 voltios añadido (microhíbridos o mild-hybrid), que ahorran un 10 % de combustible y emisiones, insuficiente en vehículos grandes, potentes y muy contaminantes, que generan emisiones más altas que muchos modelos con etiqueta C y motores de poca potencia. Sistema injusto al estar basado en tecnologías y no en emisiones reales.

la cifra

4,02

metros de alto, 1,47 m de ancho y 5,75 toneladas de peso convierten el Bridgestone VRPS en el neumático más grande del mundo. Diseñado y producido en Japón, sus medidas equivalen a más de dos veces la altura media de una persona y el peso de un elefante asiático.



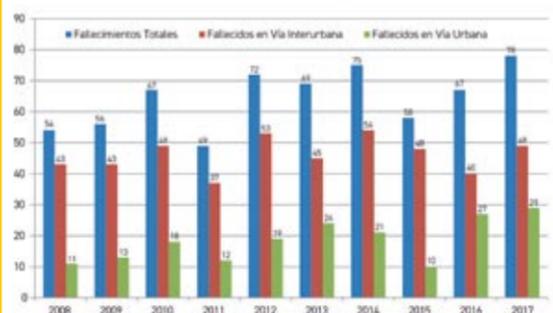
CONDUCTA AL VOLANTE FRENTE A LAS BICICLETAS
Ciclistas sin chaleco: invisibilidad peligrosa

El chaleco reflectante es una medida de seguridad imprescindible para el ciclista. Así lo refleja el informe de la Fundación Mapfre y Bosch España sobre la atención que prestan los conductores a los usuarios de las dos ruedas con los que se cruzan o a los que adelantan. Las respuestas de 1.031 automovilistas pone de manifiesto que menos del 40 % es consciente de su presencia cuando los rebasan en ciudad, «visualización efectiva consciente», que aumenta un 39 % (doce puntos) cuando el ciclista lleva chaleco reflectante. Un valor «sorprendente y preocupantemente bajo», opina Jesús Monclús, el director de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre, que considera importante «aprender a mirar y a ver a los ciclistas que comparten la vía con otros conductores» para prevenir la siniestralidad. Ante la pregunta directa sobre la «visualización consciente» del ciclista con elementos reflectantes, sólo un 35 % la confirma, con un 8 % declarándose consciente de haber percibido algún riesgo al adelantarlo. Por contra, sin ese elemento de seguridad los conductores que reconocen «ver las bicis» bajan al 23 %, colocando la percepción de situación de riesgo en el 4 % y admitiendo que se presta más atención a rotondas o peatones, alejando el foco del que va en bicicleta. Para acabar con tan peligrosa «invisibilidad», Bosch ha desarrollado su frenada automática de emergencia con detección de ciclistas, sistema que baja la velocidad o detiene el vehículo cuando detecta una colisión inminente. Capaz de actuar tanto si la bici circula en la

misma dirección que el automóvil como si se cruza longitudinalmente, hasta 60 km/h la velocidad de impacto se reduce en 40 km/h, mientras que entre 60 y 80 km/h se lanza un aviso acústico para que el conductor reaccione. Si todos los coches llevaran esa ayuda, que supliría la falta de percepción de los ciclistas por parte de los conductores, se podrían evitar, o mitigar la gravedad, del 43 % de los siniestros entre bicis y au-

tomóviles, consideran en Bosch España. También los ciclistas deben poner de su parte, dado que llevar casco homologado y correctamente abrochado previene dos de cada tres lesiones graves, responsables de la muerte de muchos ciclistas. Medidas de seguridad importantes, como luces, timbre y prendas reflectantes de alta visibilidad, que ayudarían a bajar los 8.065 accidentes de usuarios de la bicicleta en los que fallecieron 78 ciclistas y 694 fueron hospitalizados hace dos años. A este estudio se añade el realizado por Gonvarri y Movistar sobre las distracciones y uso del móvil al volante, en el que un 40 % de conductores considera que los ciclistas se juegan la vida cuando circulan junto a vehículos de motor y un 30% piensa que no deberían ir por carretera.

Ciclistas muertos en España



**Nuevo sistema de gobierno
Nissan da entrada a Renault**

Con la entrada del presidente de Renault, Jean-Dominique Senard (nombramientos), y el consejero delegado de la marca gala, Thierry Bolloré (auditorías), en dos de los tres comités, que centran el nuevo sistema de gobierno de Nissan, se cierra la disputa por la representación de Renault en los nuevos órganos de control destinados a evitar la acumulación de poder que hizo posible el «caso Ghosn». Renault posee el 43,4 % de la japonesa, propietaria a su vez del 15 % del grupo galo, y el acuerdo alcanzado puede reactivar la posible fusión de Renault con Fiat Chrysler Automobiles (FCA).



**Volkswagen
Navarra opta a un tercer modelo**

Si quiere conseguir el nuevo modelo, por el que compiten otras tres factorías del grupo, VW Navarra debe ganar competitividad. Así, lo ha transmitido la multinacional alemana, que exige cumplir los objetivos y compromisos de productividad y eficiencia en costes, lo que requiere incrementar las unidades diarias, sin medidas de flexibilidad. La dirección de la planta navarra trabaja a contrarreloj para logra ese Acuerdo del Tercer Modelo de la fábrica, que contiene seis medidas (tres asociadas al cumplimiento del programa productivo del 2019 y otras tres a la competitividad). La inminente adjudicación del nuevo coche que, de llegar a Landaben, compartiría línea de montaje con Polo y T-Cross, supondría una producción más estable y mayor seguridad en el empleo y futuro de la planta española.

próxima generación de sistemas de seguridad para sus vehículos, Hyundai va a contar con la inteligencia artificial médica de la empresa israelí MDGO. Esa tecnología, además de proporcionar a los servicios de emergencia información precisa sobre posibles lesiones para llegar preparados al lugar del accidente, permitirá mejorar las capacidades activas y pasivas de los vehículos, haciendo frente con mayor efectividad a los problemas identificados por el análisis de inteligencia artificial.



**Seguridad infantil
Mal ajuste hoy, problemas mañana**

Dos de cada tres menores de doce años tendrán problemas de cuello y cervicales como adultos por el inadecuado ajuste de los dispositivos de seguridad desde que son bebés hasta pasados los cuatro años. Lo vaticina el centro especialista en sistemas de seguridad para los más pequeños My Sweet Koala, tras comprobar que casi el 40 % de las sillitas fijadas con cinturón tienen holguras, holguras

**XC90 autónomo
Preparado para la producción en serie**

La colaboración iniciada en 2016 entre Volvo y Uber ha dado como resultado un vehículo capaz de «autoconducirse» listo para la producción en serie. Se trata del XC90, equipado con el sistema de conducción autónoma de Uber, que ha resultado fácil de instalar sobre la base de las importantes funciones de seguridad con que cuenta el modelo sueco. La marca pretende utilizar este concepto para introducir sus modelos de conducción autónoma a partir de 2020.



**Premio
Energía y sostenibilidad para Seat**

La apuesta de Seat por el gas natural como combustible alternativo ha sido reconocida por la Asociación Española del Gas (Sedigas) con el premio «Energía y Sostenibilidad», que recogió el presidente de la compañía Luca de Meo. Seat es la automovilística europea, que ofrece la gama más amplia de modelos de gas natural comprimido (GNC).



**Peugeot 2008
De Vigo para Europa**

El Centro de Vigo es el elegido por el Grupo PSA para fabricar el Peugeot 2008,

cuya versión 100 % eléctrica también se hará en Balaídos. La llegada de la nueva generación del SUV compacto de la marca del león a la planta gallega supone un espaldarazo a esas instalaciones de las que saldrán todos los 2008 destinados a Europa, garantizando esa adjudicación el empleo en la factoría para los próximos diez años. Según la compañía, el 2008 supondrá a los proveedores un negocio adicional de 450 millones de euros.

**Tráfico
Medidas contra la siniestralidad en verano**

Con el inicio de los grandes desplazamientos del verano han entrado en funcionamiento veinte de los 78 nuevos radares previstos para antes de que termine el año, de los que quince serán de tramo. Los que quedan se irán poniendo en marcha a medida que obtengan las certificaciones del control metrológico. Además, doce helicópteros, once drones, 216 cámaras de alta definición y vehículos camuflados lucharán para bajar los 260 fallecidos y los 940 heridos, que se registraron durante julio y agosto del año pasado en una media diaria de cuatro muertos y quince heridos graves, muchos de ellos con incapacidades permanentes. La vigilancia en las carreteras convencionales, comprobando que se cumple el límite 90 km/h, y el uso del móvil serán prioritarios.

**Formación
La educación vial vuelve a la cárcel**

La DGT e Instituciones Penitenciarias retoman el programa que, entre 2009 y 2011, permitió a 11.000 reclusos mejorar su educación vial en la prisión y obtener el carné de conducir, evitando que al salir a la calle condujeran ilegalmente. Las 1.200 personas privadas de libertad por delitos relacionados

con la seguridad del tráfico, suponen el 2,3 % de la población reclusa y, junto al resto de los presos, además de obtener el permiso podrán recuperar los puntos del carné mediante cursos de sensibilización, la novedad de esta nueva fase. 97 de esos 1.200 condenados lo han sido por imprudencias graves con resultado mortal mientras conducían un vehículo a motor. Penas privativas de libertad a las que se añaden las 24.500 condenas alternativas gestionadas el año pasado.

**Hyundai
Inteligencia artificial para prevenir lesiones**

En el desarrollo de la



Joyas de la historia

Peugeot ha escrito una gran parte de las más bellas páginas de la historia del automóvil. Desde que en 1889 Armand Peugeot presentara el primer automóvil Peugeot, un triciclo de vapor, la marca no ha parado de innovar. Hemos realizado un recorrido mágico por la cuna de la marca.

Al evento preparado por Peugeot se le ha llamado «Spirit of France», y con una organización exquisita y un recorrido de una belleza e interés indudables, ha conseguido que el periodista se sumerja durante dos días en la cuna de la marca gala al

volante de modelos legendarios como es la gama 504 en sus tres versiones berlina, coupé y cabrio, alternando la conducción con la estrella de Peugeot en la actualidad, el 508. Con esta escudería de lujo y una meteorología espectacular recorreremos

las más bellas carreteras de Franche-Comté, la primera región industrial del país vecino en proporción a su población, y un destino imponente del este de Francia, enclavado entre Suiza y la región de Borgoña.

Los primeros kilómetros

los hacemos a bordo del espectacular Peugeot 504 Cabriolet V6 de 1977, una obra maestra de Pininfarina con un motor de seis cilindros en V –el primer motor V6 que montaba Peugeot–, carburador, 2,7 litros de cilindrada, un cambio manual



▲ De izquierda a derecha, Diana Alí Gabir, Andrés Mas, Hugues Nouvel de la Feche y Céline Moussi. Céline es responsable de la relación con los medios de Peugeot y Hugues, jefe de Prensa Internacional de la marca.

de cuatro velocidades y una potencia de 136 CV. Se impone suavidad en el trato y mucha anticipación tanto para adelantar como al fre-

nar o girar, ya que todo funciona 'de otra manera', pero la conducción de este ejemplar produce muchísima satisfacción, sobre todo por su

impecable comportamiento. Del Cabrio saltamos al Coupé, que también esconden un imponente motor V6 en sus entrañas. Sin embar-

go, hay sensibles diferencias en cuanto a empuje y refinamiento, ya que la llegada de la inyección electrónica le permite alcanzar los 144 CV con un sonido muy característico fruto de su orden de encendido y su peculiar arquitectura, en las que la V formada por los cilindros tenía un ángulo de 90° para reducir la altura del motor. Curiosamente, el 504 Coupé cosechó una exitosa carrera deportiva en el continente africano, donde se impuso en el mítico Rally Safari de 1981 y en el Rally Bandama, en 1976 y 1978, sobre todo por fiabilidad y robustez.

Pero si los 504 Coupé y

► La versión Limusina del 504 destaca por ser el primer Peugeot en montar una suspensión independiente en las cuatro ruedas. Y el 504 Coupé lleva un V6 de inyección con 144 CV.



◀ Si circular en un descapotable ya es de por sí una gozada, hacerlo en un 504 Cabrio de los años 70 es una delicia. Porque es cómodo y muy manejable.



▲ El 504 Coupé dibujado por Pininfarina se inspiraba en el arte italiano. La tapicería de los asientos era de terciopelo. Un gran coupé muy refinado.



MUSEO DE LA AVENTURA PEUGEOT Muchos mitos bajo un mismo techo

El Museo de la Aventura Peugeot es uno de los lugares ineludibles de Francia, testigo de dos siglos de la saga industrial de la marca del león. Situado en la localidad de Sochaux, con uno de los centros de producción más grandes y antiguos de PSA, repasa la rica historia de la marca desde 1810 hasta nuestros días. El museo se inauguró en 1988 en las dependencias de una antigua cervecería. En el año 2000 se realizó una primera ampliación que permitió la creación de un espacio para

los coches de los años 50 y 70, y un centro de ciclismo y motocicletas. Y desde mayo de 2010 el museo cuenta con una superficie adicional de 1.500 metros cuadrados que ha permitido exponer la gama de coches de los años 80 y 90, la gama de vehículos industriales entre 1894 y 1990, un nuevo espacio para coches de competición –especialidad donde la marca francesa ha destacado durante toda su historia– y un espacio para organizar exposiciones temporales o recepciones en



▲ El Peugeot Type 5 ganó en 1894 la primera carrera automovilística del mundo entre París y Rouen. Con 2 cilindros, alcanzaba los 18 km/h.

el corazón del museo. Y es un placer pasear por un museo repleto de viejas glorias, mitos rodantes y vehículos que hicieron historia

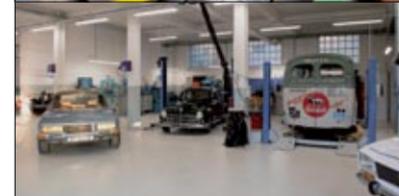
no solo en la marca sino también en el mundo del motor. Como el Vis-a-vis de 1891, el primer vehículo de gasolina fabricado por

▲ Bugatti, que había concebido este coche, cedió a Peugeot la licencia de fabricación. Se llamó Bébé Peugeot y salió en 1913.

Peugeot Frères. O el famoso Bébé Peugeot, cuyos derechos fueron cedidos por Bugatti. Los primeros Coupé-Cabrio de techo duro escamoteable denominados Eclipse, el Peugeot 203 que se mantuvo como único modelo de la marca entre 1948 y 1955, el 404, el 504, el 205... Una ensalada de cifras con un gran significado global y total. De julio a diciembre, el museo ofrecerá una retrospectiva sobre 100 años de automóviles. Y merece la pena visitarlo.

Cabrio nos sorprenden por su belleza y agrado, cuando nos toca conducir el 504 GL Limusina quedamos maravillados de la respuesta de su cuatro cilindros con 93 CV y de la precisión de su cambio de cuatro marchas. Esta gran berlina estrenó en 1968 la suspensión independiente en las cuatro ruedas para un vehículo de propulsión y el coche goza de un solvente equilibrio entre estabilidad y comodidad. Con buen criterio, y por razones obvias, la conducción de estas tres maravillas clásicas se alterna con la de tres Peugeot 508 actuales con diferentes motorizaciones

y carrocerías, lo que nos ayuda a poner en valor no solo los logros de épocas pasadas, sino también los de la actualidad. Dos 508 SW GT Line con motores BlueHdi de 160 CV EAT8 y Puretech 225 CV EAT8, y un 508 GT BlueHdi 180 CV EAT8 berlina nos trasladan de golpe al presente con un diseño, refinamiento, eficiencia y seguridad que sitúan a Peugeot a la vanguardia de la tecnología y del diseño. Y es que 45 años después, Peugeot sigue dejando su sello de calidad y disfrute en sus productos, una magia que nunca se ha perdido y que seguramente nunca se perderá.

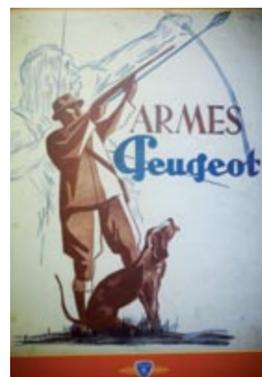


'PRE MUSEO' Y TALLER Un mundo desconocido

Todos los coches que hay en el museo de Peugeot pasan antes por el taller de la marca, que ahora también abrirá sus puertas a todos los coleccionistas particulares que quieran que este taller efectúe una restauración total o parcial de sus modelos clásicos. La marca francesa también cuenta con el impresionante Centro de Archivos de Terre Blanche, instalado en la antigua fábrica de herramientas. Allí se guarda todo el patrimonio histórico del grupo.

PEUGEOT: DESDE ARMAS A MOLINILLOS

Las primeras actividades de la industria Peugeot abarcaron una gran variedad de productos, desde artículos laminados y hojas de sierra hasta el primer 'Grand-bi', la primera bicicleta que fabricó Peugeot en 1886, pasando por herramientas de todo tipo y tamaño, corsés, molinillos de café, máquinas de coser, escopetas de caza, transistores, motores fueraborda y una larguísima lista de productos variados. Sin embargo, esta gran actividad en tantos ámbitos industriales fue reduciéndose con el tiempo, aunque en la actualidad Peugeot fabrica, además de coches, scooters, molinillos de café y especias... y dentro de una nueva línea de negocio, también cuchillos, recipientes de cristal para servir vino y cerámica culinaria.



▲ Pocas referencias hay en la actualidad del tipo de armas que fabricaba Peugeot. Pero las fabricó.



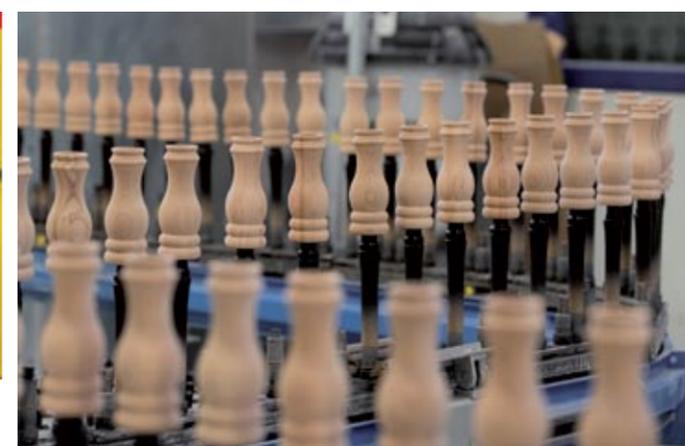
▲ Peugeot también fabricó motores fueraborda para barcas de pesca y paseo.



▲ Peugeot comenzó haciendo telas, y luego máquinas de coser. De ahí se lanzó a las bicicletas.



▲ Otra de las empresas en las que se embarcaron los hermanos Peugeot fue la de fabricar receptores de radio.



▲ La fábrica de molinillos de Peugeot produce 10.000 unidades al día, lo que es igual a 2.000.000 de molinillos cada año. Son exportados a todo el mundo.



Las 24 Horas Ford se volvieron a celebrar en el Circuito del Jarama RACE, y Jesús Alonso, consejero delegado de Ford España, era el encargado de dar la salida a una prueba que se ha convertido en un acontecimiento social solidario de primera magnitud.

Solidarios

Participar en una carrera de coches siempre es emocionante. Hacerlo en una carrera de coches con fines solidarios también lo es pero, además, a esa emoción se le une otro sentimiento difícil de explicar que tiene mucho que ver con la solidaridad, la ayuda a los más desfavorecidos y el sentirse útil en un mundo repleto de 'olvidados'. En las 24 Horas Ford, que organiza la marca del óvalo, se conjugan elementos clave en su ADN: la responsabilidad social, la competición y la sostenibilidad. Y pocas actividades existen en España, e incluso en Europa, que consigan, como lo hace este evento, que durante 24 horas seguidas haya emoción, colaboración, trabajo en equipo, mucha solidaridad y premios para los colectivos más desfavorecidos. Doce Focus ST-Line de 150 CV y cambio automático de 8 marchas; una ONG por equipo, diez pilotos por coche entre celebrities, periodistas, trabajadores de Ford y empresas asociadas e invitados de la marca, además de un coordinador por equipo; 24 horas rodando sin descanso

utilizando tan solo 250 litros de combustible BP Ultimate de 98 octanos y ocho neumáticos Continental 225/45 R18 Eco Contact 6. Gana el equipo que más kilómetros consiga hacer con esa cantidad de gasolina y en ese tiempo. Y ganar no es fácil por la cantidad de variables que se ponen en juego. El coordinador del equipo dirige la orquesta y en todo momento es el que decide si se ahorra o se corre.

El coche de la Fundación A la Par, que trabaja por los derechos y la participación de las personas con discapacidad intelectual en nuestra sociedad, patrocinado por La Razón y en el que participaba un representante de Motor 16, comenzó su periplo con una celebrity al volante. El diseñador de moda Juan Avellaneda no dejó que el Focus ST-Line número 4 bajase del séptimo lugar durante los primeros 20 minutos. La estrategia inicial pasaba por ahorrar hasta que viésemos los movimientos de nuestros rivales, por lo que un consumo de entre 10 y 12 l/100 km –lógico en un circuito tan técnico– fue

la tónica de los primeros compases en los que descubrimos con alegría tres cosas: el equipo se compenetró enseguida, los miembros de la Fundación A la Par hicieron guardia animando incluso a altas horas de la madrugada y, por último, el coche iba de maravilla. Esos giros de estrategia conservadora nos hicieron ver ya de madrugada que éramos los últimos en repostar de los 12 equipos en liza y que ya era hora de empezar a mejorar los tiempos gastando un poco más. A las 6 y 24 de la mañana,

y tras haber cambiado los neumáticos delanteros y hecho su relevo nocturno el famoso presentador del tiempo de Antena 3, Roberto Braseiro –los integrantes del equipo ya eran más conocedores del circuito–, el Focus número 4 estaba situado en quinta posición y según nuestros cálculos íbamos muy bien de gasolina, por lo que la estrategia pasaba por intentar mantener esa posición, pasando a atacar en las últimas tres horas. Y lo cierto es que veíamos el podio cerca. A las 11 de la



Arriba, a la izquierda, en las 24 horas más competitivas y solidarias logró una merecida victoria el coche número 1 de la Asociación Nupa patrocinado por Autopista y Motociclismo, que consiguió los 30.000 euros para mejorar la vida de 300 niños con enfermedades raras que pasan largos periodos hospitalizados. Sobre estas líneas, miembros de la Fundación A la Par con el equipo de La Razón, que consiguió 6.000 euros.



mañana, a seis horas de ver la bandera de cuadros, el equipo de La Razón y la Fundación A la Par se había hecho con la segunda plaza a una vuelta del equipo de Autopista-Motociclismo, que no se bajaba desde hacía horas del primer puesto en la clasificación. La estrategia había funcionado hasta entonces y todos soñábamos, pero unos nuevos cálculos de consumo y litros de reserva

nos obligaron a ralentizar la marcha para llegar sin sustos, y a las 16:07, a falta de menos de una hora para finalizar la prueba, nuestro Focus cedía la segunda posición debido a un ritmo deliberadamente ECO. Sin embargo, fue el último relevo a las 16 y 20 el que marcó nuestra carrera ya que fuimos penalizados con tres vueltas por superar mínimamente la velocidad en la línea

de boxes, tras ser obstaculizados por otro coche que entraba y alguna persona cruzando el 'pit lane'. Tras ese varapalo pasamos al cuarto lugar, y aún así el Focus de La Razón pilotado por un sobresaliente Carlos de Miguel estuvo a punto de completar la gesta, y cuando se disponía a adelantar al tercer clasificado a falta de tan solo 40 segundos –y a menos de 200 metros de la meta–,

el Focus quemó la última gota de combustible y se quedó parado. No obstante, cuando una vez acabada la prueba el coche fue recuperado y Carlos entró en el box, recibió un fuerte aplauso de todos, pero sobre todo de los que de verdad mantuvieron el pulso, la sonrisa y el ánimo durante las 24 horas: los chicos y chicas de la Fundación A la Par, que nos contagiaron su ilusión.

24 HORAS FORD 30 EMBAJADORES APOYANDO LA CAUSA

Con motivo de las 24 Horas Ford, la marca del óvalo ha destinado desde 2002 más de 1,7 millones de euros a 164 proyectos solidarios que han permitido atender a más de 135.000 personas en todo el mundo. Y para ello han colaborado como embajadores de las distintas ONGs famosos del mundo de la TV, las artes y el espectáculo. Es el caso de nuestro compañero de equipo Roberto Braseiro, el hombre del tiempo de Antena 3; o de Juan Avellaneda –en la foto, con Mario Vaquerizo–, que hizo el primer relevo en el coche de La Razón. Además pudimos ver a Óscar Higares, Guillermo y Javier Fesser, Alonso Caparrós, Santiago Segura, Irene Villa y un largo etcétera.



Un año de celebraciones



Con un motor de 4 cilindros y 1.323 c.c. y una velocidad máxima de 65 km/h, el Citroën Tipo A se anunciaba en la publicidad de la época como “el primer vehículo francés construido en gran serie”. Era junio de 1919 y André Citroën lanzaba al mundo el modelo que inauguraba la nueva marca que ahora cumple 100 años.

La historia de Citroën comenzó en el barrio parisino de Javel, en el distrito XV, al que la marca ha regresado para celebrar el centenario con una exposición que reunió cien coches de todas las épocas. Durante tres días, estos iconos de la automoción tomaron

las calles de París mostrando el pasado, el presente y el prometedor futuro de la marca. Pero el calendario de actos y celebraciones preparado para celebrar este cumpleaños es mucho más amplio. Incluye el lanzamiento de ediciones especiales, libros conmemorativos, recuperación de vehículos históricos y un largo etcétera que culminará en julio con el denominado ‘Encuentro del siglo’, que reunirá a miles de fans y a más de 5.000 coches del doble chevrón en el circuito de pruebas de la Ferté-Vidame, el histórico centro secreto de la marca donde se puso a punto el mítico 2CV.

CITROËN CUMPLE AÑOS IMAGINANDO EL FUTURO ELÉCTRICO



100 automóviles para celebrar cien años de vida. Desde el Tipo A de 1919 hasta los últimos concept-car, el Ami One y el 19_19 Concept, modelos sobre los que la marca construirá su futuro eléctrico. En total, cien vehículos de Citroën tomaron las calles de París el pasado junio en una exposición única –‘Born Paris XV’– a cielo abierto celebrada en el barrio que acogió durante más de 50 años las fábricas de la marca, el lugar donde comenzó la aventura del doble chevrón hace ahora un siglo. Un viaje al que no faltaron automóviles tan emblemáticos como el 2CV, el DS Tiburón, el Mehari o versiones deportivas como el Xsara WRC de Sebastian Loeb o el ZX del Rally París Dakar.

CIENT FOTOGRAFÍAS Y UN AUTOMÓVIL LEGENDARIO



Citroën invitó a siete fotógrafos internacionales a dar su particular visión del universo de la marca en sus ciudades de origen: Ámsterdam, París, Túnez, Milán, Nueva York, Buenos Aires y Tokio. Los artistas han jugado con la luz, los colores, los personajes que pueblan estas urbes y, sobre todo, con algunos de los automóviles más icónicos de Citroën, como el Traction Avant, el Mehari, el 2CV, el DS o el Diane, para crear cien fotografías únicas que se han reunido en una exposición titulada ‘El mundo inspirado por Citroën’. La muestra se podrá visitar de forma gratuita del 9 de julio al 18 de agosto en París y también se puede disfrutar en la web de la izquierda.



SCARABÉE D'OR Espíritu de aventura



▲ Citroën reconstruye un autocadenas de la travesía del Sahara de 1922.

En 1922, André Citroën decidió que la mejor manera de mostrar el potencial de sus coches era probarlos en las condiciones más duras. La primera expedición de este visionario del automóvil llevó a cuatro autocadenas como el de la imagen a cruzar el desierto del Sahara (recorrieron más de 3.200 kilómetros en 21 días). Una de estas unidades, bautizada como ‘Scarabée d’Or’ (Escarabajo de oro) ha sido reconstruida para el centenario de la marca.



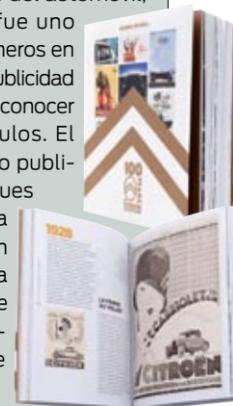
REUNIÓN DE FANS El encuentro del siglo



La asociación ‘L’Amicale Citroën & DS France’, que reúne a 50 clubs de la marca y a más de 10.000 coleccionistas, ha citado a todos los fans de Citroën del 19 al 21 de julio en Francia, en el llamado ‘Encuentro del siglo’. Se reunirán más de 5.000 coches y 50.000 personas.

LIBRO Historia de la publicidad

André Citroën no solo fue un pionero del automóvil, también fue uno de los primeros en utilizar la publicidad para dar a conocer sus vehículos. El reconocido publicista Jacques Séguéla ha reunido en un libro la apasionante historia publicitaria de la marca.



MUSEO VIRTUAL De 1919 a 2019 en una web

Conocer a fondo los modelos que han escrito la leyenda de Citroën o incluso ponerse al volante de algunos de ellos, son cosas que se pueden hacer en el museo virtual de Citroën, que se ha engalanado con un diseño color bronce y con más contenidos para celebrar el centenario.



FORD ECOSPORT



+ en www.ford.es

ALFOMBRILLAS ECOLÓGICAS

El Ford Ecosport no solo hace gala de la ecología en su nombre, también en los materiales que utiliza para sus interiores. Sus alfombrillas están fabricadas con 470 botellas de plástico de un solo uso. La marca calcula que, gracias a esto, se ha dado una nueva vida a 650 millones de botellas, lo que supone haber reducido 8.262 toneladas de plásticos.

Ford utilizó por primera vez plástico reciclado en el Mondeo de 1999 y ha reciclado ya 1.200 millones de botellas al año en todo el mundo.

+ en www.toyota.es

TOYOTA

ESTE ROBOT ENCESTA TODO

Toyota ha logrado un récord Guinness gracias a este robot humanoide. Se llama CUE3 y lo ha desarrollado una asociación de voluntarios de la marca. Su nombre se ha inscrito en el Libro de los Récords al



encestar 2.020 tiros libres consecutivos. Pudieron ser más canastas, pero la cifra se paró ahí en homenaje a la fecha de los JJ. OO. de Tokio, que Toyota patrocina.

NUEVO EDIFICIO

Cupra ha anunciado que apoyará el circuito internacional de pádel, World Padel Tour (WPT), durante los próximos tres años. El Cupra Ateca será coche oficial.



▲ El nuevo edificio, inspirado en un paddock, está situado junto a la sede central de Seat y contará con un espacio multiusos diáfano de 2.400 metros cuadrados.

CUPRA CONSTRUYE SU SEDE

Cupra sigue afianzando su camino como marca independiente de Seat. Y ha dado un nuevo paso con el comienzo de las obras de construcción de su nueva sede. El edificio evoca un paddock de carreras y está ubicado junto a la central de Seat.

Situado en un terreno de 10.500 metros cuadrados, el nuevo centro operativo de la marca ten-

drá un espacio multiusos diáfano de 2.400 metros cuadrados, que se dividirá en dos pisos.

Se espera que las obras estén terminadas a finales de año, momento en que la marca también contará con un nuevo taller de turismos de competición, el Cupra Racing Factory, que ocupará el antiguo edificio de Seat Sport y donde se fabricarán los futuros au-

tomóviles de carreras de la marca. Allí se preparará, por ejemplo, el debut del Cupra e-Racer para competir en las carreras de eléctricos.

Por otro lado, la marca ha anunciado recientemente su apoyo hasta 2021 al circuito de pádel internacional World Padel Tour (WPT), con el Cupra Ateca como coche oficial de la competición.

+ en www.kia.com/es

APOYA AL TENISTA DESDE SUS COMIENZOS KIA: 15 AÑOS JUNTO A NADAL

La trayectoria de Kia y la de Rafa Nadal van de la mano. La marca apoya al tenista desde hace 15 años, cuando este tenía 17 y comenzaba a dar sus primeros pasos en el mundo deportivo. En aquel momento, Kia iniciaba su actividad en España. A lo largo de este tiempo, Nadal se ha convertido en un referente

del tenis mundial y en el mejor icono publicitario de la marca, de la que embajador mundial desde 2006. Ambos seguirán vinculados al menos hasta 2020.



+ en www.wow.sailingexperience.es

DEPORTE

Lexus es coche oficial de la 1ª edición de la Regata solidaria WOW Sailing Challenge Mujeres líderes (13 de septiembre, Valencia). La marca cederá una flota de vehículos híbridos para el evento.

+ en www.michelin.es

MICHELIN CUMPLE 130 AÑOS UN AÑO DE ANIVERSARIOS

Michelin celebra este año un triple aniversario. La marca cumple 130 años, fecha que coincide con los 110 años del lanzamiento de la versión en nuestro país de la Guía Michelin y con un siglo de cartografía en español. Con motivo de estos aniversarios, la marca organizará varios eventos en nuestro país agrupados en la ini-

ciativa #YourMichelin-RoadTrips.

El primero de los encuentros tuvo lugar en Toledo y contó con la presencia de chefs de reconocido prestigio, actores y deportistas. Las siguientes citas serán en septiembre, en Alcañiz (Aragón), y en noviembre, recorriendo la Ruta de la Plata hasta Sevilla.



▲ Michelin celebra 130 años y 110 de la edición española de la Guía Michelin.

+ en www.dsautomobiles.es

LA MENINA VIAJARÁ POR TODA ESPAÑA UNA ESCULTURA ÚNICA PARA DS

El artista Felipao, referente del arte pop, se ha inspirado en la marca DS para crear una de sus conocidas meninas polidédricas, que se subastará con fines benéficos.

La vinculación de la marca DS con el arte viene de lejos. El DS Tiburón fue presentado como una escultura en 1957, en la Triennale de Milán. Y, décadas después, la marca premium de PSA, ha servido como inspiración al artista Felipao para crear una menina polidédrica, que será protagonista de una exposición itine-

rante este verano. La muestra ha comenzado en el DS Store de Madrid y viajará a otros puntos de venta de la marca en Barcelona, Santander, Alicante y Málaga. Al final de este periplo, será subastada a beneficio de la Fundación CRIS contra el Cáncer, que apoya la investigación de esta enfermedad.

► El artista Felipao ha creado una menina para DS que se subastará con fines solidarios.



+ en www.hyundai.es/experience

COCHES DE APOYO HYUNDAI PROTEGE A LOS CICLISTAS

Arranca la tercera edición de la campaña #JuntosEnElAsfalto, en la que Hyundai ofrece coches de apoyo a los ciclistas para fomentar la convi-

encia entre los usuarios de la bici y los automóviles. La marca aporta así su grano de arena para luchar contra la siniestralidad en el ámbito de las dos ruedas.

Desde que se inició la campaña, en 2017, más de 8.000 ciclistas se han beneficiado de la protección de los coches de Hyundai, que circulan al final del pelotón ciclista asegurando que el resto de vehículos adelanten de forma correcta.



+ en @HondaMotosES

INICIATIVA SOLIDARIA DE HONDA UN GESTO POR LOS NIÑOS

Honda acaba de poner en marcha una nueva edición de la iniciativa 'El valor de un gesto', en la que la marca donará 1 euro a la Fundación Pequeño Deseo por cada imagen que sus seguidores suban a las redes sociales con los ojos cerrados. El objetivo del proyecto —al que ya se han sumado los pilotos

del equipo Repsol Honda de Moto GP, Marc Márquez y Jorge Lorenzo— es conseguir 25.000 fotografías con el hashtag #hondaelvalordeungesto.





CASI LA MITAD DE LA PARRILLA NO SUPERA LOS 25 AÑOS. A ESA EDAD AYRTON SENNA AÚN NO HABÍA DEBUTADO EN LA FÓRMULA 1

Por qué los 'yogurines' están copando la Fórmula 1

Nunca la edad media de los pilotos de Fórmula 1 fue tan baja. En el Gran Premio de Austria, Charles Leclerc y Max Verstappen coparon la primera línea de parrilla, la más joven de la historia: 21 años y ocho meses. Mientras que para algunos es un factor en contra, es también el producto de los nuevos tiempos en el deporte. Al margen de la respuesta, este rejuvenecimiento también viene acompañado de un nivel medio de talento extraordinario.

Al margen de la respuesta, este rejuvenecimiento también viene acompañado de un nivel medio de talento extraordinario.

Al margen de la respuesta, este rejuvenecimiento también viene acompañado de un nivel medio de talento extraordinario.



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

Durante la conferencia de prensa oficial del G.P. de Canadá, Lewis Hamilton se volvió hacia Lando Norris para preguntarle por su edad: «Diecinueve años», le contestó el piloto de McLaren: «Toma ya», exclamó el primero, quien con su respuesta daba carta de naturaleza a uno de los rasgos que definen a la Fórmula 1 actual.

«Este es un deporte de hombres, y muchos jóvenes han llegado, entre otras cosas, porque es bastante fácil para ellos». Hamilton atribuía esta tendencia acentuada en los últimos años gracias a la mayor facilidad

de los monoplazas actuales. «Deberías estar agotado después de la carrera, como si hubieras corrido una maratón». Según Hamilton, los monoplazas actuales no impactan por su mayor salto cualitativo frente a otras épocas del pasado cuando un piloto joven llega de categorías inferiores. El propio Norris se encargaría de contestar al británico. «No sé por qué se ha referido a estos tiempos, y no a aquellos en los que él empezó. Debe referirse a mí, a Russell, a Albon... porque somos los más jóvenes de esta Fórmula 1, aunque no sufrimos tanto como deberíamos, según Lewis», explicaba el piloto de McLaren. «Todo es mucho más du-

ro ahora que cuando empezó en F-1».

Lo cierto es que casi la mitad de la actual parrilla no supera los 25 años. Norris y Stroll tienen 19 y 20 respectivamente. Verstappen, ya un veterano, solo cuenta con 21. Sainz y Kvyat, 24. Incluso Ferrarri se ha unido a esta tendencia con Charles Leclerc. Siempre remiso a contar con pilotos jóvenes ante la presión y responsabilidad que suponen sus volantes, se decidía por el monegasco, de solo 21, la misma edad de George Russell. Pierre Gasly tiene 23, como Alexander Albon. Por comparar, Ayrton Senna aún no había debutado en Fórmula 1 con 25.

Hamilton no es el úni-

co en pronunciarse sobre la caída de edad media de la actual parrilla. «El deporte se hace banal cuando llegan todos estos jóvenes de 18 años», declaraba el canadiense Jacques Villeneuve, campeón del mundo de 1997 y hoy comentarista televisivo. «Así es el deporte en general hoy en día, atletas, pilotos, deportistas... Llegan a la cumbre mucho más rápido. Se persigue el talento pero, claro, eres una persona diferente a los 19, 20, 30 años», explicaba recientemente Christian Horner al respecto sobre Max Verstappen, quien subió al primer equipo de Red Bull con solo 19 años. El talento puede no tener edad, pero Horner se



refería al grado de madurez de quien cuenta con un mayor recorrido vital, asumiendo el menor atractivo desde el punto de vista humano de este tendencia rejuvenecedora de la Fórmula 1.

Ciertamente, no parece ser exclusiva de la Fórmula 1. Pero las peculiaridades y desarrollo de este deporte en las dos últimas décadas han fomentado este proceso de 'yogurización'. Desarrollar el cuerpo y la mente para hacer instintiva la velocidad ha convertido en una premisa incuestionable comenzar a competir a muy tierna edad. Algunos especialistas consideran que el cuerpo humano desarrolla una suerte de 'giroscopios' naturales para la velocidad y su control, por lo que resulta fundamental que el futuro piloto profesional crezca desde corta edad. Con una gran cantera en edad infantil, el proceso arranca desde aquí.

El deporte de motor también encierra un potente componente técnico y econó-

◀ Lando Norris, en el centro, es el más joven de la parrilla, con 19 años. A su derecha Max Verstappen y a su izquierda George Russell, ambos con 21 años.



RÉCORD CON 23 AÑOS VETTEL SIGUE SIENDO EL CAMPEÓN MUNDIAL MÁS JOVEN, UN RÉCORD QUE VERSTAPPEN QUIERE QUITARLE



Wolff—ha tutelado la trayectoria de Esteban Ocón. En 2017, Russell se unió a Mercedes como parte de su programa de pilotos junior.

Pero fue Red Bull el primer pionero o precursor de esta filosofía. Desde comienzos de la pasada década, Helmut Marko seleccionaba desde el karting a los pilotos con mayor potencial. Sainz, por ejemplo, entró en su órbita para asentarse en el mundo de los monoplazas. El programa del fabricante de bebidas sometía a un elevado nivel de preparación pero también de exigencia a pilotos adolescentes, con un implacable proceso ‘darwi-

milton. Porque los jóvenes pilotos cuentan también con herramientas no disponibles hace un par de décadas. Uno de los factores que ralentizaban el proceso de adaptación a un Fórmula 1 era el amplio tiempo al volante y de práctica real en circuito. Hoy, los cada vez más sofisticados simuladores acortan esa curva de aprendizaje. Las restricciones a las sesiones privadas de la mayoría de campeonatos internacionales han encontrado su contrapunto en los entrenamientos virtuales.

Antes de debutar en 2019, Norris también trabajaba como apoyo de McLaren en cada gran premio con el si-



▲ El compañero de Verstappen, Pierre Gasly, tiene 23 años; es otro de los productos de la Drivers Academy de Red Bull.



▲ 20 años los separan; Kimi Raikkonen, a la izquierda, tiene 39 años, mientras el piloto de McLaren Lando Norris solo tiene 19.



▲ A Stroll, de 20 años, le ha abierto puertas el poderío económico familiar. Arriba Leclerc (21), en quien recae parte del futuro de Ferrari.



▲ Carlos Sainz, en la imagen junto a Marc Márquez es uno de los veteranos entre los jóvenes. El madrileño tiene 24 años.

mico. La evolución tecnológica en categorías inferiores han acentuado la profesionalización y mayor sofisticación de medios. Entra también en juego aquí el aspecto económico. Solo los pilotos —y familias— con mayores recursos económicos pueden acceder al mejor material y al mayor tiempo disponible en pista para practicar. Los campeonatos italianos de karts están llenos de chavales de todo el mundo —Asia destaca en este aspecto— provenientes de familias con grandes recursos económicos. Los tiempos cuando un Fernando Alonso o Lewis Hamilton que salían adelante gracias a sus resultados y sin recursos fa-

miliares ya son historia. Lando Norris y Lance Stroll, por ejemplo, han contado con los ingentes recursos familiares para ir escalando la pirámide hacia la Fórmula 1.

A lo anterior se ha sumado el desarrollo de una ‘industria’ de planes de promoción de jóvenes pilotos. Manager y empresas con contactos y capacidad de influencia captan desde tierna edad a las potenciales figuras, planificando y financiando sus carreras como si de un activo de inversión a futuro se tratase. En el caso de Stroll, extremo, su padre invirtió enormes sumas para su llegada a la Fórmula 1. Incluso llegó a adquirir el equipo

Prema de Fórmula 3 cuando su hijo competía en la categoría, y se ha involucrado en Williams primero y Sport Pesa después para respaldar su carrera. Lando Norris compitió en cuatro campeonatos en sus dos primeros años de monoplazas, logrando el título en todos ellos. Al terminar la Fórmula 3 fue captado por Zak Brown, que ha tutelado su carrera en el seno de McLaren. Los equipos también han entrado en esta dinámica de captación de jóvenes pilotos para luego dirigir sus carreras deportivas. Por ejemplo, Ferrari con la Drivers Academy. O Renault, con su cantera de jóvenes pilotos. Mercedes —o Toto

niano’ de selección natural a través de las sucesivas categorías. Jaime Alguersuari fue el más joven debutante en su día. Verstappen fue captado cuando aún le faltaba un año para poder obtener el carné de conducir. Varios de los pilotos por debajo de los 25 años (Verstappen, Sainz, Albon, Gasly, Kvyat...) de la parrilla actual provienen del programa de Red Bull Junior Team.

Tempranos inicios en competición, recursos económicos para acelerar talento y aprendizaje, plataformas para gestionar y financiar sus carreras... Pero otros factores también contribuyen en el sentido al que se refería Ha-



▲ Alexander Albon, con 23 años, también ha salido del programa de Red Bull.

mulador del equipo. Pero también fuera de sus instalaciones. «Mi vida es prácticamente esta, en el simulador», explicaba recientemente al referirse a una unidad específicamente diseñada para él y montada en su apartamento. «Es lo que más disfruto en la vida. Incluso quizás paso demasiado tiempo en él. Creo que probablemente sea uno de los usuarios más activos. ¡Son días el tiempo que paso sentado!». Otro tanto ocurre con Verstappen, que compite en carreras virtuales contra Norris u otros pilotos profesionales. Los simuladores han permitido conocer la vertiente técnica de la puesta a punto de un monoplaza,

acelerando esa curva de aprendizaje sin la necesidad de un monoplaza real.

La incidencia del factor físico también ha transpirado hacia categorías inferiores. Hoy, hasta los niños pilotos del karting llevan a cabo intensos planes de preparación física que han elevado espectacularmente el nivel medio. Por no hablar del factor psicológico. Desde los 11 años, Leclerc empezó a educar su vertiente emocional. «Empezar pronto me ayudó a crecer más rápidamente. Noté la diferencia, y ahora es una de mis fortalezas. Antes era muy emocional, y si no hubiera trabajado en ello sería una persona muy dife-

rente. Pero trabajé muy duro y me siento más calmado. No siento la presión».

Sebastian Vettel logró su primer título en 2010 con tan solo 23 años. Desde entonces, la edad media de los pilotos en la Fórmula 1 ha seguido bajando. Pero también conviene reconocer que un repaso al historial de esta joven generación confirma que este rejuvenecimiento viene acompañado por unos currículos deportivos extraordinarios en todos ellos. ¿Cuánto tardará en batirse el récord del piloto alemán? Porque este el gran objetivo que tiene por delante Helmut Marko con Max Verstappen.

MATRICULACIONES EN EUROPA

EL TIRÓN DE ALEMANIA SALVA MAYO

El despegue de las ventas en Alemania –ver cuadro– ha roto el continuado descenso de los últimos ocho meses, aunque se trate de un exiguuo +0,1% en el mercado de la UE y un aún más limitado 0,04% al incluir la EFTA, según los datos aportados por Acea (fabricantes europeos). Casi 'tablas', a las que, además de Alemania y Francia, únicos de los cinco grandes con aumento de entregas, ha contribuido el incremento en Europa Central (+6,2%). Tan pequeña recuperación no acaba con el retroceso acumulado (-2,1% en la UE) del que solo escapa el mercado alemán, con un +1,7% sobre las matriculaciones de los cinco primeros meses del pasado año. Su bajada del 8,7% en el mes y del 4,9% en la suma del año no apea a Volkswagen de su predominio en ventas dentro de la UE. Se coloca por delante de Renault, Peugeot Ford y Opel, cuyos resultados del mes le permiten desplazar a Mercedes a la sexta plaza, como refleja el cuadro de las diez marcas con mayor número de matriculaciones. Fuera del 'top ten', y entre los que superan las quince mil unidades, crecen por encima de dos dígitos Toyota (64.524 y +10,9%), Citroën (60.620 y +13,7%), Seat (48.345 y +13,9%), Volvo (28.309 y +16,3%) y Mazda (18.610 y +11,6%). En el cómputo anual, entre los que suman más de 250.000 unidades sólo Dacia crece con dos dígitos (253.124 coches y +12,1%). Por grupos, pese a su retroce-

so, Volkswagen no abandona la primera plaza con 345.296 operaciones en el mes (-2,1%) y 1.627.137 (-3,1%) en lo que va de año, con PSA, que se mantiene segundo, con 333.419 unidades en mayo (+4,3%) y 1.130.337 (+0,6%) en el acumulado. Por detrás vuelve a colocarse Renault, (155.784 y -3,7%; 713.170 y -0,1%), que completa el podio en ambos listados, con FCA (99.611 y -8,1%), Hyundai (90.513 y +2,1%), BMW (88.507 y +8,8%), Daimler (83.036 y +0,4%), Ford (82.883 y -4,4%), Toyota (69.395 y +11,8%) y Nissan (32.326 y -17,9%) cerrando el 'top ten' mensual. Orden que cambia en la suma del año, al pasar Hyundai a la tercera plaza (445.515 y -0,1%), por delante de FCA (442.521 y -8,6%), y entrar Ford (421.510 y -8,1%) al quinteto de cabeza. Detrás aparecen BMW (419.778 y +1,5%) y Daimler (405.529 y +0,6%). A esos datos se unen los proporcionados por la consultora Jato Dynamics, que resaltan la fuerte demanda de SUV pequeños y compactos como impulsores del leve crecimiento mensual, convertidos en los únicos segmentos con incremento de dos dígitos. En cuanto a los modelos preferidos en mayo por los europeos, el Volkswagen Golf, con 35.972 unidades y -11,8%, continúa dominando una lista en la que le siguen Renault Clio (32.803 y +3,2%), Dacia Sandero (22.234 y +3,3%), Skoda Octavia (22.183 y +11,8%), Fiat 500 (22.114 y +14,9%), Volkswagen Polo (21.189 y -24,8%), Ford Fiesta (20.658 y -8,5%), Focus (20.600 y -3,4%), Dacia Duster (20.542 y +21,6%) y Peugeot 208 (20.430 y +2%).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Mayo	%19/18	Enero/Mayo	%19/18
VW	153.712	-0,7	745.299	-4,9
RENAULT	97.513	-9,8	455.914	-6,1
PEUGEOT	87.503	+2,0	432.527	-1,1
FORD	82.883	-4,4	421.510	-8,1
OPEL	81.173	+1,1	387.408	-2,6
MERCEDES	73.678	+0,2	362.656	+0,03
BMW	73.225	+16,0	335.762	+2,8
FIAT	73.064	-3,8	313.311	-9,2
AUDI	68.655	-1,7	325.095	-5,6
SKODA	66.509	+3,8	315.660	+0,2

LOS MAYORES MERCADOS

	Mayo	%19/18	Enero/Mayo	%19/18
ALEMANIA	332.962	+9,1	1.523.769	+1,7
ITALIA	197.307	-1,2	910.093	-3,8
FRANCIA	193.948	+1,2	935.478	-0,05
REINO UNIDO	183.724	-4,6	1.045.824	-3,1
ESPAÑA	125.625	-7,3	561.953	-5,1
BÉLGICA	51.081	-7,1	260.444	-5,3
POLONIA	47.094	+11,2	233.282	+2,8
HOLANDA	36.830	+0,3	185.023	-10,3
SUECIA	31.919	-15,3	136.052	-14,6
AUSTRIA	30.574	-6,1	143.380	-7,4
EU	1.400.518	+0,1	6.737.491	-2,1
EFTA	43.190	-1,2	197.537	+0,5
EU + EFTA	1.443.708	+0,04	6.935.028	-2,0

En cuanto a buenos resultados, junto al Dacia Duster, los técnicos de Jato destacan el T-Roc de Volkswagen (19.076 unidades y +38,4%) y el Mercedes Clase A (17.306 y +48,4%). También destacan los Toyota Rav4 y Corolla, Audi Q3 y A6, BMW Serie 1, Opel Grandland X o Hyundai Kona. Y entre los últimos en llegar, al T-Cross se unen Citroen C5 Aircross, Peugeot Rifter y 508, Seat Tarraco, Tesla Model 3, Skoda Scala, Lexus UX, Volkswagen Touareg y Opel Combo.



INFORME AEA

Las autopistas rescatadas cuestan menos

Un 25,6% menos de media, sobre los precios del verano pasado, costará circular por las autopistas rescatadas por el Estado, llegando el máximo abaratamiento al 42,5% aplicado en la R-4 (Ocaña-Madrid). Lo refleja el estudio de Automovilistas Europeos Asociados (AEA), que también destaca el descuento por pagar con Vía-T y el 'gratis total' entre las doce de la noche y seis de la mañana en esas

vías. En el cómputo de las 39 autopistas de pago españolas, AEA desvela diferencias de hasta el 660% entre tarifas, como los 0,40 €/km que cuesta el Túnel del Cadí en Gerona, frente a los 0,06 €/km entre las localidades pontevedresas de Puxeiros y Bayona, o el citado tramo entre Madrid y Ocaña. Además, en 11 de las 39 la tarifa sube en hora punta y en función de la temporada.



Aygo x-cite por 11.900€

PRECIOS CAMRY HYBRID

	PVP	Con descuento
220H e-CVT Business	36.500€	32.300€
220H e-CVT Advance	37.900€	32.500€
220H e-CVT Luxury	43.400€	38.000€

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



TOYOTA Urbano, pick-up e híbrido, disponibles en el mercado

La carrocería bitono x-mandarina y negro pone la nota juvenil al Aygo x-cite, el urbanita japonés, que llega con una relación calidad/precio excepcional, dado su extenso equipamiento de serie; y que se puede disfrutar por 110 euros/mes gracias a Pay Per Drive. También se inicia la comercialización del Camry más eficiente, la versión con mecánica híbrida

de 218 caballos, que llega al mercado español con tres niveles de equipamiento diferentes y se puede adquirir con el programa Toyota Complet, que incluye financiación, cuatro años de garantía y mantenimiento, y un año de seguro a todo riesgo por 285 euros al mes. El tercero en llegar al mercado español es el Hilux Legend Black.

PRECIOS HILUX

	Particulares*	Flotas
Cabina Sencilla 2.4 1500 GX	31.438€	29.085€
Cabina Sencilla Chasis 2.4 1500 GX	31.694€	28.265€
Cabina Extra 2.4 1500 GX	32.573€	30.135€
Cabina Extra Chasis 2.4 1500 GX	32.858€	29.305€
Cabina Doble 2.4 1500 GX	33.470€	30.975€
Cabina Doble 2.4 1500 VX	36.470€	33.650€
Cabina Doble 2.4 1500 VX Aut.	38.050€	35.210€
Cabina Doble 2.4 1500 VXL	39.470€	36.861€
Cabina Doble 2.4 1500 VXL Aut.	41.350€	38.701€
Cabina Doble 2.4 1500 LEGEND Aut.	43.850€	40.900€

*IM incluido

MERCEDES-BENZ Nuevos modelos se ponen a la venta

GLC Coupé, GLS, A 35, CLA 35 y las nuevas motorizaciones de la Clase E, incluido el E200 con EQ Boost, son los nuevos productos que Mercedes-Benz incorpora a su oferta este verano. En julio comenzarán las entregas del renovado GLC Coupé, apoyado en una innovadora tecnología, sistemas inteligentes de asistencia a la conducción y una nueva gama de motores, así como la mayor habitabilidad que le aporta el aumento de medidas. Todas las versiones cuentan con el sistema multimedia MBUX, y hay dos mecánicas con etiqueta ECO. También la gama GLS estrena una

versión ECO, la impulsada por el V8 de cuatro cilindros electrificado, y dispone de la última generación de sistemas de asistencia a la conducción de la marca. Además, este gran SUV de lujo cuenta con nueva tracción integral 4Matic y, por primera vez, una variante de seis plazas,

con dos confortables asientos individuales en la segunda fila. En cuanto a los nuevos modelos de acceso a las altas prestaciones de AMG, A 35 4Matic Sedán y CLA 35 4Matic Coupé llegarán al mercado en agosto.



PRECIOS

GLC Coupé	
200 d 4MATIC	54.775€
220 d 4MATIC	56.250€
300 d 4MATIC	58.675€
200 4MATIC	56.475€
300 4MATIC	61.775€
Clase A y CLA	
A 35 4MATIC Sedán	58.700€
CLA 35 4MATIC Coupé	59.000€
Clase E	
200 d berlina	52.500€
200 d Estate	56.700€
200 berlina (ECO)	54.600€
200 Estate (ECO)	57.400€
GLS	
350 d 4MATIC	97.100€
400 d 4MATIC	101.900€
580 4MATIC	128.100€

Por último, la Clase E, en berlina y Estate, amplía su oferta con nuevas versiones, entre las que se encuentra el E 200 ECO, que cuenta con el sistema de hibridación suave con tecnología EQ Boost.

DS LUJO FRANCÉS EN CASTILLA-LA MANCHA

De la mano de AuraCar, DS Automobiles inaugura el DS Store Guadalajara, un espacio acorde con el cuidado por los detalles y el lujo francés inherentes a la marca premium de PSA, que en su apuesta por la electrificación se anticipa a las necesidades de sus clientes instalando cuatro cargadores eléctricos, que convierten este DS Store en el primer punto de la red electrificada. Es el anticipo a la llegada del eléctrico DS 3 Crossback E-Tense y del híbrido enchufable DS 7 Crossback E-Tense 4x4.



ENDESA

RECARGA EN PARQUES EÓLICOS GALLEGOS

Los cuatro parques eólicos gallegos de Endesa cuentan con los primeros puntos de recarga para vehículos eléctricos en esos parques en España. La instalación de los equipos ha sido realizada por Endesa X, la nueva línea de negocio de la compañía energética, que ofrece servicios de valor añadido y soluciones tecnológicas innovadoras en el mundo de



la energía. Para esas infraestructuras, Endesa ha contactado con Enel Green Power España (EGPE), que seguirá ampliando el servicio a todos sus parques, pues el 30 por ciento de su flota corporativa corresponde a vehículos híbridos y eléctricos. El objetivo es electrificar la mitad de esa flota en tres años.



MINI
El nuevo Clubman llega a España

Tres motores de gasolina y tres diésel, con potencias de entre 102 y 192 caballos, integran la gama del nuevo Clubman, que inicia su desembarco en el mercado español con un precio de partida de 26.200 euros. Cuenta con cambio manual de seis velocidades o automático Steptronic de siete u ocho relaciones, de serie u opción

en función de la versión, y para las motorizaciones más potentes se ofrece el sistema de tracción a las cuatro ruedas ALL4. Además, se puede equipar con una nueva suspensión deportiva. Este modelo de 4,25 metros, con un interior amplio y un maletero de hasta 1.250 litros, ha sido actualizado con cambios estéticos y más

PRECIOS

Gasolina	
One	26.200€
Cooper	28.000€
Cooper S	32.500€
Cooper S ALL4	36.900€
Diésel	
One D	27.500€
Cooper D	30.250€
Cooper SD	36.600€
Cooper SD ALL4	38.900€

equipamiento, y con una avanzada tecnología de conectividad. El renovado modelo de la marca británica estrena tres colores, ofrece una parrilla de diseño diferente y añade a las nuevas llantas de serie de 16 y 17 pulgadas otras en opción de 18 y 19 pulgadas. También estrena luces antiniebla LED y ofrece como en opción faros delanteros LED matriciales, cuyas ópticas pueden ir con bordes cromados o en negro brillante.

PORSCHE
Deportivos con motor atmosférico

Dos nuevos miembros llegan a la familia 718: Spyder y Cayman GT4, impulsados por el nuevo 4.0 Bóxer atmosférico de seis cilindros, asociado a cambio manual de seis marchas con desarrollos y guiado elegidos especialmente para estos tope de gama, que pasan de 0 a 100 km/h en 4,4 segundos y superan los 300 km/h de velocidad punta: 304 km/h el Cayman y 301 el Spyder. Un chasis con suspensión activa, Porsche Stability Management y Porsche Torque Vectoring,

que añade un diferencial trasero mecánico, transmiten al asfalto los 420 caballos del motor bóxer, 35 y 45 más que los anteriores GT4 y Spyder, respectivamente.

Volante GT Sport, asientos deportivos tapizados en Alcántara o adornos en aluminio cepillado refuerzan el dinamismo interior, con opciones de personalización casi infinitas y la opción de equipar el paquete Clubsport.



- Porsche 718 Cayman GT4: 110.870 euros.
- Porsche 718 Spyder: 107.612 euros.



BMW
M8 Competition: ya se pueden reservar

M8 Competition Coupé: 191.900 €
M8 Competition Convertible: 199.900 €

Los poderosos M8 Coupé y Convertible se han puesto a la venta en España, mercado en el que sólo se venden en versión Competition. Descartada la variante convencional, que cuenta con 25 caballos menos, son 625 CV los que impulsan estos potentes M8 alimentados por el 4.4 V8 TwinPower Turbo, combinado con un cambio de ocho velocidades M Steptronic con Drivelogic, que transmite

la potencia al asfalto a través del sistema de tracción total M xDrive, diseñado para canalizar toda la fuerza mecánica al eje trasero si el conductor desconecta el control de estabilidad DSC. El conjunto les permite alcanzar los 250 km/h, velocidad limitada que puede llegar a 305 km/h gracias al paquete M Driver's. Motor, transmisión y chasis que llevan a los M8 Competition a

pasar de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos en el caso del Coupé y 3,3 en el del Cabrio. Todo ello se complementa con un interior acorde con estos deportivos de altas prestaciones, en los que no faltan tapicería de cuero especiales, BMW Head-Up Display con contenido específicamente M, Driving Assistant, Parking Assistant y BMW Live Cockpit Professional. Y para mejorar aún más el confort y la seguridad, hay sistemas de asistencia a la conducción adicionales como opción.

SUBARU
Levorg y Forester y XV híbridos, disponibles ya

La llegada al mercado del Levorg 2019, convertido en más familiar y europeo, coincide con el inicio de la comercialización de los Forester y XV híbridos, los primeros ECO Hybrid de la marca nipona, cuyas entregas comenzarán en otoño.

Con precios más bajos que la generación anterior, además de 1.000 euros de descuento en la versión de acceso y 1.500 en los acabados altos, está disponible el familiar Levorg, que impulsa el 2.0 atmosférico de cuatro cilindros y 150 CV, asociado a la tracción in-

tegral permanente Symmetrical All-Wheel Drive y a la transmisión Lineartronic de 7 relaciones con levas en el volante. Se ofrece, por primera vez, una versión ECO Bifuel, que combina gasolina y GLP. Ahora cuenta con un sistema de

infoentretenimiento actualizado, que se puede asociar con Android Auto y Apple Car Play, e incorpora la tecnología de seguridad preventiva EyeSight Driver Assist. En cuanto a los primeros e-Boxer, el Forester, que sólo se venderá

como híbrido, y el XV pueden recorrer en modo eléctrico hasta 40 kilómetros, al combinar un motor eléctrico con el Bóxer 2.0 de cuatro cilindros e inyección directa de 150 CV, unidos al cambio automático Lineartronic y la tracción integral permanente Symmetrical AWD. Se une la Seguridad Preventiva Subaru EyeSight, que forma parte del equipamiento de serie.



PRECIOS

Levorg	28.900 €
2.0i CVT Lineartronic Sport	32.900 €
2.0i CVT Lineartronic Sport Plus	35.350 €
2.0i CVT Lineartronic Executive Plus	36.650 €
Forester ECO Hybrid	32.450 €
Sport Plus	35.150 €
Executive	36.650 €
Executive Plus	38.200 €
XV ECO Hybrid	30.200 €
Sport Plus	32.200 €
Executive Plus	34.200 €

EUROSOL
RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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



Formar, digitalizar, humanizar: una fórmula de éxito

¿Quién no ha oído hablar de la digitalización de procesos como una necesidad para el avance de los negocios dentro de la automoción? Parece una obviedad hablar siempre del concepto de la digitalización, esto ya no es una moda. ¿Quién puede mantenerse actualmente en el mercado sin la automatización de sus procesos de negocio? No tenerlo te hace estar abocado a la extinción dentro de un sector donde la tecnología no solo debe estar en sus productos, sino también en sus procesos y en sus flujos de trabajo.

Pero este cambio encuentra muchas resistencias que debemos contemplar. Por un lado, como principal obstáculo, en un 71%, se encuentra la resistencia al cambio de los empleados y el cambio de sus condiciones, según un estudio de la empresa Kyocera titulado «La transformación de los procesos en un mundo digital».

Otro obstáculo es la inversión económica. Existe la creencia de que las herramientas tecnológicas conllevan un elevado coste económico, y un prolongado tiempo de implementación. Puede que esta percepción provenga de la experiencia del pasado, cuando cualquier software o programa de gestión significaba un elevado desembolso económico y un verdadero trauma para los empleados a la hora de adoptar ese software en su día a día. Pero las cosas han cambiado también en este aspecto.

El resto de los factores que adjuntamos en el gráfico del estudio nos aporta más información sobre las dificultades con las que nos encontramos y que hacen que el proceso de digitalización sea lento en un sector realmente necesitado.

La clave del éxito de la automatización de procesos se basa principalmente en tener una buena estrategia de implantación y comunicación dentro de las organizaciones. Estos procesos tan importantes han de

ser impulsados sin ninguna duda desde la dirección. Si la decisión de cambio es clara, el camino será más sencillo; eso sí, no exento de dificultades por los diferentes frentes.

Los beneficios y ventajas de la digitalización son evidentes. Destacamos:

- Mejora y simplifica la comunicación intradepartamental y con los clientes.
- Ayuda a optimizar procesos, aumentando la productividad y dejando más tiempo para la venta.
- Facilita el control de calidades, obtención de análisis estadísticos que aportan mucha más información del negocio con lo que estratégicamente pueden ser muy interesantes.
- Ahorro de tiempo que puede revertir en otras áreas del negocio más productivas
- Facilita la accesibilidad a la documentación desde cualquier punto...

La solución para el éxito de cualquier implementación de estas herramientas tiene que ver con la formación de sus trabajadores en todo lo que la herramienta puede ofrecer de información. El manejo de la información, a la que este tipo de herramienta te da acceso, puede ser el potenciador del cambio en la estrategia de las organizaciones.

Por otro lado, una buena formación en los procesos de digitalización generará la confianza necesaria para que los beneficios puedan ser, no solo percibidos, sino que también sirvan para empoderar a las personas en sus respectivos trabajos viéndolo como una ventaja y no como amenaza en sus condiciones de trabajo actuales.

Por otro lado, los desarrolladores buscan crear aplicaciones de uso sencillo e intuitivo, con interfaces amigables para que cualquiera pueda entender rápidamente su funcionamiento. Y en la mayoría de los casos así sucede. No hace falta volverse locos. Estos procesos pueden empezar de menos a más para adaptarse perfectamente al ritmo de las organizaciones.

Sara Martos

Directora de Captación y Desarrollo de Talento

CIBERSEGURIDAD

REGLAS DE ORO PARA EVITAR ATAQUES

Para evitar que un cibercriminal acceda al control del vehículo, la compañía especializada en servicios avanzados de seguridad informática All4Sec recomienda vigilar el comportamiento de las partes más vulnerables del automóvil, cuya superficie de ataque para el delincuente está en función de su grado de digitalización. También es importante mantener actualizado el software, escanear los USB antes de conectarlos, apagar Wi-Fi y bluetooth si no se utilizan, vigilar qué descargamos y el uso de llaves, proteger el mando del coche cuando no está en uso y poner atención a lo que se conecta al OBD2.



CHIPEX

RETOQUES DE PINTURA

Se llama ChipEx y es un kit de retoque de pintura para reparar la carrocería del automóvil. Disponible en el color exacto que utilizan la mayoría de los fabricantes de coches en sus modelos, pues son 90.000 los tonos disponibles, que se identifican usando el código del fabricante o datos como marca, modelo y año de fabricación del coche. Aplicar la pintura sobre el arañazo o daño, incluso ayudándose con el dedo, es el primer paso. Luego se deja secar 30 segundos y se elimina el exceso de color con la solución de mezcla proporcionada en el kit, que también facilita el paño de microfibras para pulir la zona.



LA EVOLUCIÓN DEL RENTING

Northgate, en constante innovación para el cliente

En la actualidad, la actividad empresarial está en constante cambio y evolución a pasos de gigantes, y por ello la gestión de su movilidad es uno de los aspectos que tienen que acompañar a las empresas para alcanzar sus objetivos comerciales. El empresario necesita confiar en un experto que innove en soluciones y herramientas de última generación que sean útiles para su negocio.

Ya sea a nivel personal como profesional, el boca a boca siempre ha sido el mejor anuncio a la hora de confiar en un experto, independientemente del sector. La gestión de los vehículos de empresa, que es una de las principales inversiones por parte de las compañías, no iba a ser menos, y Northgate Renting Flexible es consciente de ello. Es ese motivo por lo que el cliente es el principal prescriptor del operador líder en movilidad profesional en Europa y España. Esta compañía lleva más de 30 años trabajando para mejorar la experiencia cliente, desarrollando soluciones únicas de movilidad, como el renting flexible. Modalidad que ha revolucionado el sector y que ha acercado las ventajas del renting a todas las empresas y profesionales, independientemente del sector profesional al que se dediquen.

En esa línea de satisfacer las necesidades de las empresas, el

operador desarrolla diferentes iniciativas como la plataforma Customer Intelligence, implantada recientemente por Northgate Renting Flexible, con la que profundizar en el conocimiento de cada cliente, para ajustar así la oferta de servicios para cada momento, y siempre adecuados para su negocio. En el caso de Northgate, tal es la importancia que tienen sus clientes para la compañía que periódicamente se somete a examen a través del indicador NPS, que mide el índice de recomendación, y del índice de Satisfacción de sus clientes. Las cifras obtenidas en la última evaluación, 38% de recomendación y 8,08 en satisfacción, son el reflejo de una organización que sitúa al cliente en el centro de toda su actividad.

La implantación de nuevas herramientas de trabajo que agilicen de una manera eficaz la gestión del día a día y la atención a cada cliente es otro de los pilares fundamentales de un operador del siglo XXI. En el caso de Northgate, esta transformación digital se lleva a cabo en todos los ámbitos de la compañía, desde la implantación de plataformas tecnológicas en todos los departamentos para impulsar el uso de Big Data a la colaboración estrecha con partners tecnológicos como Adobe, que potencian la innovación con su presencia dentro del ecosiste-



ma digital. Un aspecto importante dentro del modelo de gestión del operador es la flota que pone a disposición de las empresas y para profesionales. En esta área, en la que Northgate invierte de manera constante para ofrecer a sus clientes la flota más segura, tecnológica y eficiente del mercado, tiene un gran importancia el vehículo conectado. El objetivo del operador es tener todos los vehículos de su flota conectados, para profundizar en el análisis de toda la información que reportan las métricas del vehículo conectado. En el caso de Northgate, la telemetría permitirá ofrecer mejoras en diferentes áreas: planificación de rutas, previsión de mantenimientos, control sobre el consumo de combustible, identificación de usos no profesionales de los vehículos, mayor se-

guridad al volante o la adecuación de los vehículos a cada recurso de la compañía.

En definitiva, la constante evolución del operador por y para el cliente es posible gracias a una implicación de todo el equipo que forma parte de la compañía. Northgate gestiona la innovación a través de grupos de trabajo interdisciplinarios capaces de aportar soluciones desde diferentes puntos de vista, logrando así soluciones únicas e innovadoras. Como ejemplo, el proyecto Workshop Planning, que ha mejorado la operativa de red de talleres propios, que forman parte de su valor diferencial a los clientes. En esta línea de optimización, señalar por ejemplo el reajuste en el horario de atención al cliente, en función de la demanda.

Estamos seguros de que desde

Northgate continuarán liderando la evolución en el sector del renting en vehículos profesionales, por lo que, además de promover la renovación del parque automovilístico, seguirán ofreciendo servicios innovadores más allá del propio vehículo y que resuelvan las necesidades de movilidad de cualquier cliente.





HONDA CR-V, UN HÍBRIDO ¿DIFERENTE?

CARTA DE LA SEMANA

Mario Pertierra

Veo que el nuevo Honda CR-V cuenta ya con una variante híbrida. Me comentan que su funcionamiento no es el habitual, ya que el motor de gasolina no es el encargado de mover las ruedas, responsabilidad que recae sobre los propulsores eléctricos. ¿Es así realmente? No recuerdo que rivales directos, como el Toyota RAV-4, apuesten por esa vía. Gracias de antemano.

RESPUESTA

No es así exactamente, pero el nuevo Honda CR-V sí que presenta una variante híbrida con una tecnología algo diferente a la que comentas en el Toyota RAV-4. Su sistema Intelligent Multi-Mode Drive (i-MMD) contempla dos motores eléctricos, uno que actúa como generador y otro como impulsor, además de un propulsor de gasolina 2.0 i-VTEC, una batería de iones de litio y una transmisión automática de una velocidad. La mecánica de gasolina ofrece 145 CV y el eléctrico 184 CV, que es la potencia máxima del vehículo.



EL NUEVO RENAULT ARKANA ES UN MODELO MUY ATRACTIVO, PERO NO LLEGARÁ A ESPAÑA

Txus Díaz Marro

A causa de un accidente necesito a la fuerza un vehículo con cambio automático. Me encantan los SUV con tracción total. Me gustaría saber si Renault va a comercializar el Arkana en España. Sería con el motor de gasolina TCe de 150 CV, 4x4 y automático. No veo nada similar a este vehículo.

RESPUESTA

La verdad es que no nos extraña nada que te guste el nuevo Renault Arkana, un SUV con formato coupé que ha llamado la atención desde que hace prácticamente un año tuvimos ocasión de verlo por primera vez. El problema es que este original vehículo no contempla su comercialización en los principales mercados de Europa Occidental. Hace escasas semanas que se vende en Rusia, que será su principal caladero a nivel de ventas.

Y lo hace con el propulsor TCe de 150 caballos al que haces referencia, disponible tanto

con tracción delantera como total, y asociado siempre a una transmisión automática con variador continuo X-Tronic.

Por lo tanto no tenemos buenas noticias porque el Arkana no lo veremos por nuestras carreteras. Sin embargo, Renault asegura que sí dispondrá de un modelo 'similar' al Arkana, es decir SUV y coupé a la vez, que tomará como base la nueva generación del Scénic. Por tanto toca esperar unos años. Si no quieres esperar el BMW X4 o el Mercedes GLC Coupé son alternativas al Arkana, pero el precio se dispara por su condición premium.

En su funcionamiento el SUV japonés puede actuar de tres modos. El EV es exclusivamente eléctrico; con el Hybrid-Drive el motor de gasolina suministra energía al generador eléctrico, que es el encargado de mover las ruedas tras transmitir la energía al motor eléctrico. Suponemos que este es el caso que te ha hecho dudar.

Sin embargo, hay un tercer modo, denominado Engine Drive por el cual el motor térmico es el que proporciona directamente la transmisión a las ruedas a través de un mecanismo de bloqueo del embrague. Este programa es el más utilizado

cuando se circula a alta velocidad en carretera y la energía sobrante que genera se puede almacenar en la batería. Por lo tanto, el motor de gasolina sí que actúa directamente sobre las ruedas, tanto en las delanteras si la versión es 4x2, como en las traseras en las variantes 4x4. La tracción total contempla un eje mecánico que conecta ambos ejes mediante sendos diferenciales y un embrague multidisco. Esta es otra de las diferencias respecto al RAV-4, ya que en este último el eje trasero en los 4x4 se mueve gracias a un segundo motor eléctrico.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿LAS BATERÍAS SON IGUALES?

Antonio Cadenas

Es cierto que puede llevar a la confusión, pero quizás no se haya explicado bien. El nuevo ZOE incorpora una batería de 52 kWh de capacidad y es verdad que ocupa el mismo espacio bajo el piso, entre ambos ejes, que la que conserva de 41 kWh, incrementando considerablemente la autonomía. Sin embargo pesa 25 kilos más. ¿Por qué? El motivo es

que dentro de la carcasa de la 41 kWh quedaba espacio libre hacia arriba. Esa altura se ha aprovechado para incorporar unos módulos más altos, que incrementan la capacidad. Si a eso unimos que los componentes químicos empleados en la nueva batería son más eficaces, pues ahí tienes la respuesta.

CONTROL DE DESCENSOS ¿INFALIBLE?

Alfonso Alcaraz

Afortunadamente no es lo

habitual, pero lo que te han comentado puede ocurrir. El control de descensos funciona frenando selectivamente las ruedas para no perder la trayectoria, en este caso en una pendiente, maniobra que pudiera resultar muy peligrosa si se pierde el control. Hasta ahí parece claro. En un uso muy intensivo los discos de freno podrían calentarse excesivamente y la función del control de descensos podría desconectarse automáticamente. Es complicado llegar a ese límite.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿ME PUEDEN QUITAR PUNTOS SI ARROJO POR LA VENTANILLA ALGÚN PAPEL O ALGO SIMILAR?

La normativa reguladora del tráfico prohíbe este tipo de conductas, en atención, básicamente, a dos tipos de situaciones.

En primer lugar se prohíbe arrojar, depositar o abandonar sobre la vía objetos o materias que puedan entorpecer la libre circulación, parada o estacionamiento, hacerlos peligrosos o deteriorar aquella o sus instalaciones, o producir en ella o en sus inmediaciones efectos que modifiquen las condiciones apropiadas para circular, parar o estacionar.

Y en segundo lugar se prohíbe arrojar a la vía o en sus inmediaciones cualquier objeto que pueda dar lugar a la producción de incendios o, en general, poner en peligro la seguridad vial.

Es evidente que arrojar un papel o un objeto similar, desde la ventanilla de un vehículo, por sí solo ya puede generar un peligro para la seguridad vial; pero es que, además, también se podría considerar que fuesen objetos o cosas que pueden producir incendios, en cuyo caso, la infracción sería considerada grave. Este tipo de infracciones así consideradas pueden suponer una sanción de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.

BUENA PREGUNTA

SI SE OBSTACULIZA EL PASO DE LOS PEATONES LA SANCION ES GRAVE Y SUPONDRÍA 200 EUROS

Quisiera saber si me podrían denunciar si por circunstancias de la circulación me quedase detenido sobre un paso de peatones. ¿Y si aparco un momento en el cebrá?

RESPUESTA

Efectivamente, las normas reguladoras establecen que, aunque, tenga preferencia de paso, ningún conductor debe entrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones si, previsiblemente, puede quedar detenido en ellos impidiendo u obstruyendo la circulación transversal.

Por tanto, aquel conductor que, por las circunstancias del tráfico, observe que la circulación no es fluida, y prevea que no podrá seguir avanzando, deberá detenerse previamente al paso de peatones, ya que en caso de que el vehículo quedase detenido sobre el propio pa-

so y obstaculizase a los peatones para cruzar el mismo, estaría cometiendo una infracción, que podría ser, perfectamente denunciada y objeto de la correspondiente sanción. En estos casos, una vez más, este tipo de infracciones están consideradas como graves, y en consecuencia supondrían una multa de 200 euros.



200 EUROS DE SANCIÓN, PERO SIN PÉRDIDA DE PUNTOS

¿Me pueden multar por llevar los auriculares puestos en un patinete eléctrico?

RESPUESTA

La reciente aparición de este tipo de medios de movilidad urbana, tan abundante, en general, en las grandes ciudades, ha supuesto un desconocimiento genérico de la normativa que les afecta y que se les aplica.

Se consideran Vehículos de Movilidad Personal (VMP), capaces de ayudar al ser humano en su desplazamiento personal y que por su construcción pueden exceder las características de los ciclos y estar dotados de motor eléctrico.

Teniendo en cuenta que, como tal, no se encuentran recogidos en la normativa reguladora del tráfico, y como consecuencia de los problemas y peligros que puede generar su uso, la Dirección General de Tráfico se ha visto en la obligación de dictar la oportuna Instrucción 16/V-124, tratando de definir e incluir este tipo de aparatos, y dejando al menos claro que al ser considerados vehículos «deberán atenderse en su diseño, fabricación y comercialización a los requisitos técnicos esta-

blecidos en la legislación vigente en materia de seguridad industrial y de seguridad general de los productos».

Por tanto sí quedarían, igualmente, y sin ninguna duda incluidos en la catalogación de vehículos, ya que serían aparatos aptos para circular por las vías o terrenos públicos o privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

Pues bien, partiendo de esa base y precisamente al quedar claro que son considerados vehículos, la legislación aplicable prohíbe conducir utilizando cualquier tipo de casco de audio o auricular conectado a aparatos receptores o reproductores de sonido u otros dispositivos que disminuyan la atención permanente a la conducción.

Por tanto, si está prohibido conducir haciendo uso de los auriculares, y como hemos señalado el patinete eléctrico es un vehículo, se estaría cometiendo una infracción, que sería considerada grave y cuya sanción sería de 200 euros.

Eso sí, teniendo en cuenta que como para conducir este tipo de aparatos no es necesaria ningún tipo de autorización administrativa, tampoco podría llevar aparejada la pérdida de puntos.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

Llega el RAV4: Toyota inventa el GTI 4x4

Un auténtico precursor de los actuales SUV estaba a punto de llegar. Toyota anunciaba el RAV4, un GTI 4x4 que se ha convertido en modelo fundamental en su gama.

Volkswagen lanzaba al mercado una nueva generación del Polo, su modelo utilitario del que ya se habían fabricado más de 3,7 millones de unidades. Con un diseño que recor-

daba al Seat Ibiza, el nuevo Polo había empezado a producirse en la factoría de Navarra, de la que ya habían salido 1,3 millones de Polo... Y la historia continúa.



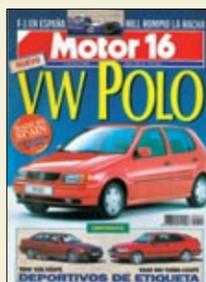
Toyota inventaba un nuevo concepto, el GTI 4x4 con el RAV 4, de cuya primera generación mostraba la primera imagen. Un auténtico precursor de los SUV.

Entre las novedades de la semana, nos poníamos al volante de la nueva gama de Mitsubishi a la que llegaban modelos como el Colt o el Space Wagon. También descubrimos por primera vez la variante familiar del nuevo Mer-

cedes Clase C a través de unas fotos espía.

La prueba a fondo la protagonizaba un elegante coupé británico, el Rover 220 Coupé, del que nos gustaba su diseño.

Y la comparativa, para dos coupés familiares. El BMW 325i -5,5 millones y 192 caballos- nos gustaba por su brillante motor y el Saab 900 SE Turbo -4,4 millones y 185 caballos- por su elevada calidad de acabado.



LA PORTADA

Nº 555

FECHA

7-6-1994

HABLAMOS DE

El nuevo Volkswagen Polo, el utilitario que se iba a fabricar en Navarra, era el gran protagonista de nuestra portada. Junto a él, la comparativa que enfrentaba al BMW Serie 3 y el Saab 900, dos coupés deportivos pero con gran amplitud para un uso familiar. Y la información sobre el GP de España de F-1.



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

Fiat Coupé, fuego en el cuerpo

La llegada del Fiat Coupé revolucionaba el segmento de los deportivos. El italiano, con su llamativo color y diseño, era pura diversión al volante gracias a un motor turbo de 195 CV.

Para empezar, un adiós; el que daba Audi a su berlina 100, que iba a ser sustituida por el A6, con lo que se abría una nueva era en las denominaciones de la marca de los aros. De ese primer A6, Audi

nos enseñaba una primera imagen.

Otro alemán, BMW, redefinía el concepto de la seguridad -hasta ahora pasiva o activa- que se convertía en integral e incorporaba el airbag lateral.



En cuanto a novedades de la semana, nos poníamos al volante, por primera vez del Fiat Ulysse, el monovolumen creado por el grupo italiano y PSA. Y también, el primer contacto con el renovado Toyota Celica GT, con una imagen actualizada y 175 caballos bajo el capó.

Otro deportivo, el Fiat Coupé, llegaba para revolucionar el segmento más revolucionario del mercado.

Y lo probábamos a fondo en ese color amarillo tan característico. Con 195 caballos bajo el capó y por 4,2 millones, nos gustaba de este modelo su diseño exclusivo y su brillante motor. El título de la prueba, 'Fuego en el cuerpo', lo resumía todo.

Aprovechando la llegada del Fiat Coupé, repasábamos en un especial toda la oferta en nuestro mercado: 20 modelos para disfrutar conduciendo.



LA PORTADA

Nº 556

FECHA

14-6-1994

HABLAMOS DE

Los avances de BMW en el apartado de la seguridad, con el crash test exclusivo del Compact eran la gran imagen de nuestra portada. Además, un especial coupés con motivo de la llegada al mercado del Fiat Coupé, el deportivo italiano que probábamos a fondo esta semana.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

¿QUIERES o NECESITAS?

T-ROC
desde **205€**
/mes

TIGUAN
desde **230€**
/mes

GOLF
desde **190€**
/mes



Lo quiero tanto que lo necesito.

Conduce un Volkswagen desde 190€/mes con My Renting*.

- Seguro a todo riesgo.
- Asistencia en carretera.
- Mantenimiento incluido.
- Estrena coche cada 4 años.



Volkswagen

* Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Golf Ready2Go 1.0 TSI 85kW (115CV). 48 cuotas de 190€ (IVA no incluido). Entrada: 3.403,18€ (IVA no incluido). Para un T-Roc Edition 1.0 TSI 85kW (115CV). 48 cuotas de 205€ (IVA no incluido). Entrada: 3.064,92€ (IVA no incluido). Para un Tiguan Edition 1.5 TSI 96kW (130CV). 48 cuotas de 230€ (IVA no incluido). Entrada: 3.868,75€ (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/07/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelos visualizados: T-Roc Sport con opcionales. Emisión de CO₂ (g/km): 140 (NEDC:115). Consumo medio (l/100 km) de 6,2. Golf Sport con opcionales. Emisión de CO₂ (g/km): 131 (NEDC:111). Consumo medio (l/100 km) de 5,8. Tiguan Sport con opcionales. Emisión de CO₂ (g/km): 152 (NEDC:128). Consumo medio (l/100 km) de 6,7.