1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.757 del 16 al 30 de julio de 2019

TODO SOBRE EL CITROËN C5 AIRCROSS

Bajo la lupa

Kia ProCeed GT 1.6 T-GDI 204 CV

Prueba

2 COCHES EXCLUSIVOS PARA SALIR DE LA RUTINA

Prueba

DS 3 Crossback Puretech 155 aut.

Al volante

- PEUGEOT e-208
- KIA e-SOUL - SKODA SUPERB
- GAMA SEAT TGI - OPEL ZAFIRA LIFE
- CITROËN BERLINGO 100 AÑOS

Pico
DEL **CONFORT**
3.355 M

NUEVA GAMA SUV CITROËN

LA AVENTURA EN MODO CONFORT.

CITROËN ADVANCED COMFORT

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)

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 CO_2 mixto WLTP (g/Km): 118 a 181. Emisiones de CO_2 mixto NEDC (g/Km): 106 a 132.

GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

YA EN TU KIOSCO
SOLO 3€

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

Al detalle

FORD Y VW SE UNEN EN LOS ELÉCTRICOS

Los retos de la nueva movilidad van a generar nuevas oportunidades y alianzas en el sector del automóvil. Una de las últimas y posiblemente la de mayor calado, es la que acaban de anunciar Ford y el Grupo Volkswagen. Los dos gigantes mundiales han firmado un acuerdo para el desarrollo de coches eléctricos y autónomos a través de una compañía, Argo AI, de la que cada uno controlará el 50 por ciento. Utilizando la plataforma MEB de Volkswagen para vehículos eléctricos, el primer fruto de esta alianza será un coche cien por cien eléctrico que Ford fabricará para Europa, a partir de 2023 y del que pretende producir 600.000 unidades.

DS, CAMPEÓN DE FÓRMULA E

La quinta temporada de la Fórmula E ha finalizado con el triunfo del equipo DS Techeetah y de su piloto Jean Eric Vergne. El equipo francés se ha impuesto por delante de Audi y Virgin Racing, en el preludio de una nueva temporada plagada de equipos oficiales: Audi, BMW, DS, Jaguar, Porsche... Garantía de competitividad.

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*
Julián Garnacho - *jgarnacho@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 Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: *motor16@motor16.com*
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.:
Difusión controlada por OJD
Motor16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.1983

© Motor16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.

ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Madrid Central

Ni el plan chapucero de Manuela Carmena ni la congelación precipitada de Martínez Almeida. Las ciudades merecen un plan anticontaminación que cuente con la aportación de todos.

Madrid sigue siendo el 'rompeolas de España', como se decía en tiempos de Machado. Exactamente igual que la Gran Vía representa un lugar icónico que tiene un poco de todas las grandes ciudades de España. Por eso y porque llamar a las cosas por su nombre no está de moda, presiento que con este editorial no voy a ganar muchos amigos. Incluso, es muy posible que pierda alguno por no firmar vía 'whatsapp' en plataformas que pretendían idealizar la chapuza de Madrid Central, plan estrella de Manuela Carmena. Estoy muy lejos de políticas e iniciativas que no tienen en cuenta ni son respetuosas con todos los ciudadanos, máxime si representan un privilegio para unos pocos. Sirva como muestra de cara a la periferia que cuando la polución baja en el perímetro prioritario aumenta en la misma o más proporción en las zonas limítrofes. De ahí que junto a tanto piquete agresivo y pancartas bajo el lema 'Madrid Central funciona' y 'el automóvil contamina', el mal ya esté hecho. La actual delgadez de mi querida Gran Vía es una trampa creada intencionadamente por el consistorio anterior para bloquear el tráfico y contaminar más. Lo cierto es que desde la plataforma 'Afectados por Madrid Central', que representa a un centenar de organizaciones, es necesario «resolver la chapuza del anterior equipo de gobierno municipal». Un desastre de tal calibre que de 8.072 sanciones interpuestas tuvieron que ser anuladas 6.600 por defecto de forma.

Cuestión diferente, por mucha promesa electoral y buena voluntad que se tenga, es la puesta en marcha del nuevo alcalde, José Luis Martínez-Almeida, con una prórroga que anulaba lo anterior hasta el 30 de septiembre, mientras realizaba una auditoría que detectara los numerosos fallos. La precipitación ha tenido como consecuencia que el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo número 24, haya anulado la medida y todo vuelva al principio hasta nueva sentencia. Por eso es preferible reunir a todas las partes y poner en marcha un Madrid Central que luche contra la contaminación, pero sea más accesible a todos los madrileños. Hacen falta más cargadores eléctricos, más aparcamientos disuasorios, fomentar el transporte público, informar mejor a los ciudadanos y, muy especialmente, renovar las numerosas calderas de gasoil y carbón de la zona. Por cierto, la lucha contra la contaminación para salvar al planeta no está solo en la Gran Vía, ni los madrileños que lo ven así están deseando morir por los efectos de la contaminación.

> El plan estrella de Manuela Carmena ha sido una chapuza, pero la precipitación del nuevo equipo por abrir una prórroga en las sanciones mientras se evalúa su eficacia, ha hecho que todo vuelva al principio. Es preferible y necesario reunir a todas las partes y poner en marcha un Madrid Central que luche contra la contaminación y sea más accesible a todos los madrileños.

SUMARIO

Nº 1.757 · 16 al 30 julio de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA
OPEL ASTRA
La marca alemana renueva por completo su modelo compacto, que se convierte en referencia aerodinámica.

10.- HONDA E
El primer eléctrico de Honda, con tracción trasera y 300 Nm de par.

12- BENTLEY EXP 100 GT
Un eléctrico con 700 km de autonomía y aceleración de F-1 para 2035.

14.- CUATRO RUEDAS
DS3 CROSSBACK PURETECH 155 AUT
El DS 3 Crossback inyecta altas dosis de clase y originalidad en el segmento SUV urbano.

20.- KIA PROCEEDGT 1.6 T-GDI 204 CV
El ProCeed, un llamativo 'familiar' que atrae miradas como un deportivo, brilla también por su funcionalidad y deportividad.

26.- PEUGEOT e-208
El eléctrico de la familia 208 destaca por tacto de conducción, prestaciones y autonomía.

28.- KIA e-SOUL
Con 276 o 452 kilómetros de autonomía, el compacto más original apuesta por la propulsión eléctrica.

30.- CITROËN BERLINGO 100 AÑOS
Citroën lanza una serie especial '100 Años' de su multiusos. Creatividad en estado puro.

32.- SKODA SUPERB
El Superb de Skoda madura y se afianza como una alternativa de compra inteligente para los que buscan un producto de calidad a un precio competitivo.

34.- GAMA SEAT TGI
Unimos Madrid y Sevilla con la gama TGI de Seat. Ha servido para constatar que la red de gasineras crece a buen ritmo... Y que el consumo sigue sorprendiendo.

36.- RENAULT TRAFIC
Renault actualiza el Trafic, su furgón polivalente medio con nueva imagen, motores más eficientes y una mayor carga tecnológica.

38.- OPEL ZAFIRA LIFE
Giro radical para la cuarta generación del Zafira, que ofrece un universo de posibilidades para quienes buscan un vehículo capaz de todo.

40.- BAJO LA LUPA
CITROËN C5 AIRCROSS
Un SUV amplio, modulable, original y con un confort de marcha inigualable. Así es el C5 Aircross.

46.- MAZDA SCKYACTIV-X
El Mazda3 estrenará en otoño el revolucionario motor SKYACTIV-X, que logra por vez primera la combustión por compresión en una mecánica de gasolina.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE
JEEP CAMP 2019
La Jeep Camp 2019 permite comprobar la excelente capacidad 'off road' de sus modelos por rutas todoterreno con diferentes grados de dificultad.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS
W SERIES, EL PRIMER CAMPEONATO FEMENINO
El primer campeonato exclusivamente femenino, las Women Series quiere fomentar visibilidad de la mujer en el automovilismo y la pugna directa con los hombres. Objetivo: facilitar su camino hacia la Fórmula 1.

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

64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

8

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

BENTLEY	12
CITROËN	30, 40
DS	14
HONDA	10
JEEP	52
KIA	20, 28
MAZDA	46
OPEL	8, 38
PEUGEOT	26
RENAULT	36
SEAT	34
SKODA	32
SUBARU	9

32

28

40

46

34

Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

Ford EcoSport
Totalmente equipado
Por 105€/mes*
con recompra garantizada
Financiando con Ford MultiOpción. Entrada 4.619€.
Cuota final 8.746€. 37 meses. TAE 8,42%

La vida está fuera. ¿Y tú?

Si eres de los que saben cómo disfrutar de la vida, el Ford EcoSport es para ti. Gracias a su excelente dinámica de conducción y su inconfundible carácter SUV disfrutarás de tus planes dentro y fuera de la ciudad. Descubre todas las posibilidades que te ofrece el Ford EcoSport, como la tecnología FordPass Connect para controlar tu coche desde el móvil o el sistema de sonido Premium B&O. Configura tu Ford EcoSport en **ford.es**

Ford
Go Further

GAMA FORD ECOSPORT SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 5 A 7,8 L/100 KM. EMISIONES DE CO_2 WLTP DE 130 A 175 G/KM (DE 110 A 143 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO_2 pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

*EcoSport Trend 1.0 EcoBoost 73kW (100cv) equipado con radio con pantalla táctil 20,32 cm (8") con conectividad Sync y sistema mirroring Apple CarPlay y Android Auto, llantas de aleación de 43,18 cm (17"), climatizador manual, luces diurnas LED, control de crucero, railes de techo, sensor de parking trasero y cristales privacidad. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 15.138,93€. Importe total del Crédito 10.519,93€. 36 cuotas de 105€/mes. Comisión de apertura 357,68€. TIN 6,75%. Importe total adeudado 12.883,68€. Precio total a plazos 17.502,68€. Operación sujeta a valoración crediticia. Oferta aplicable a unidades pedidas en el mes. El modelo visualizado puede no coincidir con el vehículo ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. Al financiar con MultiOpción, FCE Bank garantiza un valor futuro mínimo del vehículo entregado para el pago de la última cuota (sujeto a condiciones del contrato). **ford.es**

LEXUS LC CONVERTIBLE

Lexus ha presentado el prototipo LC Convertible en el Goodwood Festival of Speed. Y con ello ha confirmado la producción de esta versión que en este festival se presentó totalmente camuflado. El encargado de rodar con el coche para deleite de todos los presentes, fue Nick Cassidy, piloto de carreras profesional. Y empezando por Goodwood, el prototipo LC Convertible circulará por distintos circuitos recabando impresiones de los ingenieros.

BENTLEY EN EL PIKES PEAK

La firma británica acaba de batir el récord para coches de producción en la mítica subida a Pikes Peak, en EE.UU. El Continental GT conducido por Rhys Millen, completó las 156 curvas de la subida en 10 minutos 18 segundos, 48 milésimas, 8,4 segundos menos que el récord vigente.

NISSAN NAVARA 2019

El Nissan Navara se actualiza con un nuevo sistema de infoentretenimiento, suspensiones revisadas, un nuevo control de remolque y el motor 2.3 dCi es ahora biturbo aunque mantiene sus 163 CV. Además, ahora llevará frenos traseros de disco en vez de tambor.

Nuevo Opel Astra

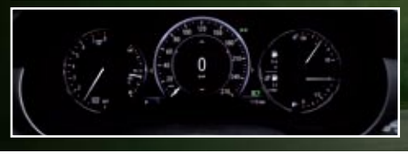
Aerodinámica récord y nuevos motores

Llega el Astra más eficiente de todos los tiempos con una reducción de las emisiones de hasta un 19 por ciento gracias a una nueva generación de propulsores con consumos muy bajos y a un nuevo cambio automático de 9 marchas y alta eficiencia. Además, el Astra que llega se convierte en la nueva referencia en aerodinámica.

El Sports Tourer, con un Cx de 0,25, es uno de los familiares más aerodinámicos del mundo, mientras que su hermano de carrocería compacta lidera el segmento con un Cx de 0,26. Todo ello se debe a medidas adoptadas como el encapsulamiento del motor, los deflectores de los brazos de la suspensión trasera y la parrilla completamente activa. El chasis del nuevo Astra también incorpora amortiguadores revisados que aportan mayor comodidad, instrumentación digital y una nueva cámara frontal más pequeña pero más potente que reconoce no solo a los vehículos sino también a los peatones.

Por su parte, la nueva generación de motores gasolina y diésel apuestan por la eficiencia y, comparado con su antecesor, el consumo de los motores de 110, 130 y 145 CV en gasolina se han reducido más del 5, del 19 y del 15 por ciento respectivamente. En diésel, los motores de 105 y 122 CV rebajan el consumo hasta un 17 por ciento y alrededor del 10 respectivamente.

▶El nuevo Opel Astra va a convertirse en un referente en aerodinámica y eficiencia.



▶El compacto alemán incorpora relojes digitales, parabrisas térmico, y sistemas de entretenimiento e información mejorados, además de carga inalámbrica para Smartphones

PARA **PENSAR**

700

millones de euros es lo que va a invertir Fiat en su planta de Mirafiori en Turín.

Y la inversión tiene como objetivo fabricar el Fiat 500 eléctrico a partir del segundo trimestre de 2020. Esta planta cumple ahora 80 años y en ella se han fabricado nada menos que 28.700.000 coches.

EL **PUNTAZO**

12 estudiantes del colegio San Patricio de Madrid han empleado 150 horas en transformar un Seat 600 de gasolina a eléctrico. Para ello han empleado 10 piezas nuevas. (Más información en página 55)

Aston Martin DBS GT Zagato

19 unidades a 6,7 millones de euros unidad

Aston Martin fabricará a partir del año que viene un total de 19 unidades del DBS GT Zagato que venderá a razón de 6,7 millones de euros por unidad. Se trata de un imponente deportivo realizado sobre la base del DBS Superleggera pero con los suficientes cambios como para hablar de otra obra maestra de la marca británica. El propulsor que mueve esta belleza es un V12 biturbo con una potencia que supera los 700 caballos. Pero casi tanto como la potencia y, sin duda alguna el sonido, del GT Zagato maravilla su estilo con ese frontal agresivo e inconfundible. Zagato ha diseñado un elegante y a la vez agresivo deportivo con muchos elementos construidos en fibra de carbono y un peso muy ligero.

▶19 unidades se van a fabricar de este GT Zagato con 700 CV de potencia.

Ford GT Mk II

Exclusivo para **circuito** y con 700 caballos

Desarrollado por Ford Performance y Multimatic, el Ford GT Mk II ofrece todo el potencial del Ford GT en una versión diseñada sólo para circuito. Este superdeportivo incluye mejoras aerodinámicas, peso reducido, actualizaciones de chasis y mayor potencia en el motor. Se ha producido una edición limitada a 45 unidades con un precio de venta al público que parte del millón de euros.

Subaru Levorg

Mucho **mejor y más barato** que el anterior

El nuevo Subaru Levorg es 2.000 euros más barato que el modelo de 2018 y sin embargo las mejoras que atesora le convierten en un modelo muy interesante y competitivo, Por ejemplo, se ha recalibrado la suspensión para lograr mayor comodidad sin perturbar la extraordinaria dinámica del coche. También se ofrece una nueva versión ECO bi-fuel que por 1.750 euros adicionales es capaz de funcionar indistintamente con gasolina o con gas GLP. Esta variante ofrece una magnífica autonomía además de contar con la tan codiciada etiqueta ECO. En el interior se ha actualizado el sistema de infoentretenimiento con un interfaz más intuitivo y sencillo de utilizar. También hay mejoras en seguridad, con un sistema de frenada de emergencia que detecta aún más rápido la presencia de peatones y ciclistas que circulen en la misma dirección. El Subaru Levorg está disponible a partir de 27.900 euros, aunque si optamos por la versión más cara y equipada, habrá que desembolsar 33.850 euros.

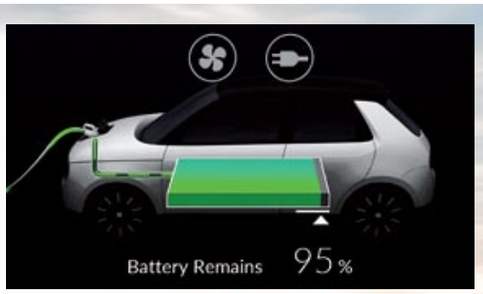
FIAT DUCATO ELECTRIC

El primer modelo eléctrico de Fiat Professional llega de la mano del Ducato Electric que ofrecerá varias opciones de baterías para una autonomía total de entre 200 y 360 km conforme al ciclo NEDC. Con una potencia equivalente a 122 caballos, el Ducato Electric tiene limitada su velocidad máxima a los 100 km/h para optimizar el uso de la energía. Y su naturaleza eléctrica no penaliza uno de los grandes argumentos del Ducato como es su capacidad de hasta 1.950 kg.

Honda e

Tracción **trasera** y un par de **300 Nm**

El Honda e está equipado con un motor eléctrico de alrededor de 150 CV y un par elevado que se ha fijado en los 300 Nm (30,6 mkg). La batería de 35,5 kWh del eléctrico de Honda es una de las más compactas de su clase, lo que ayuda a conseguir un equilibrio extraordinario marcado también por un peso muy reducido. Además, la capacidad de carga rápida del 80% en 30 minutos y una autonomía de más de 200 km convierten al pequeño japonés en un modelo especialmente indicado para un uso urbano. El Honda e también incorporará el sistema de control de un solo pedal, que permite al conductor acelerar y frenar el coche con solo usar el pedal del acelerador gracias a la frenada regenerativa automática que aminora la velocidad del vehículo en retención. El sistema de control de un solo pedal mejora la eficiencia de la conducción en entornos urbanos y reduce la necesidad de accionar el pedal de freno. Y no faltará el modo Sport de conducción para mejorar la respuesta.



▶▼Solo harán falta 30 minutos para cargar el 80 por ciento de la batería del Honda e en un poste de carga rápida. La autonomía del japonés se ha fijado en más de 200 km.

Porsche Taycan

El primer **Porsche** cien por cien eléctrico

Más del 50 por ciento de los modelos nuevos que venda Porsche a partir de 2025 estarán electrificados y antes de que acabe el año la marca alemana de deportivos lanzará el Taycan, el primer modelo cien por cien eléctrico fabricado por Porsche, aunque a decir verdad Ferdinand Porsche ya diseñó hace más de un siglo dos coches eléctricos, el Egger-Lohner C.2 Phaeton y el Lohner-Porsche, que no triunfaron por su escasa autonomía y el prolongado tiempo de recarga. Justo dos de los problemas más importantes a los que se enfrentan los eléctricos de hoy y que el Taycan ha solucionado con la tecnología de 800 voltios. Gracias a ella, el deportivo eléctrico de Porsche dispone de aproximadamente 500 km de autonomía y su batería se puede cargar en sólo cuatro minutos para poder recorrer 100 km. El éxito del Taycan en esta nueva etapa de Porsche está asegurado porque ya hay reservadas 600 unidades en España.

◀▼El Taycan mantiene la magia de la marca en su diseño y su potencia eléctrica no decepcionará. Ferdinand Porsche ya había diseñado dos modelos eléctricos en 1898. Pero su poca autonomía y su tiempo de recarga les pasó factura.

Escúchala en Apple Music.

120 AÑOS MARCANDO EL RITMO.

FIAT 500X POR 13.400€* 10 AÑOS DE GARANTÍA 150 UNIDADES EN STOCK SUJETO A FINANCIACIÓN

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

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

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

FIAT. IMPULSADO POR LOS SUEÑOS DESDE 1899.

fiat.es

Gama Fiat 500X: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 5 a 8,4 (l/100km). Emisiones de CO_2: de 130 a 193 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO_2 de 113 a 171 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat 500X 120th Anivesario 1.6 E-torq 81kW (110CV). PVP Recomendado sin incluir los gastos de financiación ni de matriculación: 13.400€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio, sin condiciones de antigüedad del vehículo, y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 12.000€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 13.400,00€ con 72 cuotas mensuales de 241,48€. TIN 8,99%, **TAE 10,59%,** comisión de apertura (3,00%) 402,00€ al contado, importe total a plazos 17.788,56€, importe total adeudado 17.788,56€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años de garantía comercial adicional MOPAR con un límite de 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares y **vehículos en stock (150 unidades)** hasta el 31/08/2019. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.

FCA CAPITAL España

Works with Apple CarPlay

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

RENAULT MÉGANE R.S.

El 5 de abril pasado el nuevo Renault Mégane R.S. TROPHY-R estableció un nuevo récord absoluto para un tracción delantera de serie, recorriendo los 20,6 kilómetros de la Nordschleife de Nürburgring en 7 minutos, 45 segundos y 389 milésimas. Se trata de una versión más extrema del Mégane R.S. muy próxima a un coche de carreras, pero homologado para carretera. Este coche de más de 300 CV se venderá en base a una serie especial de 500 ejemplares numerados.

▶▼Imponente silueta del Bentley EXP 100 GT de baterías. Acelera de 0 a 100 km/h en 2,5 s.

Bentley EXP 100 GT

700 km de autonomía y **aceleración de F-1**

También las marcas de lujo tradicionalmente movidas por grandes propulsores de 6 o más cilindros y con gasolina, cederán a la corriente eléctrica que ya invade todos los segmentos. Así, el sistema de baterías del EXP 100 GT alimentará cuatro motores que ofrecen una aceleración de 0 a 100 km de menos de 2,5 segundos, una velocidad máxima de 300 km/h y un par máximo de 1.500 Nm. La tecnología de la batería que monte el EXP dentro de cuatro años ofrecerá cinco veces la densidad energética convencional, y respecto a la carga del Bentley más respetuoso con el medio ambiente, podrá completarse al 80% de la capacidad en solo 15 minutos. El asistente personal de Bentley se preocupa de la carga automáticamente. El peso se mantendrá en una destacable cifra de 1.900 kg y será posible una autonomía de 700 km. El Bentley EXP 100 GT forma parte de la movilidad de lujo que entiende la firma británica para dentro de muy poco tiempo.

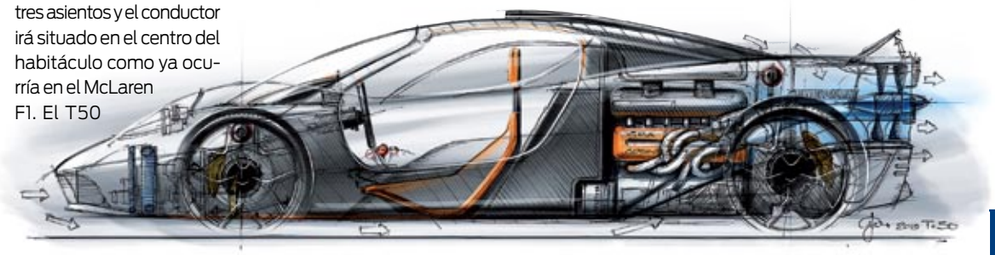
Gordon Murray T50

Así es el sucesor del **McLaren F1**

Gordon Murray no puede estar cruzado de brazos y ya trabaja sobr el sucesor de su mítico McLaren F1, un superbólido que llegará no antes de 2022 y que de momento se le conoce como T50. El imponente deportivo de Murray estará realizado sobre un chasis monocasco de fibra de carbono, material del que estará hecho también el interior. Ello permitirá hablar de un modelo que no superará los 1.000 kg de peso. Un dato especialmente importante si tenemos en cuenta que el ingeniero ha encargado a Cosworth un propulsor atmosférico de 3,9 litros de cilindrada y con 12 cilindros en V que dicen podrá superar los 650 caballos con un tope de 12.100 rpm. El T50 llevará tres asientos y el conductor irá situado en el centro del habitáculo como ya ocurría en el McLaren F1. El T50 también contará con un fondo plano dotado de un ventilador para incrementar su carga aerodinámica.

Del T50 se fabricarán tan solo 100 unidades con un precio estimado que podría rondar los dos millones de libras sin impuestos. Los jeques coleccionistas de joyas como esta ya se frotan las manos.

▶▼El T50 que está poniendo a punto Gordon Murray no será un deportivo cualquiera. La herencia del ingeniero británico da para escribir varios libros.



Fideliza clientes. Incentiva la compra

INTERTOUR7 LE OFRECE UN PRODUCTO INNOVADOR, ÚNICO Y EXCLUSIVO.
Nuestras Tarjetas Vacacionales Intertour7 están destinadas para la promoción de su empresa, productos, etc., siendo ideales para la captación y fidelización de sus clientes, empleados, etc.

Las tarjetas Intertour7 contienen un alto valor percibido por sus beneficiarios con muy bajo coste real para su Empresa.

Para ver nuestros destinos a nivel mundial de apartamentos y Resorts en todo el mundo, entre en nuestra web: **www.intertour7.com** y entre en la pestaña de (VER DESTINOS).

CAMPAÑA ESPECIAL SECTOR AUTOMOCIÓN
¡SOLICÍTENOS GRATIS UNA PRUEBA!
(Sólo para las primeras 100 empresas)

Nuestras Tarjetas Vacacionales **contienen un altísimo valor percibido por sus clientes con muy bajo coste real para su Empresa**, y nos comprometemos a que dichos costes de nuestros Certificados/Tarjetas Vacacionales ofertados a su Empresa n**unca se verán publicados en ningún tipo de medio por nuestra parte,** con el objetivo de aseguramos que todas las personas premiadas apreciarán y les agradecerán mucho más el regalo recibido, ya que **contienen un gran valor económico y emocional a nivel personal y familiar.**

intertour
Semana Vacacional

Información y reservas:
954 04 77 39 – 665 62 50 75 – info@intertour7.com

www.intertour7.com

La atracción de lo diferente

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

El DS 3 Crossback, segundo modelo totalmente nuevo del joven fabricante premium francés, inyecta altas dosis de clase y originalidad en el segmento SUV urbano, donde luchará frente a Audi o Mini, a los que poco tiene que envidiar por tecnología o refinamiento interior. Además, la nueva plataforma CMP y el moderno motor PureTech 155 con cambio EAT8 reman a favor.

La oferta de PSA en el segmento de los pequeños SUV es muy variada, con ejemplos como el Citroën C3 Aircross, el Opel Crossland X o el Peugeot 2008, del que ya está lista la segunda generación. Y es lógico el interés del grupo francés, pues ahí las ventas van viento en popa. Conscientes de ello, en DS han querido que sus primeros productos 'cien por cien puros' se ajusten a esa creciente demanda, y si el pasado año arrancaban como firma independiente con el DS 7 Crossback, de talla media y rival de prestigiosos SUV compactos como Audi Q3, BMW X1 o Mercedes GLA, el segundo capítulo en la historia de la joven casa gala está protagonizado por el DS 3 Crossback, que pica alto también y pone a Audi Q2, Mini Countryman o Volkswagen T-Roc en su punto de mira. Ahí es nada.

Con semejante objetivo había que echar el resto en diseño, calidad, tecnología o rendimiento, y DS lo ha hecho. Exitosamente, creemos, en la mayor parte de los casos. Aunque eso se traduce, y ahí viene la parte menos agradable, en un precio abultado que puede convertirse en obstáculo para los 'marquistas' más conservadores.

Nuestro protagonista, con el acabado superior Grand Chic, se va a 36.200 euros –35.200 ahora–, y será mejor no traducir esa factura a pesetas porque asusta un poco. Pero por 30.200 euros nos lo brindan con acabado So Chic, ya bien equipado, y aún podemos rebajar más el coste si en vez de pedir el motor de gasolina aquí probado –el inédito PureTech 1.2 tricilíndrico de 155 CV– nos conformamos con el PureTech 130 –también unido a la caja EAT8 y de gran rendimiento–, pues ahí ya hablamos de 26.700 euros. O incluso 23.700 si bajamos a la versión de acceso a la gama, más que apta para la ciudad.

Pero dejemos a un lado los precios, porque eso se arregla fácilmente con dinero, y vayamos al coche en sí, que en líneas generales nos ha gustado bastante por más que, a nuestro juicio, se haya quedado algo justo de tamaño. Porque mide 4,12 metros de longitud, y eso son 7 centímetros menos que el Q2, 12 menos que el T-Roc y 18 menos que el Countryman, lo cual no ayuda para captar clientela con ciertas necesidades familiares. Al menos, eso sí, el DS 3 Crossback debería ganarse el corazón de los usuarios más urbanitas con esas dimensiones tan contenidas.

De estética nunca hablo porque para eso ya están las fotos

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

De verdad alguien piensa que todos los coches son iguales? Nosotros no lo creemos, y productos como el DS 3 Crossback refuerzan nuestra opinión con su imagen exterior bien diferenciable y un interior más refinado que el de cualquier rival en la exclusiva, y cara, clase SUV premium. Pero es que, además, va realmente bien.

PRECIO 36.200 €

EMISIONES DE CO_2: 123 G/KM (NEDC)

NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	★★★★★
ACABADO	★★★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★★★★
SEGURIDAD	★★★★★
CONSUMO	★★★★★
PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Rendimiento general: Mecánica, agrado y comportamiento. Caja EAT8. Equipamiento. Refinamiento interior.	Más pequeño que sus rivales directos. Plazas traseras justas. Ergonomía del puesto de conducción. Precio.

NUEVO PURETECH DE 155 CV ES MUY MERITORIO LO QUE DA DE SÍ UN PEQUEÑO 1.2 TRICILÍNDRICO BAJO EL CAPÓ DE ESTE SUV. Y AYUDA MUCHO QUE EL CONJUNTO SEA ESPECIALMENTE LIGERO

VISTOSO PERO... ¿PRÁCTICO?

LOS DISEÑADORES DE DS HAN DADO MÁS RELEVANCIA A LA ORIGINALIDAD Y AL REFINAMIENTO INTERIOR QUE A LA ERGONOMÍA

▲▶ La versión Grand Chic probada incluye la pantalla central de 10,3 pulgadas, mientras que la instrumentación digital configurable, que nos parece algo pequeña, es de serie en toda la gama. Con el motor PureTech 155 sólo está disponible el eficaz cambio EAT8, dotado de grandes levas en el volante.

▲ Maletero de 350 litros, que podemos definir como correcto. Además, la rueda de repuesto de emergencia es de serie.

▶▶ En la segunda fila echamos de menos algo más de anchura –sí caben tres chavales– o de espacio para las piernas. Los materiales del interior, estupendos.

de estas páginas, aunque sería justo reconocer al nuevo SUV de DS una originalidad total: lo veamos de frente, de lado o por detrás, el DS 3 Crossback no recuerda a ningún modelo; y eso tiene su aquel. Siendo aburridamente sensatos eliminaríamos esa especie de aleta de tiburón en las ventanillas traseras que resta visión a los pasajeros de la segunda fila; y también pondríamos el botón de apertura del maletero en el propio portón, y no en el paragolpes. En cambio, las manetas de puertas emergentes –se separan de la carrocería cuando nos detectan para que podamos meter la mano– funcionan de maravilla, mucho mejor desde luego que en el Jaguar I-Pace, donde acaban siendo más una molestía que una ventaja.

Abrimos la puerta, entramos y el panorama general nos sigue sorprendiendo tanto como el aspecto exterior, pues mandan el cuero, los materiales mullidos por todas partes, los cromados, un diseño de consola que tampoco recuerda a ninguno de sus rivales... Si hablamos de refinamiento o impresión de lujo, el DS 3 Crossback se pone al frente del segmento, aunque no consiga el ansiado '10' por ciertos fallitos de acabado final que achacamos más a cuestiones de juventud que a otra cosa.

Los asientos son cómodos y la postura al volante es muy buena, destacando también la visibilidad en todas direcciones, lo que es un punto a favor en un modelo de filosofía urbana. Además, el equipo de serie en el nivel Grand Chic es magnífico, y hay opciones que redondean el conjunto como la terminación Opera –DS habla de 'inspiraciones'– o el Pack Extended Safety con DS Drive Assist, que nos acerca a lo último en asistentes de conducción. Echamos de menos, eso sí, las salidas de aire posteriores o que el climatizador automático sea bizona.

Delante el espacio es más que correcto, pero en las plazas traseras no sobra, tanto a lo ancho –125,5 centímetros– como, sobre todo, por hueco para las piernas: sólo 64 centímetros de distancia entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante. El maletero, de 350 litros, cumple; aunque hay rivales de similar talla con más volumen de carga, como el Seat Arona y sus 400 litros.

Pero es en ergonomía donde queremos ser más críticos, pues no nos enamora la botonera de la consola central a base de rombos –cuesta encontrar las cosas–, ni los elevalunas cromados a cada lado del cambio –difícil ver cuál es cuál de noche o a pleno sol–, o los mandos 'bien' escondidos a la izquierda del volante –los buscaremos de memoria–, ni lo alejado que queda el botón del Drive Mode –permite elegir entre los programas Sport, Normal y Eco– o lo mal situado que va el agarradero de las puertas delanteras –acabamos tirando de otras zonas–. Y nos parece que la instrumentación, digital y configurable, es pequeña y no muy clara.

◀▲ Bien calzado con unos Michelin 215/55 R18, el SUV de DS estrena la nueva plataforma CMP, muy eficaz.

Tras el 'mensajito' a los responsables de ergonomía pasaremos a puntos más positivos, y que afectan a apartados realmente importantes. Porque del DS 3 Crossback hay que alabar su agrado de conducción, al que contribuye mucho la ligera y rígida plataforma CMP –tras este estreno, la veremos en muchos modelos de PSA– o una suspensión con multibrazo trasero que trabaja eficazmente, pues estabiliza el conjunto si rodamos a fuerte ritmo, minimiza el balanceo y preserva el confort incluso si nos internamos por caminos, donde los 17 centímetros de altura al suelo son una garantía. Además, hay rueda de repuesto de emergencia.

Dirección y frenada cumplen bien su labor –notable para ambas–, y podremos acabar disfrutando de una vía de curvas como si fuésemos al volante de un brioso utilitario, con el añadido de un motor que empuja muy bien, ayudado por la eficacia del cambio EAT8, dotado de levas. Las prestaciones son buenas –7,3 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h es un gran dato–, y encima el gasto real no se dispara jamás, rondando los 7 litros a ritmos relativamente 'animados'.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 PURETECH 155
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección multipunto indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	155 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	24,5 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	11,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 302 mm / Discos 249 mm

SUSPENSIÓN

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

Trasera
Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R18
Marca	Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.280
Capacidad del depósito (l)	44
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,25
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 10,3 pulgadas	▲		
Navegación 3D Connect NAV	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Head-up Display	▲		
Respaldo posterior partido 60:40	▲		
Tapicería de cuero	▲		
Techo acristalado panorámico		▼	
Faros Matrix LED Vision	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta colisión y frenada activa	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Asistente de salida en pendiente	▲		
Control de descenso de pendientes		▼	
Control de crucero adaptativo			▶
Luces de carretera automáticas	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Lector de señales de tráfico	▲		
Sensores de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto temporal	▲		
Llamada de emergencia SOS	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

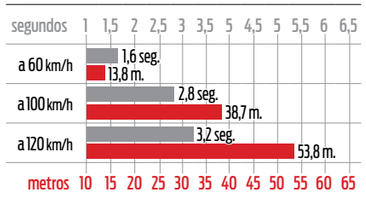
Pintura metalizada: 500. Pintura blanca nacarada: 800. Pack Extended Safety + DS Drive Assist: 750. DS Sensorial Drive: 300. Reconocimiento ampliado señales de tráfico: 200. Asiento conductor eléctrico y asientos delanteros calefactados y con función masaje: 600. Asientos delanteros calefactados: 200. Inspiración Rívoli: 100. Inspiración Opera: 900. Tapizado interior techo oscuro: 100. Techo en Blanco Ópalo, Negro Onyx o Red Diamond: 400. Red sujeción de carga: 100. HiFi System Focal Electra (elimina la rueda de repuesto): 900. Alarma antirrobo: 150 euros.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	208 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (8,2)
Recorriendo (metros)	151
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,3
De 80 a 120 km/h en D	7,3
Recorriendo (metros)	205
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

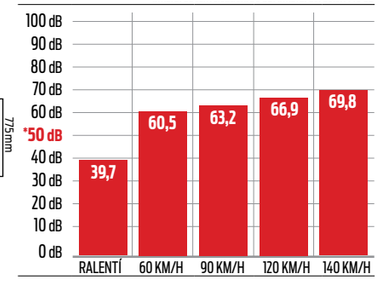
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,1
Conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,3
A 140 km/h de crucero	8,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	619
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,5 / 4,7
Ciclo mixto NEDC	5,4
Ciclo mixto WLTP	6,1-6,8

FRENOS

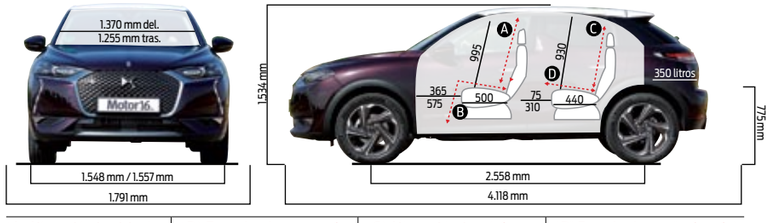


SONORIDAD

* Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
995 mm	1.075 / 865 mm	930 mm	750 / 515 mm

EN COMPARACIÓN CON...

	DS 3 CROSSBACK PURETECH 155 AUT. SO CHIC	AUDI Q2 35 TFSI S TRONIC DESIGN EDITION	MINI COOPER COUNTRYMAN AUT.	VOLKSWAGEN T-ROC 1.5 TSI 150 DSG-7 ADVANCE
Precio	31.200 euros	33.820 euros	31.450 euros	27.340 euros
Cilindrada	1.199 cc	1.498 cc	1.499 cc	1.498 cc
Potencia	155 CV / 5.500 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm	136 CV / 4.500-6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	24,5 mkg / 1.750 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	22,4 mkg / 1.250 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Automático, 8 vel.	Automático, 7 vel.	Automático, 7 vel.	Automático, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,5 / 4,7 / 5,4 l/100 km	6,4 / 4,5 / 5,3 l/100 km	7,1 / 5,0 / 5,8 l/100 km	6,8 / 4,9 / 5,6 l/100 km
Emisiones	123 g/km CO_2	126 g/km CO_2	132 g/km CO_2	127 g/km CO_2
Autonomía	814 kilómetros	943 kilómetros	879 kilómetros	892 kilómetros
Vel. máxima	208 km/h	212 km/h	200 km/h	205 km/h
0 a 100 km/h	8,2 segundos	8,5 segundos	9,7 segundos	8,4 segundos
Maletero	350 - 1.050 litros	405 - 1.050 litros	450 - 1.390 litros	445 - 1.290 litros
Dimensiones	4.118 / 1.791 / 1.534 mm	4.191 / 1.794 / 1.538 mm	4.299 / 1.822 / 1.557 mm	4.234 / 1.819 / 1.573 mm
Batalla	2.558 mm	2.601 mm	2.670 mm	2.603 mm
Diámetro giro	10,7 metros	11,1 metros	11,4 metros	11,1 metros
Depósito comb.	44 litros	50 litros	51 litros	50 litros
Peso	1.280 kilos	1.365 kilos	1.490 kilos	1.350 kilos
A favor +	Es el más refinado de todos y destaca por su completo equipamiento, incluso en el nivel So Chic, el más económico ligado al motor de 155 CV. Buen equilibrio entre prestaciones y consumo, comportamiento estupendo y diseño exclusivo, tanto por fuera como por dentro.	Pone en juego un brillante motor de cuatro cilindros con desactivación de cilindros que rinde más par, y su cambio automático de doble embrague es más rápido. Además, es el que menos gasta. Es algo más grande que el DS y eso se nota en las plazas traseras y el maletero. Muy buena calidad general.	La segunda generación del Countryman creció tanto de tamaño que se sitúa a caballo entre los SUV urbanos y los de talla media. Eso le da ventaja en maletero y amplitud. Y con motor de 136 CV permite al cliente elegir entre caja manual y automática, y tracción delantera o total ALL4.	Volkswagen se mueve bien entre premium y generalistas, y el T-Roc es un ejemplo. Porque es más barato que sus rivales pero se mide a ellos por imagen, gama mecánica o tecnología. Buen maletero, gasto bajo y notables prestaciones con el 1.5 TSI Evo y la caja DSG-7. Y su comportamiento es estupendo.
En contra −	Las plazas traseras no son amplias, tanto en espacio para piernas como por anchura, y el maletero es el más justo de los cuatro. Todo, culpa de una talla exterior más compacta. La ergonomía interior, mejorable.	Es el más caro de los cuatro, pero eso no apareja el mejor equipamiento de serie, por más que en opción dispongamos absolutamente de todo... y a precios relativamente altos. La altura libre al suelo, escasa, es de sólo 14,5 centímetros.	Es el más aparatoso para usar en ciudad, el más pesado, el que más gasta y el que menos anda. Y su 1.5 tricilíndrico es poco refinado. Su precio es mayor que el del DS y está peor equipado; y tiene menos altura al suelo: 16,5 centímetros.	Volkswagen se ha centrado más en el colorismo interior que en la calidad de acabados propiamente dicha, pues el T-Roc usa plásticos de tacto pobre. Las plazas traseras son justas por cota longitudinal. La altura al suelo, 16 centímetros.

EL DETALLE

SEGURIDAD

Cinco estrellas de serie

EuroNCAP ha otorgado la máxima nota en seguridad, 5 estrellas, al DS 3 Crossback dotado de Pack Sécurité, que es de serie en toda la gama a la venta en España. Brilla especialmente su eficacia en protección de ocupantes adultos: un 96 %, valor nunca antes logrado por un vehículo de fabricante francés. Además, suma un 86 % en protección de ocupantes infantiles, un 64 % en protección de peatones y un 76 % en sistemas de ayuda a la seguridad, donde destacan la frenada de emergencia hasta 85 km/h, la alerta activa de cambio involuntario de carril o el reconocimiento de señales. De hecho, la nota otorgada por EuroNCAP al SUV galo sin esos elementos aquí de serie se queda en 4 estrellas.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,74 euros/km. Coste km total: 0,89 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 308,59 euros/año. Seguro a todo riesgo: 470,25 euros/año con franquicia de 300 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

DS

DS Automobiles. C/Eduardo Barreiros, 110. 28041 - Madrid.
Tlf: 91 585 19 55

RED DE POSVENTA

28 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.dsautomobiles.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: **40.150 EUROS**

Bonito y funcional

Kia lo borda con el nuevo ProCeed, un llamativo 'familiar' que consigue atraer las miradas como lo saben hacer sólo algunos deportivos. Pero aún así, su silueta 'shooting brake' no condiciona su funcionalidad, siendo una alternativa ideal para quienes no puedan renunciar al espacio interior... ni a la belleza. Ni tampoco a las prestaciones, gracias a su motor 1.6 T-GDI con 204 CV.

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

Kia ha echado el resto con su nuevo Ceed, hasta el punto de diversificar su gama para adaptarse a las necesidades de prácticamente todo el mundo. Y tú no serás una excepción entre esos nuevos clientes que la firma coreana quiere atraer con su Ceed.

Sobre todo si te encanta viajar en familia o practicar deportes en los que valores el espacio de carga de tu vehículo. En ese caso, un Ceed Tourer sería perfecto. Pero... ¿aburrido? Es posible que su silueta de 'típico' familiar no te llegue a seducir; pero hay solución. Y si no te van los tan de moda SUV y crossover –Kia lanzará en breve el XCeed–, es muy probable que este atractivo familiar con el nombre de ProCeed llame tu atención. Sí, porque ahora el ProCeed no es la versión de tres puertas del compacto de Kia, sino un sorprendente 'shooting brake' que no pasa desapercibido; tanto, que atrae más miradas que muchos deportivos, pero con un extra de funcionalidad.

Para acentuar su dinamismo, Kia lo ofrece sólo con los acabados GT-Line y GT. Y este último se encuentra disponible exclusivamente con el potente corazón 1.6 T-GDI, un bloque de gasolina que eroga 204 CV de potencia y 27,0 mkg de par motor. Precisamente el que esconde nuestro llamativo protagonista.

Gracias a este propulsor, de prestaciones no anda escaso. Y a las pruebas me remito, porque en la práctica calca la aceleración oficial de 0 a 100 km/h –7,6 segundos– y sale lanzado del primer kilómetro, arrancando desde parado, a 194 km/h. Y es que el 1.6 T-GDI empuja con gran energía, por más que se ayude de una transmisión manual cuyo tacto, precisión y recorrido son sólo correctos, pues nos parece que la personalidad de este ProCeed GT pide algo más contundente. Tampoco lo han bordado con sus desarrollos, su talón de Aquiles, y responsables de que sea aconsejable invertir los 1.700 euros que cuesta el cambio DCT7 de doble embrague. Más que nada, porque esa inversión se recupera al final en forma de ahorro de combustible.

Lo decimos porque el desarrollo final –sexta– de la caja manual hace que a 120 km/h el motor gire a 3.225 rpm, cuando en el DCT7 va a 2.665 rpm en séptima. Incluso la sexta del manual es más corta que la sexta del automático, que se sirve de esa séptima marcha para reducir sonoridad y consumo, que crece en exceso según elevamos el ritmo en carretera. Aunque el gasto medio de la versión probada no es para escandalizarse –7,6 l/100 km–, los 50 litros que caben en su depósito no dan para muchas alegrías.

Descrita la única pega de este ProCeed GT, te diré que esos cortos desarrollos no te obligarán a tener que andar reduciendo de marchas a la hora de adelantar o ganar velocidad, pues en sexta te permite pasar de 80 a 120 km/h en sólo 8,4 segundos. Ya decía al comienzo que de prestaciones no va escaso, y si lo haces en cuarta, te pegará con contundencia a sus sensacionales asientos, pues requiere 3,4 segundos menos e invierte apenas 140 metros.

Acelera con ganas, y para acentuar su dinamismo los ingenieros de Kia lo han puesto a punto en el circuito de Nürburgring. Ese sinuoso 'laboratorio' dio con las claves, como instalar unas suspensiones 10 milímetros más bajas que en el resto de los Ceed y equipar unos muelles un 13 por ciento más firmes delante y un 44

PRECIO	33.225 €

EMISIONES DE CO_2: 169 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	★★★★★
	ACABADO	★★★★★
	PRESTACIONES	★★★★★
	CONFORT	★★★★★
	SEGURIDAD	★★★★★
	CONSUMO	★★★★★
	PRECIO	★★★★★

NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Imagen. Amplitud interior. Calidad de acabado. Equipamiento de serie. Comportamiento. Precio con descuento. Garantía.	Consumo real algo elevado y depósito justo. Tacto del cambio. Desarrollos demasiado cortos. Sonoridad interior.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Me considero un defensor de los 'familiares', pero este ProCeed se defiende sólo con verlo. Y ese diseño no condiciona su funcionalidad o su amplitud interior. Es más caro que un Ceed Tourer, pero no encontrarás nada igual en una marca generalista. Y si puedes, paga los 1.700 euros del cambio DCT7.

▲ El maletero oscila entre 594 y 1.545 litros. Tiene doble fondo, carriles en el piso y nos obliga al kit reparapinchazos. No puede equipar portón eléctrico.

GRAN COMPORTAMIENTO

KIA PERSONALIZA EL CHASIS DEL PROCEED A CONCIENCIA. PRESUME DE APLOMO, Y TANTO SU DIRECCIÓN COMO SUS FRENOS SORPRENDEN

IMPERA LA LÓGICA

EL PUESTO DE CONDUCCIÓN TE PERMITE SABER DÓNDE ESTÁ TODO EN SEGUNDOS. POR CALIDAD Y AJUSTES NADA DESENTONA

▲▼ El cambio es bueno, pero no tanto como el resto del conjunto. Hay un modo Normal y otro Sport, pero no se pueden configurar de manera independiente.

▲ Los asientos con el acabado GT son magníficos. Detrás hay tanto espacio como en un Ceed Tourer, y el túnel central es mínimo, por lo que tres adultos, no muy corpulentos, viajan bien. Además, hay salidas de ventilación posteriores, que se agradecen. El techo panorámico eléctrico es de serie.

▲▶ Los faros Full LED son de serie y tienen regulación manual de altura. Sólo se ofrece con acabado GT, lo que implica llantas de 18" y prescindir de antinieblas delanteros.

por ciento más duros detrás. También hay barras estabilizadoras específicas, de forma que su comportamiento es sensacional cuando te puedes permitir el lujo de negociar curvas y más curvas.

No cabe duda de que también ayudan sus neumáticos Michelin Pilot Sport 4 en medida 225/40 R18, su rápida dirección, su equipo de frenos –de 120 km/h a 0 ha frenado como un Porsche 911 Carrera 4S–, el diferencial electrónico y el modo de conducción Sport –hay otro Normal, pero no admiten configuraciones independientes, sino que varían de golpe parámetros como la dirección, la gestión del motor o el sonido del mismo, acentuado en su interior por un equipo JBL que emite un 'feo' ruido en el programa Sport–. Tan bueno es el comportamiento, que con cada curva te ayuda a quitarte años de encima.

Pero este ProCeed también sabe cuidarte en su justa medida en viajes por vías rápidas, y no se puede tildar de incómodo.

Muchos pensarán que esa atractiva silueta condiciona su amplitud o funcionalidad. Nada más lejos de la realidad, pero sí es cierto que no puede equipar portón eléctrico por ejemplo, aunque también es verdad que será uno de los pocos inconvenientes que se pueden poner a su equipamiento, donde solo la pintura se paga aparte.

Su maletero cubica 594 litros, apenas 31 menos que el Ceed Tourer, pero aquí han sumado el espacio de su doble fondo, pues bajo su bandeja apenas hay 40 centímetros de altura, al tener una línea de cintura diferente –más baja– a la de su hermano más familiar. Ahora bien, sus formas permiten aprovechar todo el espacio.

Emplea la misma plataforma del Ceed Tourer, lo que le permite tener idéntica amplitud, que no es poco. Sólo en la cota de altura trasera se pierden 35 milímetros, y en parte se debe a que en el GT hay techo panorámico... de serie. Pero si no mides más de 1,85 de estatura, el techo quedará lejos y entrar no requiere de maniobras de contorsionismo. También el túnel central es mínimo, de modo que tres adultos caben bien, pues en la segunda fila hay los mismos 69,5 centímetros de hueco para piernas que en el Ceed Tourer con un conductor de 1,75 metros al volante.

Esta versión GT recibe unos sensacionales asientos delanteros, que te atrapan para disfrutar de un puesto de conducción muy bien organizado y que irradia calidad. No en vano, este atractivo familiar, cuyos rivales directos brillan casi por su ausencia, también presume de 7 años de garantía; toda una declaración de intenciones, como el descuento de hasta 5.030 euros –se puede quedar en 28.195 euros– para presumir de estética, dinámica y funcionalidad con este exclusivo familiar que difícilmente pasará de moda.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en linea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.591
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	204 CV / 6.000
Par máximo/rpm	27,0 mkg/1.500-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	37,2
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,44
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 320 mm / Discos 284 mm

SUSPENSIÓN

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

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

RUEDAS	
Neumáticos	225/40 R18
Marca	Michelin

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.438
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,05
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Sistema de navegación	▲		
Sistema de sonido JBL	▲		
Cargador inalámbrico	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Techo panorámico eléctrico	▲		
Faros LED	▲		
Faros antiniebla delanteros		▼	
Aparcamiento asistido	▲		
Sensores de parking del./tras.	▲		
Acceso y arranque manos libres	▲		
Climatizador de dos zonas	▲		
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Retrovisores ext. plegables electricos	▲		
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Asistente por cambio de carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Kit reparapinchazos	▲		
Asistente de luces de carretera	▲		
Asistente arranque en pendientes	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

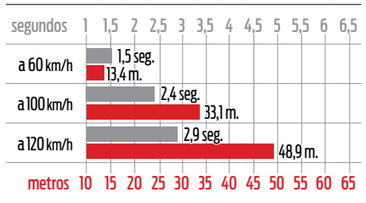
Pintura sólida: 208. Pintura metalizada: 520.

BANCO DE PRUEBAS

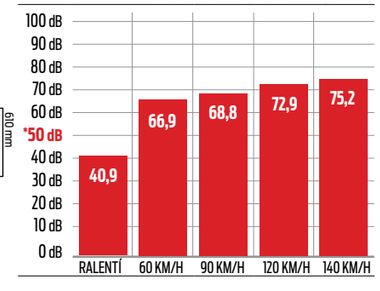
VELOCIDAD MÁXIMA	225 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,4
De 0 a 50 km/h	3,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,6)
Recorriendo (metros)	119
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,7
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	27,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	30,0
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	5,0
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,4
De 80 a 120 km/h en 6ª	8,4
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,0
Conducción dinámica	15,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,6
A 140 km/h de crucero	9,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	657
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano/extraurbano (NEDC)	7,1 / 5,7
Ciclo mixto (NEDC)	6,2
Ciclo mixto (WLTP)	7,4

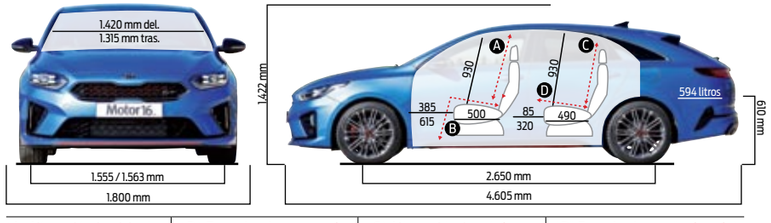
FRENOS



SONORIDAD * Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-mín)	(C) Altura al techo atrás	(D) Espacio piernas (máx-mín)
930 mm	1.115/885 mm	930 mm	810/575 mm

EN COMPARACIÓN CON...

	KIA PROCEED GT 1.6 T-GDI 204 CV	FORD FOCUS 1.5 ECOBOOST 182 CV ST-LINE	MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE 250 4MATIC	TOYOTA COROLLA HYBRID TOURING SPORTS 180 H ADVANCE
Precio	33.225 euros	27.980 euros	46.725 euros	34.500 euros
Cilindrada	1.591	1.496	1.991	1.987
Potencia	204 CV / 6.000 rpm	182 CV / 6.000 rpm	224 CV / 5.500 rpm	180 CV (152 + 109)
Par máximo	27,0 mkg / 1.500-4.000 rpm	24,5 mkg / 1.600 rpm	35,7 mkg / 1.800-4.000 rpm	19,4 + 20,6 mkg
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Automático, 7 velocidades	Automático, e-CVT
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera
Consumo medio	7,4 l/100 km (WLTP)	6,3 l/100 km (WLTP)	7,3 l/100 km (WLTP)	4,6 l/100 km (WLTP)
Emisiones	169 g/km CO_2	142 g/km CO_2	166 g/km CO_2	121 g/km CO_2
Autonomía	675 kilómetros	825 kilómetros	698 kilómetros	934 kilómetros
Vel. máxima	225 km/h	220 km/h	250 km/h	180 km/h
0 a 100 km/h	7,5 segundos	8,5 segundos	6,4 segundos	8,1 segundos
Maletero	594 - 1.545 litros	608 - 1.653 litros	505 - 1.370 litros	581 litros
Dimensiones	4.605 / 1.800 / 1.422 mm	4.668 / 1.825 / 1.469 mm	4.688 / 1.830 / 1.442 mm	4.650 / 1.790 / 1.435 mm
Batalla	2.650 mm	2.700 mm	2.729 mm	2.700 mm
Diámetro giro	10,6 metros	11,0 metros	11,1 metros	10,8 metros
Depósito comb.	50 litros	52 litros	51 litros	43 litros
Peso	1.438 kilos	1.408 kilos	1.650 kilos	1.445 kilos
A favor +	El nuevo ProCeed propone una estética rompedora y no tiene competencia entre marcas generalistas. Es espacioso, está perfectamente equipado y su motor es una maravilla por prestaciones. Su dinámica es sensacional. El DCT7 es opcional.	El acabado ST-Line añade dinamismo en forma de imagen y comportamiento, pues va de maravilla. Es espacioso y presume de maletero. El 1.5 EcoBoost empuja con ganas para tener tres cilindros y 22 CV menos que el 1.6 T-GDI, y gasta lo justo. 21.566 euros con descuentos.	Su estética llama la atención y es mucho más amplio que antes. También es más tecnológico, con asistentes a la conducción novedosos y el sistema MBUX. Este motor es una delicia por prestaciones y consumo. Obliga al 7G-DCT y a la tracción 4Matic.	De este cuarteto es el único híbrido, y con etiqueta ECO. Su diseño no desentona. Espacioso por dentro, ofrece buenas prestaciones. Si lo usamos en ciudad y alrededores, su consumo es muy bajo. Con los descuentos se puede quedar en 29.450 euros.
En contra −	El consumo debería ser más bajo, al igual que la rumorosidad interior, alta por una sexta marcha corta. Sin descuentos, su precio no es tan competitivo, y un selector de modos más completo sería perfecto.	No tiene la imagen tan particular del ProCeed y no anda tanto. Tampoco ofrece la opción de un cambio automático, y para igualarlo en equipamiento deberás preparar la cartera, y así las diferencias se acortan. No hay 7 años de garantía.	Hay más de 13.000 euros de diferencia, lo que le aleja de muchos bolsillos. Pero el CLA 200 con 163 CV cuesta 37.357 euros. No es tan espacioso como el ProCeed y dejarlo igual de equipado dispararía aún más su alto precio.	No anda tanto como el coreano, ni transmite el 'feeling' del ProCeed GT. Además, su cambio de variador continuo no enamora. Le faltan detalles como el navegador o el techo. Y por dentro se agradecerían unos centímetros extra.

EL DETALLE

PRESUME DE... **Garantía y equipamiento**

Al igual que el resto de modelos del fabricante coreano, este ProCeed GT presume de ofrecer una garantía oficial de 7 años ó 150.000 kilómetros, lo que demuestra una gran confianza en el producto final, que además presume de un equipamiento de serie realmente extenso. De hecho, ha sido el coche en el que menos tiempo hemos dedicado a rellenar su cuadro de opciones. Y es que además de múltiples asistentes a la conducción de última generación, añade navegador, sistema de sonido JBL, techo panorámico eléctrico, llave manos libres...

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,72 euros/km. Coste financiero: 0,64 euros/km. Coste km total: 1,36 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 281,67 euros/año. Seguro a todo riesgo: 443,33 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR

KIA

Kia Motors Iberia, S.A. C/ Anabel Segura 16, 28108. Alcobendas, Madrid. Tlf: 915 79 64 66

RED DE POSVENTA

274 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Siete años ó 150.000 kilómetros

www.kia.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: **33.745 EUROS**

EL PESO EN VACÍO SE ACERCA A LA TONELADA Y MEDIA, PERO EN MARCHA EL E-208 PARECE MÁS LIGERO POR SU CAPACIDAD DE ACELERACIÓN O SU ENÉRGICA FRENADA. Y LA ESTABILIDAD, MUY EFICAZ POR SU BAJO CENTRO DE GRAVEDAD

◀ El e-208 está disponible con el acabado GT Line, con un precio de 29.850 euros, y el GT, que sube a 34.300 euros. El interior es muy moderno, pero requiere cierto tiempo habituarse a los mandos de la consola o al i-Cockpit 3D, con sus 'hologramas'.

Subidón de energía

Hemos probado el 208 eléctrico en un circuito a las afueras de París y ya estamos deseando repetir la experiencia, pero con más calma, en calles y carreteras españolas. Peugeot ha hecho un gran trabajo, porque además de eficiencia y ecología garantiza el agrado e, incluso, la deportividad.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Reconoceremos que el excelente rendimiento del e-208, que pudimos constatar en el circuito de pruebas de Mortefontaine, no fue realmente una sorpresa, pues hace unos meses habíamos tenido ocasión de conducir, también en Francia, un 'pariente' próximo: el DS 3 Crossback E-Tense, versión cien por cien eléctrica del refinado SUV urbano de DS. Misma plataforma –la moderna y ligera CMP que aplicará el grupo PSA a sus vehículos pequeños, como el nuevo Opel Corsa–, misma mecánica –un motor eléctrico de 100 kW, equivalentes a 136 CV–, misma batería –de iones de litio con 50 kWh de capacidad–, misma transmisión automática con dos modos de uso... Lo que ocurre es que un e-208 es algo más pequeño que un DS 3 Crossback E-Tense –el Peugeot es un utilitario y el DS, un todocamino–, y eso se traduce en 70 kilos menos de peso y en una altura 104 milímetros más baja, lo que siempre ayuda en materia de prestaciones, aerodinámica, eficiencia o comportamiento. Para verificar algunas de esas ventajas, ni siquiera es necesario conducirlos, pues el e-208 anuncia una aceleración mejor –de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, contra los 8,7 del DS– y mayor autonomía entre recargas –340 kilómetros WLTP, frente a los 320 de su 'primo' premium–; pero este primer contacto con el e-208, en el que dispusimos de dos unidades –un GT Line y un GT– nos ha permitido confirmar las expectativas.

Tras unos segundos de tanteo, en el que nos hacemos a los principales mandos –la doble fila de botones en la consola central no nos parece una solución especialmente intuitiva– y vamos pasando de unos programas de conducción a otros –podemos elegir entre Eco, Normal y Sport– para observar los cambios de 'personalidad', saltamos a pista y empezamos a acelerar sin contemplaciones. No hay ruido de GTI, porque el e-208 es realmente suave y silencioso, pero si pisamos el pedal derecho a fondo su brío nos pega contra el respaldo como si hubiese un motor de gasolina de 170 o 180 caballos bajo el capó. Como en el E-Tense de DS, aquí la velocidad punta se ha limitado electrónicamente a 150 km/h, pero llegar a esa cota es bastante fácil y de curva a curva nos ponemos a 120 km/h casi sin esfuerzo.

Lo bueno, además, es que el comportamiento va en consonancia, de manera que no hablamos de un coche 'rápido', sino de un coche 'ágil'. Porque los 1.455 kilos de peso en vacío –sumémosle otros 150 de los dos ocupantes– no impiden que el e-208 entre con obediencia en las curvas. Al límite se aprecia que no es un 'peso pluma', pero la estabilidad es muy buena –la pesada batería va debajo del suelo, entre los ejes– y podemos dar gas a fondo en pleno apoyo porque las ayudas de conducción hacen 'horas extras' –el testigo del ESP parpadea a la salida de los virajes más cerrados– para no perder rueda. Además, la dirección es precisa y la frenada, muy enérgica.

En modo Sport las sensaciones resultan aún más dinámicas, tanto si circulamos con el cambio automático en 'D' –la retención al dejar de acelerar es parecida a la de un coche de gasolina– como si usamos 'B', programa en el que la recuperación de energía se acentúa al decelerar. Será ése el modo idóneo para la ciudad, pues acabaremos frenando poco con el sistema de frenos en cuanto cojamos práctica, pues basta con dejar de acelerar para perder velocidad.

Nos gustó también que la capacidad del maletero sea la misma que en los nuevos 208 de motor térmico –265 litros– o que las cotas del habitáculo sean idénticas –que no excelentes, sobre todo en una segunda fila justita–, aunque hay menos hueco para colocar los pies bajo las banquetas delanteras por la batería.

PRECIO DESDE	29.850 €
EMISIONES DE CO_2: 0 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

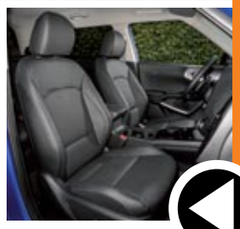
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Agrado de conducción. Prestaciones. Modos D y B. Comportamiento. Autonomía y recarga.	Espacio justo en las plazas traseras. Sólo con acabados GT Line y GT. Mandos de la consola.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos
Peso en vacío	1.455 kg
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.055 / 1.745 / 1.430
Maletero (l)	265 - 1.106
Neumáticos	205/45 R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de batería	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Velocidad máxima (km/h)	150 km/h
Alcance máximo WLTP	340 km
Alcance máximo NEDC	450 km
Recarga (doméstica)	16 horas
Recarga (monofase)	7 horas 30'
Recarga (trifase)	5 horas
Recarga 100 kW (0-80%)	30 minutos
Precios desde... (euros)	29.850

◀▲ Por ahora, el único 208 que ofrecerá el acabado deportivo GT será el e-208. Exteriormente se diferencia por sus ópticas o sus llantas. La recarga puede realizarse en puntos rápidos de 100 kW.

El Kia Soul sigue siendo un modelo para distinguirse; y ahora no solo por su estilo exterior. También porque a Europa solo llega con sus dos variantes eléctricas de 136 y 204 caballos, un equipamiento muy completo, calidad de conducción y autonomías reales muy interesantes.



CALIDAD DE ACABADO EN UN INTERIOR AMPLIO Y HABITABLE. ESTRENA PANTALLA DE 10,25 PULGADAS Y CUADRO DE INSTRUMENTOS DIGITAL. OTRO AVANCE ES EL SISTEMA UVO CONNECT.

◀▼▲ Se puede cargar desde en un enchufe convencional hasta una toma rápida de 100 kW en solo 42 minutos hasta el 80 por ciento.

Eléctrico y diferente

Javier Montoya || jmontoya@motor16.com

El Kia Soul sigue siendo, después de 10 años, uno de los compactos más personales y originales del mercado, con una formas cuadradas que han hecho furor en Estados Unidos y que en Europa no han terminado de entrar por los ojos; pese a ello, los 1,67 millones de Soul vendidos lo convierten en un éxito a nivel global. La tercera generación quiere mantener el tipo y lo hace sin cambios drásticos en lo estético, pero con mucha más evolución en la parte tecnológica. Por ejemplo, en Europa se apuesta por utilizar únicamente propulsión eléctrica para mover este e-Soul.

El nuevo e-Soul va a ofrecer dos versiones que se adaptan a todo tipo de necesidades. Como versión de acceso encontramos un e-Soul con 136 caballos y una autonomía de 276 kilómetros. Y una variante más capaz en todos los aspectos, denominada Long Range, que ofrece 204 caballos de potencia y 452 kilómetros de autonomía entre recargas. Unos datos que convierten a este e-Soul en uno de los modelos que mejor relación entre precio y rendimiento ofrecen.

A estos datos técnicos se unen sus grandes virtudes de habitabilidad y espacio. El nuevo e-Soul crece 5,5 centímetros de longitud, mantiene la anchura y gana medio centímetro en altura. De esa longitud exterior aumentada, tres centimetros van a la distancia entre ejes, para ganar en habitabilidad y espacio interior. Así, todas las cotas interiores crecen salvo la altura en las plazas traseras –lleva las baterías debajo– que se reduce 1,5 centímetros. También crece el maletero hasta los 315 litros, aunque ese maletero se queda corto en altura y lo podemos considerar solo correcto.

El equipamiento y terminación interior del e-Soul están a gran nivel e incluyen novedades en la marca como una gran pantalla táctil de 10,25 pulgadas –con función de pantalla dividida en la que se pueden mostrar diversas informaciones a la vez– no vista hasta ahora en ningún modelo de la marca. Incluye todas las opciones de infoentretenimiento, con conexión del smartphone a través de Apple CarPlay o Android Auto, cargador inalámbrico para móvil. Y otro avance es el sistema telemático denominado UVO Connect, que permite interactuar con el coche desde una app o desde la pantalla táctil. Ofrece informaciones como el estado de la batería, o del coche, la ubicación del coche o recibir notificaciones como asistencias o revisiones. Además controla el climatizador, programa la carga con la tarifa sea la más idónea, etc. Y por supuesto notificaciones en tiempo real sobre el estado del tráfico, previsión meteorológica, puntos de carga...

La construcción del coche se ha hecho pensando en ofrecer tacto de conducción de coche normal. Las baterías van alojadas en el suelo del coche lo que redunda en un bajo centro de gravedad que ayuda a ofrecer un comportamiento sano y aplomado. Dispone de suspensión trasera multibrazo, que mejora el comportamiento de la barra de torsión del anterior Soul. Es básicamente el mismo esquema del e-Niro, con resultados similares sobre la carretera. Y como en el e-Niro cuenta también con cuatro modos de conducción –Normal, Sport, Eco y Eco+– y cinco niveles de recuperación de energía que se pueden seleccionar a través de las levas en el volante y que permiten no tocar el pedal de freno para nada, pues con solo levantar el pie del acelerador el coche empieza a frenar y si estás en la posición de máxima regeneración, se llega a parar por completo. Remata con una serie de sistemas de seguridad y ayudas a la conducción que trae de todo, como asistente de colisión frontal, detector de ángulo muerto, control de crucero adaptativo con parada y arranque automáticos, mantenimiento de carril, detector de fatiga o luces de carretera automáticas.

▶ El e-Soul mantiene los rasgos exteriores en esta tercera generación, que crece 5,5 centímetros de longitud.

Si sorprende en sus características; en marcha aún lo hace más. Realizamos un recorrido de 87 kilómetros por todo tipo de carreteras –ciudad, autovía, de doble sentido– con la version Long Range. Comportamiento de coche clásico con un empuje instantáneo al pisar el acelerador, demuestra brío en autovía desde el modo ECO. Y en carretera convencional, de firme irregular y curvas, transmite comodidad y aplomo. La frenada es muy intuitiva al levantar el pie del acelerador te ayuda a afrontar la siguiente curva a la velocidad correcta y, por criticar algo, la dirección nos parece excesivamente suave sobre todo en modo ECO.

Todo esto se traduce en un recorrido a velocidades normales –nada de conducción de 'laboratorio'– con un resultado muy satisfactoria. Partiamos con una autonomía disponible de 373 kilómetros y tras el recorrido de 87 kilómetros, la autonomía marca 299 kilómetros; es decir, hemos recorrido 87 kilómetros pero 'solo ha gastado' 74. Una media poco por encima de los 16 kWh de consumo, cuando lo homologado en este modelo son 15,7 kWh. El Soul no engaña... nos demuestra que poder conseguir los consumos homologados está prácticamente al alcance de cualquiera sin grandes complicaciones.

Todo por un precio que no es barato, pero en el que la relación precio-rendimiento es de las mejores que se pueden encontrar en el mercado.

PRECIO **36.225 €**

EMISIONES DE CO_2: **0** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Tacto de conducción y comportamiento. Autonomía real. Acabado y equipamiento	Maletero con poca altura. Sujeción de los asientos. Dirección demasiado suave

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos 305/Discos 300	Discos 305/Discos 300
Peso en vacío (kg)	n.d.	1.775
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.375 / 1.805 / 1.560	4.375 / 1.805 / 1.560
Maletero (l)	451 / 1.405	451 / 1.405
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	39,2 kWh	64,0 kWh
Peso de la batería (kg)	315	453
De 0 a 100 km/h (s)	9,8	7,8
Velocidad máxima (km/h)	n.d.	167
Consumo mixto (Wh/km)	n.d.	159
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	289	455
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	615
Cargador a bordo	7,2 kW	7,2 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	42 minutos (a 100 kW)	42 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	36.225	42.725

UN SIGLO A LOS DIFERENTES ACABADOS DEL BERLINGO, COMO ESTE XTR, SE LE AÑADE AHORA UNA SERIE ESPECIAL '100 AÑOS'

▲ En algunas versiones, el techo puede ser de cristal; y un portaobjetos longitudinal ofrece una gran practicidad.

▲▶ La pantalla táctil de la nueva versión 100 años es de 8 pulgadas, y el volante lleva los mandos integrados. Los asientos son grandes y cómodos.

Cumpleaños feliz

Con motivo de los 100 años que cumple Citroën, la marca francesa ha lanzado una serie especial del nuevo Citroën Berlingo a la que ha bautizado '100 Años'. Un acabado que se une a una gama ya amplísima, con versiones para todos los gustos. Creatividad en estado puro.

Andrés Mas || amas@motor16.com

PRECIO DESDE	19.585 €
EMISIONES DE CO_2 DESDE: 144 G/KM	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Radio de giro muy reducido. Piso plano y visibilidad total. Practicidad excelente. Amplitud.	Rueda de repuesto exterior y de extracción engorrosa. Portón trasero muy grande.

La tercera generación del Citroën Berlingo se ha convertido desde hace alrededor de un año en la compra inteligente para aquel comprador que lo quiere todo bajo una misma carrocería. Y el público está respondiendo, ya que durante el primer semestre del año en curso el Berlingo acumula un crecimiento tres veces superior al del mercado, y es líder en el canal de particulares con una cuota de mercado del 28,7 por ciento. Además, un 43 por ciento de los compradores elige el nivel de acabado más alto, un 12 por ciento la Talla XL, el 80 por ciento la pantalla táctil más grande y el 15 por ciento el Grip Control asociado a los neumáticos M+S, disponible en el vistoso acabado XTR con remates en color naranja. Una nítida señal de que el nuevo Berlingo ha puesto patas arriba el segmento, y que el cliente de lo que hasta hace muy poco eran más furgonetas que multiespacios, exige y compra más tecnología.

Y ahora este nuevo Citroën Berlingo 100 Años destaca tanto por su vocación lúdica como por su confort, su nivel de seguridad y su dotación tecnológica. El recién llegado está disponible en dos tallas, M y XL, y cuenta con los toques aventureros de las barras de techo y las llantas de aleación de 16 pulgadas Starlit. Además, el Berlingo 100 años se distingue del resto de versiones por detalles de color blanco alrededor de los faros antiniebla y los Airbump laterales. Y la marca ha dotado a esta versión de funciones de ayuda a la conducción como el navegador 3D Citroën Connect NAV, que ofrece información sobre el estado del tráfico y la meteorología en tiempo real.

El Citroën Berlingo 100 Años está disponible con tres eficientes mecánicas: BlueHDi 100 y BlueHDi 130 S&S –siempre con 6 velocidades– en diésel, más el motor de gasolina PureTech de 110 caballos, todos con un destacable equilibrio entre prestaciones y consumos, aspecto este último que llama la atención puesto que teniendo en cuenta la homologación en ciclo WLTP, mucho más real que el antiguo NEDC, el consumo mixto de las versiones diésel no pasa de 5,6 l/100 km.

En el interior de la nueva serie especial encontramos lo que es una constante en el resto de la gama Berlingo: espacio, confort y modularidad a raudales con numerosos espacios guardaobjetos. El Berlingo 100 Años lleva de serie llantas de aleación de 16 pulgadas Starlit, freno de estacionamiento eléctrico, limpiaparabrisas delanteros automáticos y volante con mandos integrados, barras de techo longitudinales, Navegador 3D con pantalla táctil de 8 pulgadas, Citroën Connect Box –incluye llamada de urgencia y asistencia localizada por GPS– y un climatizador automático bizona que se encarga de mantener la temperatura en el interior con los grados seleccionados. Toda esta dotación hay que sumarla a la asociada al acabado Feel, y no hay que olvidar que la versión XL puede ir provista de dos asientos adicionales y ampliar el aforo hasta las siete plazas, lo que proporciona una gran versatilidad a un precio imbatible. En este sentido, y acogiéndonos a todos los descuentos y promociones, el Berlingo 100 Años en talla M está disponible desde los 16.890 euros sin contar el IVA, y desde los 19.585 euros IVA incluido. Un precio especialmente competitivo si tenemos en cuenta el equipamiento, la calidad de los motores y el espacio interior disponible.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 110	BLUEHDI 100	BLUEHDI 130
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.499	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	110 / 5.500	100 / 3.500	130 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	20,9 / 1.750	25,5 / 1.750	25,5 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.431	1.473	1.505
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.403/1.848/1.800	4.403/1.848/1.800	4.403/1.848/1.800
Volumen maletero (l)	597	597	597
Capacidad depósito (l)	61	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,5	12,3	10,3
Velocidad máx. (km/h)	170	175	185
Consumo mixto (l/100 km) WLTP	N.d.	5,5	5,6
Emisiones CO_2 (g/km) WLTP	N.d.	144	148
Precios desde.... (euros) con IVA	19.585	20.436	21.304

EL 82 POR CIENTO DE LAS VENTAS DEL SUPERB A NIVEL EUROP EO SON PARA FLOTAS O EMPRESAS. Y EL 68,4 POR CIENTO SON DIÉSEL

Soberbio, otra vez

El Superb de Skoda madura y se afianza como una alternativa de compra inteligente para los que buscan un producto de calidad a un precio competitivo. Su actualización es muy interesante.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Exteriormente, el Superb incorpora una nueva parrilla más grande que sobresale un poco más por abajo hasta el nuevo paragolpes delantero, y a lo ancho hasta llegar a los faros, ahora más estrechos y con tecnología Full LED de serie. Y la forma de los pilotos antiniebla LED inferiores también se ha rediseñado. En la parte trasera, el embellecedor de cromo que conecta los pilotos otorga a esa parte del coche un toque más elegante y exclusivo, y las letras mayúsculas 'SKODA' de lado a lado del portón, y en tamaño XL, lucen orgullosas como nunca, del mismo modo que ocurre en la zaga del Scala.

Pero una de las novedades más importantes en esta actualización del Skoda Superb es el nuevo propulsor 2.0 TDI con una potencia de 150 CV. De hecho, es el primer motor diésel de la nueva generación de motores EVO en la marca, con un peso inferior, menos emisiones y un consumo reducido –ver cuadro–. En el Superb, el 2.0 TDI de 150 CV está disponible con cambio manual de 6 velocidades o con el DSG de 7, y cumple la normativa de emisiones Euro 6d-TEMP. Al volante de esta versión en su variante de cambio manual hemos apreciado una gran suavidad no exenta de genio cuando se pisa el acelerador con ganas, ausencia de vibraciones y silencio de marcha ayudado, sin duda, por una consistente insonorización del vehículo. Por autopista y a 120 km/h hemos medido consumos de risa en modo ECO, con cifras en torno a los 4,5 l/100 km con tres personas y sin equipaje. Y lo cierto es que con una aceleración oficial de 0 a 100 km/h en 9,1 segundos –sólo dos décimas más que con el 2.0 TDI sin la evolución y la misma velocidad máxima de 221 km/h–, el nuevo propulsor no va nada mal aunque vaya provisto de un sistema SCR con dos catalizadores y doble dosis de AdBlue. Además de esta mecánica, que llegará en septiembre, el Superb contará con el 1.5 TSI 150 CV manual o DSG; el 2.0 TSI de 190 CV con DSG y 4X4; el 2.0 TSI de 272 CV con cambio DSG y tracción total; el 1.6 TDI de 120 CV con DSG, y el 2.0 TDI 190 CV manual o DSG y tracción total. Y como no se han modificado reglajes de suspensión ni esquemas, el Superb sigue gozando de un comportamiento noble y eficaz, aderezado por una tracción total o un sistema de regulación de dureza que ajusta ésta para sacarle el máximo partido a un chasis tremendamente eficaz.

PRECIO DESDE	31.590 €
EMISIONES DE CO_2: DESDE 110 G/KM (WLTP)	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Amplitud. Calidad total. Eficiencia del nuevo motor TDI. Versión Combi muy práctica.	Detección de manos en el volante poco sensible. Reflejos de los cromados del cuadro.

TODAS LAS MEJORAS DEL MOTOR 2.0 TDI DE 150 CV

▶ El sistema de inyección con válvulas de inyección magnética está diseñado para una presión del sistema de 2.200 bares.

▲ El turbo de geometría variable recurre ahora a un motor eléctrico que ayuda a ganar rapidez en la respuesta de la sobrealimentación cuando se pisa el acelerador.

▲ El compresor del aire acondicionado tiene su propio circuito de refrigeración para poder mantener una temperatura constante.

◀ El sistema de gestión térmica con enfriamiento separado para culata y bloque motor incluye un flujo de refrigerante controlado por regulación termostática.

◀ El cigüeñal utiliza pistones de acero para reducir la disipación de calor y aumentar la velocidad de combustión y la temperatura de los gases.

◀ La pantalla flotante es nueva, así como algunos de los materiales con que se rematan salpicadero y puertas. El logo con la palabra Skoda corona ahora la tapa del maletero.

▲ La versión Scout del Superb llega a la gama tras las numerosas peticiones de los clientes. Lo probábamos en el pasado número.

El Skoda Superb estará disponible con seis niveles de acabado: Active, Ambition, Sportline, Style, L&K y Scout. Y los precios parten de los 31.590 euros de la versión berlina 1.6 TDI 120 CV con caja DSG, aunque con motivo del lanzamiento todos los acabados contarán con unos packs gratuitos. El coche ya está a la venta.

▲▶ Los pilotos traseros son nuevos, así como la barra cromada que los une. El remodelado Superb estrena sistemas de ayuda a la conducción como el asistente de emergencia para vías con más de un carril. El Superb también estrena los faros Matrix LED y un nuevo diseño de las luces de niebla.

▲▶ La pantalla con sistema Virtual Cockpit tras el volante es de serie u opcional en el nuevo Superb. La versión Scout tiene seis modos de conducción, incluido el 'Off Road'. Y ahora el maletero –cubica 625 litros en la berlina y 660 en el Combi– se puede compartimentar con barras de separación.

IDA Y VUELTA DE MADRID A SEVILLA CON UN GASTO DE 36,61 EU ROS EN EL IBIZA TGI

Economía de verdad

Para reproducir esos viajes que, a millones, se repiten cada verano por nuestras carreteras, hemos unido Madrid y Sevilla, en un recorrido de ida y vuelta, con la gama TGI de Seat. Ha servido para constatar que la red de gasineras crece a buen ritmo... y para seguir flipando con el coste del GNC.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Como os contábamos en el número anterior, Motor 16 ha iniciado una prueba de larga duración con el Arona 1.0 TGI, lanzado recientemente y que se ha convertido en el primer SUV animado por una mecánica que puede usar GNC. Ese test prosigue sin descanso, pero mientras el coche recorría arriba y abajo la costa mediterránea nos hemos embarcado en una operación paralela, organizada por Seat, que tenía como protagonistas a sus cuatro modelos con tecnología TGI: el León y el León ST, el Ibiza y, cómo no, el Arona. Y como queremos acumular la mayor cantidad posible de experiencias con la versión de gas del SUV español, fue precisamente el elegido para completar la ruta de ida y vuelta entre Madrid y Sevilla.

Más de 1.100 kilómetros –al final serían 1.147 exactamente– para reproducir un viaje estival típico en nuestro país, con tres personas a bordo más su equipaje y promedios de velocidad ajustados a los límites legales. Y habrá quien opine que circular por una autovía a 120 km/h de crucero –125 de marcador– se aleja de la realidad, pero hasta en eso se nota evolución en esta 'piel de toro': a ese ritmo, adelantas tantos como te adelantan.

▲ Para la ruta de ida y vuelta entre Madrid y Sevilla, Motor 16 empleó el Arona 1.0 TGI, que se conformó con 3,50 euros cada 100 kilómetros.

Arona e Ibiza comparten prácticamente todo, salvo la carrocería, y lo mismo sucede con sus respectivas versiones TGI: el motor tricilíndrico 1.0 turboalimentado de 90 CV –puede funcionar tanto con gas como con gasolina, pero sólo emplea el segundo de los combustibles cuando se agota el primero–, la caja manual de seis velocidades, los tres tanques de GNC –dos bajo el maletero y uno más pequeño debajo del asiento trasero– con capacidad para 13,8 kilos, el citado depósito de 9 litros para la gasolina... Ligeramente más pesado –51 kilos de diferencia– y con una aerodinámica menos favorable –el SUV mide 10,8 centímetros más de altura que el utilitario del que deriva–, era lógico vaticinar un consumo menor en el Ibiza que en el Arona, pero queríamos saber cuánto se alejaba el uno del otro en la práctica. Y al final tampoco fue tanto: 3,56 kg/100 km consumió el Ibiza y 3,86 kilos el Arona; lo que traducido a dinero parece incluso menos: 3,19 euros cada 100 kilómetros gastó el Ibiza y 3,50 el Arona.

Y sí, has leído bien. Porque nuestros protagonistas se mueven en esas cifras asombrosas, y tendríamos que encontrar un vehículo diésel que gastara menos de 3 litros cada 100 kilómetros de autovía para disfrutar de una economía similar. Ahorrémonos la búsqueda... porque no lo hay.

De hecho, con los 3,50 euros cada 100 kilómetros que consumió el Arona en nuestro periplo entre Madrid y Sevilla daría para comprar solo, a los precios actuales, 2,92 litros de gasóleo o 2,73 de gasolina.

De ahí que para ir a Sevilla y volver, el presupuesto en gas natural después de 1.147 kilómetros se quedase en 40,15 euros con el Arona y en 36,61 con el Ibiza. Pero es que el León, con su motor 1.5 TGI de 130 CV, su cambio automático DSG –también lo hay manual– y su tres tanques con capacidad para 17,3 kilos de GNC, apenas gastó más –ver cuadro adjunto–. Y con una ventaja sobre los vehículos cien por cien eléctricos, de autonomía creciente: aquí la recarga dura solo cinco minutos.

Madrid-Sevilla-Madrid, en cifras

MODELO	KM TOTALES	KG GNC	COSTE €	KG GNC/100 KM	COSTE €/100 KM
Seat Ibiza 1.0 TGI 90 CV	1.147	40,85	36,61	3,56	3,19
Seat Arona 1.0 TGI 90 CV	1.147	44,24	40,15	3,86	3,50
Seat León ST 1.5 TGI DSG 130 CV	1.147	45,16	40,89	3,94	3,57
Seat León 1.5 TGI DSG 130 CV	1.147	45,74	41,57	3,99	3,62

El itinerario de Madrid a Sevilla por la A-4 y el posterior regreso a la capital de España empleando la Ruta de la Plata y la A-5 totalizó 1.147 kilómetros, que recorrimos cumpliendo estrictamente los límites de velocidad legales. El Ibiza 1.0 TGI fue el más eficiente, pues necesitó sólo 40,85 kilos de GNC, lo que supone un gasto medio de 3,56 kilos de gas natural cada 100 kilómetros. Traducido a dinero, supone ir de Madrid a Sevilla y volver por sólo 36,61 euros; es decir, 3,19 euros cada 100 kilómetros... ¿Alguien conoce un diésel que gaste tan poco?

POR ESPAÑA CON UN COCHE DE GNC LA PLANIFICACIÓN, INDISPENSABLE

Aunque nuestros cuatro protagonistas equipan un depósito de gasolina de 9 litros que permite seguir circulando –entre 120 y 150 kilómetros– cuando se agota el gas natural comprimido de los tres tanques del coche, el verdadero ahorro se consigue al funcionar siempre con GNC, combustible disponible actualmente en 75 estaciones españolas, aunque para final de año se espera que operen ya más de 100; y acuerdos como el firmado recientemente por Cepsa y Redexis –contempla 80 gasineras más de aquí a 2023– deberían suponer el espaldarazo definitivo a una tecnología con claras ventajas para el usuario. Sea como fuere, en la actualidad conviene estudiar bien por dónde pensamos movernos para tener localizadas las estaciones de GNC más próximas a nuestras rutas diarias o en los viajes –la web www.gasnam.es ofrece un mapa actualizado con direcciones, horarios o medios de pago aceptados–, de modo que con una mínima planificación será factible cruzar de punta a punta el país sin problemas. Y en nuestra ruta, por ejemplo, observamos notables diferencias de precios en el GNC: desde los 0,926 euros/kg en las estaciones de Naturgy hasta los 0,830 euros/kg que pagamos en la gasinera HAM de Mérida.

1.- Después de llenar de GNC los coches y recibir las indicaciones básicas, partimos desde el Aeropuerto de Barajas. **2.-** Tras repostar en Guarromán, parada en Córdoba para comer. Salmorejo y flamenquines, por supuesto. **3.-** El segundo día, salimos desde un céntrico hotel sevillano. **4.-** El regreso a Madrid tomando la Ruta de la Plata es más cómodo. **5.-** En Talavera de la Reina, bastante cerca ya del final.

1

2

3

4

5

AMPLIA GAMA LAS VARIANTES SPACECLASS DEL TRAFIC SON L AS MÁS REFINADAS

El furgón polivalente medio de Renault tiene nombre propio: Trafic. Este vehículo se actualiza con una nueva imagen, una gama de motores más eficiente y una mayor carga tecnológica. Ya está a la venta, con un amplio abanico de posibilidades.

Como en casa

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

El Renault Trafic es el furgón polivalente medio por excelencia de la marca francesa. Desde que viera la luz en 1980 se han vendido más de dos millones de unidades en todo el mundo, y podemos asegurar que seguirá ocupando un lugar destacado si tenemos en cuenta los nuevos argumentos de esta cuarta generación que acabamos de conducir.

Las mejoras son evidentes a nivel estético, de motorizaciones o en tecnología. Disponible en dos longitudes y dos alturas, el Trafic pone en juego hasta 275 versiones diferentes. En todas ellas ha cambiado el frontal, con una calandra más amplia y la firma luminosa de Led en forma de 'C'. Además, incorpora faros Full Led que ofrecen hasta un 50 por ciento más de luminosidad en carretera.

También el interior se redecora. El salpicadero se adorna con nuevos detalles cromados, las tapicerías ofrecen una mayor calidad y el tacto de la palanca del cambio es más agradable. Se mantienen los 90 litros de capacidad repartidos por diferentes huecos en la cabina y no hay variaciones en cuanto al volumen de carga, que sigue oscilando entre los 3,2 y los 8,3 metros cúbicos.

En esa zona se ha mejorado la iluminación con leds de mayor eficacia y ahorro, se contempla una cerradura adicional para mayor seguridad y se remata con un nuevo revestimiento de polipropileno para que se limpie todo con más facilidad.

La oferta mecánica es prácticamente nueva. Salvo la versión de acceso 1.6 dCi de 95 caballos, que se queda tal cual, el resto apuesta por un contundente 2.0 dCi que se ofrece en tres niveles de potencia: 120, 146 y 170 CV, todos ellos respetuosos con la exigente normativa Euro 6d-TEMP. Algunos todavía están en fase de homologación, pero la versión intermedia de 146 CV presume de un ahorro medio de 0,6 litros cada 100 kilómetros, pues consume 5,6 litros en ciclo mixto.

Otra de las novedades de peso es la llegada de la confortable transmisión automática EDC de seis velocidades con doble embrague, disponible sólo en las variantes más potentes, de 146 y 170 CV.

◀ El Trafic SpaceClass dispone de carrocería corta y larga, y se asocia a las versiones Blue dCi más potentes, con 146 y 170 CV. Contempla cambio EDC.

El Trafic también presume de una dotación cada vez más avanzada y tecnológica. Elementos como un sistema antizigzagueo del remolque, una cámara de marcha atrás, ayudas al aparcamiento delantero y trasero o el denominado Wide View Mirror, que amplía el ángulo de visibilidad lateral trasera derecha, refuerzan su seguridad.

En un vehículo destinado al trabajo la conectividad es una prioridad. Por eso cuenta con el sistema R-LINK Evolution y un completo navegador Media Nav Evolution con pantalla 'multi-touch' compatible con Android Auto y Apple CarPlay.

El Trafic dispone de una oferta en formato furgón, doble cabina, piso cabina... destinadas al trabajo, y también de una amplia familia enfocada al transporte de personas, como las Combi, Passenger o el refinado SpaceClass.

INFINITAS TRANSFORMACIONES Y ATENCIÓN PERSONALIZADA

Con más de 350 variantes en el Master y 275 en el Trafic, las transformaciones de estos dos modelos ofrecen soluciones para todo tipo de actividad. En este sentido, Renault Tech es una filial de Renault experta en personalizar todo tipo de vehículos. Por su parte, los concesionarios Renault Pro+ son especialistas exclusivamente dedicados a los profesionales.

▲ En España hay 41 centros Renault Pro+ especializados en atender exclusivamente a los profesionales.

NUEVO RENAULT MASTER
Más aparente, más eficiente y más seguro

El furgón de referencia de la casa francesa se somete a una intensa puesta al día en todos los frentes. Disponible con tres alturas, cuatro longitudes, tracción, propulsión y una nueva gama de motores 2.3 dCi –con 130 , 135, 145, 150, 165 y 180 CV– asociados a cajas manuales o automáticas robotizadas de seis velocidades, permite al Master ofrecer hasta 350 versiones diferentes.

Exteriormente cambia la calandra frontal, más amplia y poderosa, y el diseño de los faros; y refuerza los paragolpes y pasos de rueda.

En el interior apuesta por un nuevo salpicadero, más horizontal en sus líneas y rematado con mayor calidad. El cuadro de mandos es más sofisticado, e introduce nuevas tapicerías y detalles prácticos como una bandeja extensible por encima de la guantera, un cargador por inducción para el teléfono móvil y hasta 105 litros de capacidad repartidos por numerosos huecos.

Conserva el volumen útil de transporte entre 8 y 22 metros cúbicos, y estrena iluminación Led en el compartimento de carga.

Además de avanzadas soluciones multimedia, como los sistemas R-Link Evolution y Media Nav Evolution, el nuevo Master también revisa su dotación en materia de seguridad. Estrena cinco elementos, como una cámara trasera con visión en una pantalla en el parabrisas, control del ángulo muerto, asistente de viento lateral, sensores de aparcamiento delanteros o una frenada automática de emergencia en ciudad.

El Master llegará en septiembre a nuestro mercado, incluida una eficiente versión eléctrica con un motor de 57 kW de potencia (78 CV) y una batería de iones de litio con 33 kWh de capacidad que le otorga una autonomía de 120 kilómetros, e incluso de 80 en los casos de utilización más adversa.

SALÓN » sobre ruedas

Tuvimos ocasión precisamente de hacer una intensa toma de contacto con la variante larga del SpaceClass, un verdadero salón móvil por el confort que ofrece a sus ocupantes. Dispone de hasta 50 configuraciones, con un aforo que oscila entre dos y nueve plazas. En nuestro caso presentaba seis asientos individuales, deslizantes, giratorios, desmontables y tapizados en cuero, con una mesa retráctil en la parte de atrás y una amplitud que le permite afrontar grandes distancias como si estuviéramos en nuestra casa. Y lo hicimos a lo grande, con la variante de 170 CV y el nuevo cambio EDC, combinación que además facilitarnos la vida en el día a día goza de una respuesta inmediata a cualquier sugerencia con el acelerador. Dispone de un programa ECO y se puede cambiar de manera secuencial en la palanca. Prefiere los tramos rectilíneos en autopista, pero ofrece un gran confort y buena estabilidad en carretera.

El precio PVP de la gama SpaceClass va de 36.273 euros, con motor 146 CV y caja manual, hasta los 39.366 de nuestro protagonista.

◀▲ El interior de la variante SpaceClass es lo más parecido a un salón sobre ruedas. Todo se remata con más calidad y ofrece múltiples combinaciones debido a la modularidad de sus asientos.

HASTA 177 CV EL MÁS POTENTE EQUIPA CAMBIO AUTOMÁTICO D E 8 MARCHAS, ALCANZA 185 KM/H Y EN 10,4 SEGUNDOS LLEGA A 100 KM/H

La cuarta generación del exitoso Zafira da un giro radical. Añade el apellido Life y ofrece un universo de posibilidades para quienes buscan un vehículo capaz de todo. Tanto es así, que llega con cinco motores, tres 'tallas', tracción total...

Supermonovolumen

Julián Garnacho || jgarnacho@motor16.com

Opel ha aprovechado su llegada al Grupo PSA para 'jubilar' el actual Zafira. Y en su lugar aparece este Zafira Life, que supone un giro radical respecto a lo que este monovolumen venía significando desde su lanzamiento en 1999, cuando se convirtió en el primero de su clase en ofrecer siete asientos, quedando ocultos los dos de la tercera fila bajo su maletero cuando no se usaban.

Pero siete asientos son pocos para este nuevo Zafira Life, pues se puede pedir con hasta nueve plazas, independientemente de la 'talla' elegida para su carrocería, pues se ofrece en formatos S, M o L, como si de una prenda de ropa se tratase, dando saltos de 35 centímetros entre uno y otro para oscilar entre 4,60 y 5,30 metros de longitud.

Curioso es que el más compacto sea seis centímetros más corto que el Zafira actual, porque por dentro resulta mucho más espacioso. Todos, excepto los preparados por Dangel, miden 1,90 metros de alto, por lo que no hay problemas para entrar en la inmensa mayoría de los aparcamientos subterráneos.

Las opciones para personalizar su interior son numerosas, destacando la disposición Lounge para los M y L, que propone para su parte posterior cuatro asientos individuales que se pueden enfrentar. Aquí no acaba la cosa, pues sus maleteros dan para el equipaje de una familia sin problema alguno, y acceder a la parte trasera es sencillo gracias a sus puertas correderas, que como opción pueden ser eléctricas y abrirse con sólo pasar el pie por debajo de ellas.

Su puesto de conducción es realmente confortable y nada te diría que deriva de un 'industrial', más si tienes en cuenta que puede equipar asientos con calefacción y masaje, tapizados en cuero, pantalla táctil de 7 pulgadas, Head-up Display, visión 180º y ayudas a la conducción como asistente de carril, luces de carretera automáticas, sensores de ángulo muerto, control de velocidad activo...

Cinco son las opciones diésel disponibles –en 2021 llegará la versión eléctrica–, aunque la mecánica más sencilla sólo se ofrece para la carrocería M. Por un lado aparece un 1.5 diésel disponible con 102 y con 120 CV, mientras que también hay un 2.0 diésel con 120, 150 y 177 CV.

Los cuatro primeros equipan un cambio manual de 6 velocidades, mientras que el más potente está asociado en exclusiva a una transmisión automática de 8 velocidades, que además suma levas tras el volante.

Esta última versión es la que tuvimos ocasión de conducir, y es cierto que ofrece prestaciones sobradas para viajar a cualquier parte con total garantía, incluso con el aforo completo. Eso sí, anuncia un gasto medio de 7,0 l/100 km, pero en realidad deberás sumar uno o dos litros extra. Su dinámica es muy buena, pues presume de aplomo a pesar de sus dimensiones, de su peso –como mínimo 1.802 kilos en esta variante– y de una dirección que debería ser más precisa.

Ya las versiones con 150 CV cumplirán con nota, pues pueden alcanzar 184 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 12,0 segundos.

Quienes den prioridad a la economía, mejor apostar por el 1.5 diésel, porque el de 120 CV firma un gasto medio de 6,0 l/100 km en ciclo WLTP, sin renunciar a prestaciones.

PRECIO DESDE	40.300 €
EMISIONES DE CO_2: DESDE 142 G/KM (NEDC)	

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Variedad de versiones. Mecánicas solventes. Amplitud y funcionalidad. Opción 4x4.	Aspecto más 'industrial'. Tacto de la dirección. Cambio EAT8 sólo en el más potente. Precio.

El puesto de conducción es sensacional. Puede estar equipado con Head-up Display, pantalla táctil...

La configuración Lounge convierte el interior en una sala de reuniones. Las dos puertas laterales pueden ser eléctricas y abrirse 'con el pie'.

4X2 Ó 4X4 INTELLIGRIP O DANGEL

Si te van los deportes de aventura o las excursiones en familia que incluyan tramos fuera de pistas asfaltadas, el Opel Zafira Life se amoldará a tus necesidades. Tanto es así que ofrece dos sistemas opcionales para mejorar la motricidad.

El más sencillo y asequible –cuesta 440 euros– se llama IntelliGrip, y a base de electrónica permite a su conductor variar su capacidad de tracción de acuerdo a cinco programas diferentes.

Pero si el uso 'off road' va a ser más intensivo, mejor apostar por el paquete desarrollado por el especialista francés Dangel, que instala todo lo necesario a las versiones de 120 y 150 CV para dotarlas de tracción total. También suma 20 milímetros extra de distancia libre, y desde un mando en el interior podemos seleccionar entre tracción 4x2 y 4x4. Como opción, además, hay bloqueo para el diferencial trasero, unas suspensiones con 40 milímetros más de recorrido y protecciones metálicas para los bajos.

Tanto el sistema Dangel como el IntelliGrip tienen un mando específico.

Las versiones Dangel hacen del Zafira Life un todoterreno puro y duro, sobre todo si equipan el bloqueo trasero opcional.

POLIVALENTE ESTE ORIGINAL SUV OFRECE UN CONFORT DE MARCHA MUY ELEVADO, TANTO EN ASFALTO COMO FUERA DE ÉL

Si buscas un SUV amplio, modulable, original y con un perfil tremendamente amable si tenemos en cuenta su confort de marcha, el C5 Aircross quizás sea la mejor alternativa del segmento. Su avanzada tecnología y el espíritu aventurero completan su enorme atractivo.

Confortable en cualquier escenario

Equipo de pruebas || motor16@motor16.com

Citroën ha sido siempre una marca asociada al diseño innovador, a la tecnología y al confort. Y con el paso de los años, la firma francesa ha sabido reorientar su gama para adecuarse al gusto de los conductores, pasando por ejemplo de ser un fabricante experto en familiares monovolumen a poner en juego una atractiva oferta de modelos SUV, que marcan las pautas actualmente.

Y ahí es donde se mueve como pez en el agua el C5 Aircross, un vehículo original en su diseño, amplio, confortable, revolucionario tecnológicamente y con una eficiente gama de motorizaciones para impulsarse. Incluso no renuncia a afrontar aventuras de peso incluso cuando el asfalto se termina...

Más allá de su colorida oferta de personalización, que contempla 30 combinaciones exteriores, este modelo hace gala de una poderosa morfología, con un capó elevado que integra una firma luminosa Full Led.

Su longitud alcanza los 4,50 metros, y en la vista lateral su silueta llama la atención por varios aspectos. En primer lugar, los Airbump que protegen la parte inferior de la carrocería y le dan carácter al conjunto; o también las enormes llantas de hasta 19 pulgadas y su generosa altura respecto al suelo, con nada menos que 23 centímetros de margen para salvar cualquier obstáculo o circular por caminos con profundas roderas.

En la zaga incorpora unas ópticas de Led en relieve con efecto tridimensional que, además de hacerle reconocible desde lejos por la noche, otorga presencia y horizontalidad a un conjunto que se remata con una doble salida de escape.

Cuando accedemos al habitáculo, el C5 Aircross ya transmite confort y bienestar antes, incluso, de que nos sentemos. El motivo es que los asientos Advanced Confort gozan de un acolchado especial que se remata con una espuma de 15 milímetros de espesor. Más que butacas, deberíamos referirnos a ellos como sillones. Sobre

SALÓN RODANTE A LA ORIGINAL PUESTA EN ESCENA DEL INTERIOR AÑADE UNOS CONFORTABLES ASIENTOS CON UN MULLIDO ESPECIAL

El interior ofrece hasta cinco ambientes diferentes, pero en todos ellos el denominador común es el confort. Los asientos Advanced Comfort ofrecen un mullido similar al del sofá de casa. Los traseros son individuales y gozan de regulación longitudinal por partes para disfrutar de una completa modularidad.

todo cuando las plazas delanteras contemplan guiños como estar calefactados o incorporar una placentera función de masaje gracias a los ocho sacos neumáticos dispuestos en el respaldo.

Las plazas traseras no son quizás tan sofisticadas, pero resultan aún más prácticas. Constan de tres asientos individuales, escamoteables, reclinables y deslizables longitudinalmente hasta 15 centímetros. Por tanto, la modularidad está garantizada y no habrá discusión entre los ocupantes porque los tres gozan de la misma anchura.

El interior se remata con un original salpicadero de arquitectura robusta y diseño muy horizontal. La ergonomía está calibrada al milímetro para encontrar la postura idónea al volante, por cierto multifunción. El cuadro de mandos digital de 12,3 pulgadas es configurable, con tres universos diferentes, y la gran pantalla táctil de 8 pulgadas dispuesta en el centro del salpicadero es tan intuitiva como resolutiva por la gran cantidad de información que presenta.

La consola central es ancha y alta para que todo quede a mano, y cuenta con numerosos huecos, incluido uno refrigerado, así como un práctico cargador inalámbrico para el smartphone.

El interior también se puede rematar con cinco ambientes bien diferenciados, y en todos ellos gozaremos de un notable aislamiento acústico. La climatización cuenta con un filtro de carbono para mejorar la calidad del aire, y todo se inundará de luz si optamos por el enorme techo panorámico de cristal, que presume de apertura eléctrica.

En su amplia dotación no faltan detalles en lo que podríamos denominar 'el universo digital', algo cada vez más valorado. De esta forma, desde la pantalla central podemos configurar el vehículo, acceder al sistema multimedia o disfrutar de las aplicaciones de nuestro teléfono móvil gracias a las funciones Mirror Screen y Citroën Connect Nav.

También interesante resulta la Connected CAM Citroën, una cámara integrada en el retrovisor que permite hacer fotos o videos, y compartirlos vía wifi con las redes sociales. Además, siempre graba de manera automática los últimos instantes de conducción, acción muy útil en caso de accidente.

El C5 Aircross hace gala de una contrastada oferta de motorizaciones de gasolina y diésel, a la que se unirá una variante híbrida enchufable en 2020. En gasolina, bajo el capó encontramos el eficiente y galardonado bloque tricilíndrico 1.2 PureTech, que eroga 130 caballos y homologa un consumo medio de 6,7 l/100 km con el exigente ciclo WLTP. Esta mecánica se asocia a una caja manual de seis relaciones.

Más prestacional es el 1.6 PureTech, ya de cuatro cilindros y con 180 CV de potencia, capaz de alcanzar los 219 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 8,2 segundos. En este caso, la gestión recae sobre una transmisión automática

20 ASISTENTES DE SEGURIDAD HACIA LA CONDUCCIÓN AUTÓNOMA

El C5 Aircross es uno de los modelos más avanzados de su segmento. Basta con echar un vistazo a su dotación tecnológica para entender que este SUV compacto de enfoque familiar se rodea de una tecnología que incrementa considerablemente la seguridad, además de facilitar la conducción en cualquier situación e incrementar el confort de marcha.

La conducción autónoma está más cerca gracias a asistentes como un regulador de velocidad adaptativo con función Stop&Go que nos hace la vida mucho más fácil en los atascos, o una frenada automáica de emergencia que evitará que colisionemos con el vehículo que nos precede. También mantendrá la trayectoria si nos despistamos y nos salimos de nuestro carril, nos avisará si detecta un vehículo en los ángulos muertos generados por los retrovisores y hasta nos aconsejerá que nos tomemos un descanso si detecta, por nuestra conducción, que estamos fatigados.

Además, realizará las maniobras de aparcamiento por nosotros y reconocerá las señales de tráfico, adaptando la velocidad del vehículo a la limitación del tramo por el que circulamos, para evitar contratiempos en forma de multas.

Un mundo de asistentes que nos facilitan la vida... y la hacen más segura.

TECNOLOGÍA LA DOTACIÓN ES MUY AVANZADA EN MATERIA DE SEGURIDAD; Y EL CONFORT DE MARCHA, SUPERIOR AL DE SUS RIVALES

◀▼ El Grip Control, que se gestiona desde este mando giratorio, ofrece hasta cinco programas de motricidad. Debajo, la pantalla táctil del salpicadero y sus múltiples funciones.

◀ La transmisión automática EAT8, con mando 'Shift and Park by wire', recurre a un suave convertidor de par para gestionar las ocho relaciones.

de ocho relaciones con convertidor de par.

Las opciones turbodiésel pasan por un 1.5 BlueHDi de 130 CV y el 2.0 BlueHDi con 180. El primero firma un atractivo consumo medio de 5,2 litros y está disponible tanto con caja manual como automática; mientras que el más potente sólo se ofrece con la transmisión EAT8.

▲▶ La avanzada suspensión, equipada con amortiguadores progresivos hidráulicos, se traduce en un mayor confort de marcha en todos los frentes. Es lo más parecido a viajar sobre una especie de alfombra voladora. Con 20 patentes registradas, estos amortiguadores eliminan el efecto rebote, dulcificando las reacciones del chasis. La experiencia de Citroën en el mundo de la competición ha sido vital en su desarrollo.

En cualquier caso, y en todas las versiones, el confort de marcha es tan elevado que parece que vayamos sobre una alfombra voladora. El motivo, unos amortiguadores progresivos hidráulicos que se han desarrollado gracias a la experiencia de Citroën en el mundo de la competición, como el Dakar o el Mundial de Rallyes. Con 20 patentes detrás, estos amortiguadores eliminan el efecto rebote, absorbiendo la energía tanto en extensión como en compresión y disipándola para que todo resulte más 'amable'.

Lo mejor de todo es que ese confort extra no pasa factura a una dinámica realmente estable y ágil. A pesar de su apariencia, toda la gama recurre a la tracción delantera para impulsarse, pero guarda un 'as' en la manga cuando las cosas se complican. Se trata del denominado Grip Control, y es un control de tracción inteligente que gestiona la motricidad y el patinado de las ruedas delanteras en función del terreno por el que se circula.

Este asistente, que se gestiona desde un mando giratorio situado en la consola central, ofrece los modos de conducción Normal, Arena, Todocamino, Nieve y ESP Off. Así de sencillo y así de eficaz, porque resulta más resolutivo de lo que pueda pensarse cuando el firme no tiene buena adherencia.

Para que sea aún más eficaz el Grip Control, que tiene un atractivo precio de 450 euros en la carta de opciones, se asocia exclusivamente a un práctico control de descensos Hill Assist Descent. Este último permite afrontar fuertes pendientes a baja velocidad –unos 3 km/h–, aportando control y seguridad en las situaciones más complicadas. Además, la eficacia de este sistema de motricidad es máxima si se combina con unos neumáticos de uso mixto M+S (Mud & Snow), sobre llantas de 18 pulgadas. En cualquier caso, el C5 Aircross amplía considerablemente su campo de acción más allá del asfalto, y se atreve con cualquier climatología.

En definitiva, se trata de un SUV en toda regla por formato, confort, diseño y amplitud, y también por su lado más aventurero.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130	PURETECH 180	BLUEHDI 130	BLUEHDI 180
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.499	1.997
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500	180 CV / 5.500	130 CV / 3.750	180 CV / 3.750
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750	25,5 mkg / 1.650	30,6 mkg / 1.750	40,8 mkg / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6v. o Aut. 8v.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R17	205/55 R19	205/55 R19	205/55 R19
Peso (kg)	1.479	1.505	1.505	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500/1.840/1.654	4.500/1.840/1.654	4.500/1.840/1.654	4.500/1.840/1.654
Volumen maletero (l)	580-1.630	580-1.630	580-1.630	580-1.630
Capacidad depósito (l)	53	53	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	10,5	8,2	10,4 (Aut: 10,6)	8,6
Velocidad máx. (km/h)	195	219	189	211
Consumo mixto (l/100 km)	6,7	7,4	5,2 (Aut: 5,4)	6,2
Emisiones CO_2 (g/km)	151	166	135 (Aut: 142)	162
Precios desde.... (euros)	19.450	28.831	22.250	30.331

▼ El Citroën C5 Aircross electrificará su gama con el lanzamiento a principios de 2020 de una ecológica variante híbrida enchufable. Será la primera de un programa que contempla un lanzamiento por año con esta tecnología hasta 2025. Esta versión plug-in combina un motor de gasolina 1.6 PureTech de 180 CV con un propulsor eléctrico de 80 kW (109 CV), sumando una potencia total de 225 CV. La batería de iones de litio le permitirá circular de manera totalmente eléctrica hasta 50 kilómetros, y el consumo medio homologado será de sólo 2,0 l/100 km. La tracción es delantera.

MALETERO
Amplio y generosamente modulable

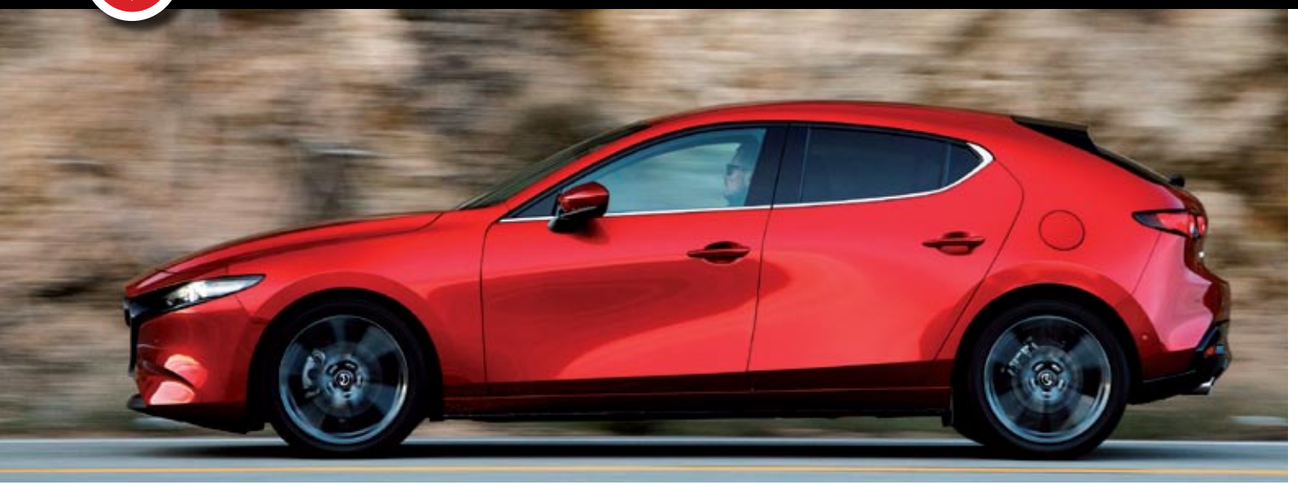
Tanto si necesitamos espacio por motivos familiares como si precisamos de él por aficiones relacionadas con los momentos de ocio, lo cierto es que el C5 Aircross es una de las opciones destacadas de su segmento. El portón, eléctrico y con función manos libres si se desea, da paso a un maletero que en su mínima expresión ya ofrece unos generosos 580 litros. El compartimento de carga, no obstante, se puede ampliar hasta los 720 litros con sólo deslizar hacia delante –hasta 15 centímetros– los tres asientos traseros independientes. Y si es necesario, el volumen puede llegar hasta los 1.630 litros, en este caso abatiendo los respaldos traseros, lo que ya da prácticamente para realizar una pequeña mudanza. La modularidad también es otra de sus bazas, ya que el piso se puede situar en dos alturas diferentes, resultando un piso totalmente plano y muy útil para introducir grandes objetos.

▲ El volumen del maletero es generoso y el compartimento, muy diáfano. El piso se puede situar a dos alturas distintas.

SEGURIDAD A PRUEBA DE CHOQUES

El Citroën C5 Aircross se rodea de una generosa dotación en materia de seguridad, lo que unido al excelente nivel de protección de su robusta carrocería le otorgan las ansiadas cinco estrellas en los severos ensayos de colisión realizados por EuroNCAP. Consigue sus mejores registros tanto en la protección de adultos (89%) como de los ocupantes infantiles (86%); y también es muy alta la nota referente a asistentes de seguridad (82%), y elevada la protección de los peatones (67%).

POR EFICIENCIA DE COMBUSTIBLE, EL MOTOR SKYACTIV-X IGUAL A, Y HASTA SUPERA, AL DIÉSEL MÁS RECIENTE DE MAZDA: EL SKYACTIV-D



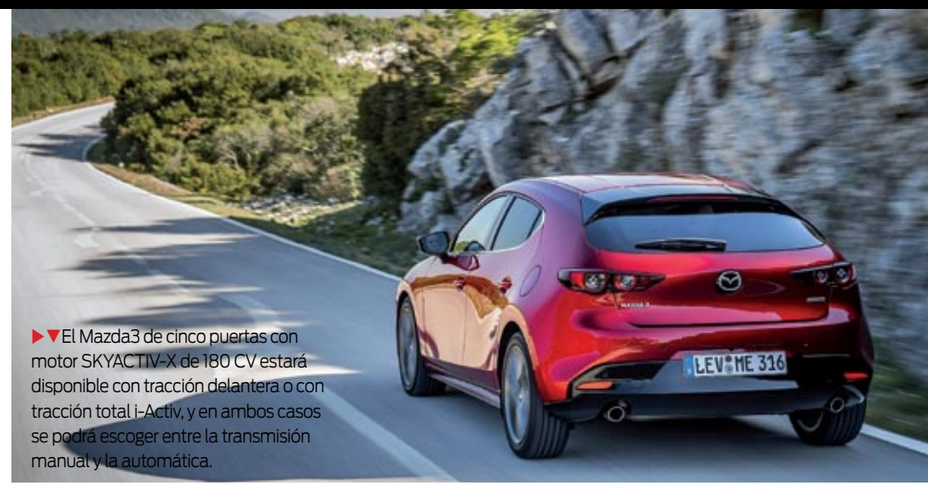
Diversión eficiente

El Mazda3 estrenará en otoño el revolucionario motor SKYACTIV-X, que logra por vez primera la combustión por compresión en una mecánica de gasolina. Los ingenieros de Mazda llevaban años buscando esta solución, que aúna ventajas de los motores de gasolina, diésel e híbridos, y la recompensa ha llegado.

La firma japonesa cree que aún hay mucho margen para que los motores de combustión sigan evolucionando, y que esta tecnología tiene el potencial de contribuir de manera fundamental a la conservación del medio ambiente. A partir de su visión corporativa de proteger el planeta pero enriqueciendo al mismo tiempo la vida de las personas mediante el placer de conducción, no cejan en su empeño de desarrollar el motor de combustión ideal, objetivo que ahora alcanza otro hito.

Y es que el Mazda3 será el primer modelo de producción en montar el innovador motor SKYACTIV-X, que emplea un método de combustión con encendido por compresión controlado por bujía (SPCCI, Spark-Controlled Compression Ignition) desarrollado por la firma japonesa; solución vanguardista al ser la primera vez que la combustión por compresión se utiliza en un motor de gasolina. Su lanzamiento está previsto para el próximo otoño, y entre las ventajas de este propulsor destacan que ofrece virtudes tradicionalmente vinculadas a los diésel, como una respuesta inicial superior y una mayor economía de consumo, pero con la respuesta lineal a la presión del acelerador y la viveza de reacciones de una mecánica de gasolina. Además, y como ocurre en el SKYACTIV-G, el SKYACTIV-X emplea también el nuevo sistema M Hybrid de 24V de Mazda, que gracias a la hibridación suave inteligente minimiza el consumo de combustible y aporta un ahorro adicional mediante la energía recuperada, y almacenada en una batería, durante la deceleración.

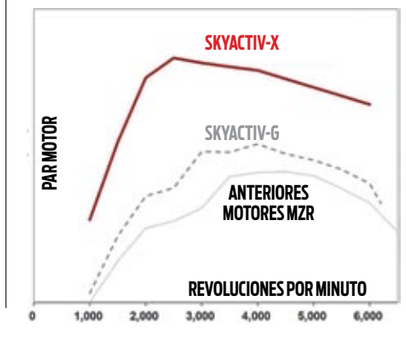
Con una cilindrada de 2,0 litros, el motor SKYACTIV-X rinde 180 CV a 6.000 rpm; y su par, como mínimo, supera en un 10 por ciento el del SKYACTIV-G actual, aunque la ventaja alcanza el 30 por ciento a determinados regímenes. Además, puesto que la válvula de mariposa está abierta la mayor parte del tiempo, presenta una respuesta inicial de aceleración superior, como en los motores diésel, que no tienen válvula de mariposa. Pero el SKYACTIV-X se revoluciona hasta regímenes más elevados con la suavidad y la facilidad de un motor de gasolina tradicional.



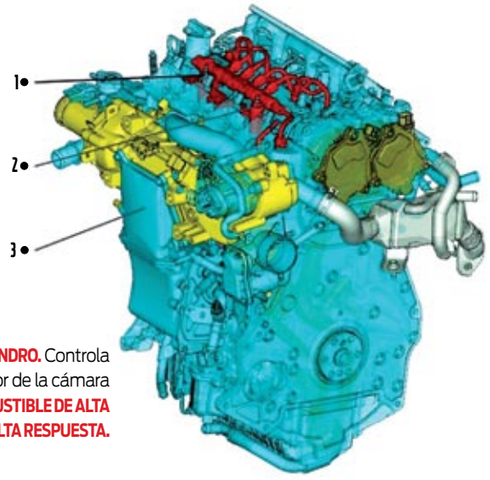
▶▼El Mazda3 de cinco puertas con motor SKYACTIV-X de 180 CV estará disponible con tracción delantera o con tracción total i-Activ, y en ambos casos se podrá escoger entre la transmisión manual y la automática.

MOTOR SKYACTIV-X. TODA UNA REVOLUCIÓN

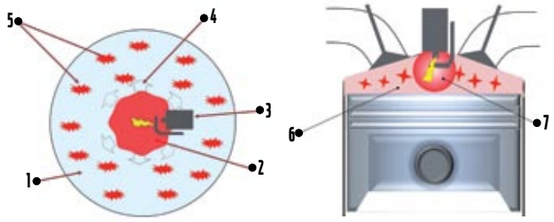
Si la tecnología SKYACTIV-G supuso el primer paso en el intento de Mazda por desarrollar el motor de gasolina con una combustión interna ideal, SKYACTIV-X representa un segundo y decisivo avance. La clave es la mejora de la proporción aire-combustible, y para ello tuvieron que hacer posible la combustión pobre, en la que se queman grandes cantidades de aire, disminuye la temperatura del gas de combustión, se reducen las pérdidas de refrigeración y disminuyen también las pérdidas al cerrarse la mariposa, lo que da lugar a un menor consumo de combustible. Pero si esa mezcla pobre se quema mediante una combustión por propagación de llama, como ocurre cuando se usa una bujía, dicha combustión tiende a ser inestable. Para superar ese problema es preciso recurrir a una combustión por compresión en condiciones de temperatura y presión elevadas, lo que significa adoptar la ignición por compresión que emplean los motores diésel. Al desarrollar el SKYACTIV-X, por tanto, los ingenieros de Mazda debieron mejorar los siete factores que definen la ignición por compresión de una mezcla pobre aire/carburante, como la relación de compresión –tiene que elevarse para alcanzar unas condiciones de presión y temperatura altas–, un reglaje de la combustión cercano al punto muerto superior o un periodo de combustión durante el que todo el combustible se queme a la vez. La ignición por compresión no requiere bujía, pero sí seguirá siendo necesaria en los regímenes y rangos de carga elevados del motor en que no puede producirse dicha ignición. La innovación que ha hecho posible el SKYACTIV-X es su sistema SPCCI, que permite la ignición por compresión en todo el rango de combustión, pues al emplear una bujía en todos los casos, el motor alterna sin interrupción entre la combustión mediante ignición por compresión y mediante ignición por chispa.



◀ Mazda ha anunciado para el motor SKYACTIV-X una potencia máxima de 180 CV y un par de 224 Nm –22,9 mkg–. Sus cifras de consumo mixto, a partir de 5,4 l/100 km WLTP, son extraordinarias, como sus bajas emisiones de CO_2: 96 g/km.



▶ **1.- SENSOR EN EL CILINDRO.** Controla constantemente la presión en el interior de la cámara de combustión. **2.- SISTEMA DE COMBUSTIBLE DE ALTA PRESIÓN. 3.- SUMINISTRO DE AIRE DE ALTA RESPUESTA.**



▲ **1.- MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE.** Distribuida por toda la cámara de combustión para hacer posible la ignición por compresión. **2.- MEZCLA AIRE-COMBUSTIBLE.** La zona con mezcla más rica se logra con una inyección precisa de combustible y un remolino, que permite el encendido por chispa y minimiza la generación de NOx. **3.- BUJÍA.** Produce la chispa. **4.- PROPAGACIÓN DE LA PRESIÓN DE LA COMBUSTIÓN.** Destinada a provocar el encendido por compresión. **5.- ENCENDIDO POR COMPRESIÓN. 6.- COMBUSTIÓN. 6.- BOLA DE FUEGO EN EXPANSIÓN.** Empuja el pistón.

EL MOTOR SKYACTIV-X RINDE 180 CABALLOS PERO HOMOLOGA UN CONSUMO MIXTO DE SÓLO 5,4 L/100 KM EN EL EXIGENTE CICLO WLTP

▲ El nuevo Mazda3 estrena las tecnologías Skyactiv-Vehicle Architecture, apoyadas en estudios del comportamiento humano para maximizar el confort de marcha y el placer de conducción.

Asimismo, SKYACTIV-X reduce un 20 por ciento el consumo de combustible en comparación con el moderno motor SKYACTIV-G, y en zonas donde se tiende a circular a baja velocidad, la diferencia puede alcanzar el 30 por ciento gracias al uso de una combustión especialmente pobre. De hecho, en comparación con el motor MZR de 2008, al que supera radicalmente por potencia y par, el consumo de combustible ha disminuido nada menos que un 35 ó 40 por ciento, y el SKYACTIV-X llega a superar por eficiencia de combustible incluso al diésel más reciente de Mazda, el SKYACTIV-D.

Lo refrendan las cifras oficiales homologadas recientemente, pues de acuerdo con el exigente ciclo WLTP el consumo combinado del Mazda3 SKYACTIV-X arranca en los 5,4 l/100 km de la versión Sedán con cambio manual, que anuncia también emisiones NEDC de CO_2 bajísimas: 96 g/km.

Al igual que los demás motores del Mazda3, el revolucionario SKYACTIV-X se complementa con la transmisión manual Skyactiv-MT o con el cambio automático Skyactiv-Drive, en ambos casos de seis velocidades; y aparte de la tracción delantera, la versión de cinco puertas dotada del nuevo propulsor estará disponible también con el sistema de tracción total inteligente i-Activ, que aporta agarre y agilidad extra sobre firmes secos, y se adapta a las condiciones deslizantes de la carretera: lluvia, nieve... Para ello se sirve de una serie de sensores que suministran información sobre la situación general de la conducción, el estado de la carretera y las intenciones del conductor. A partir de ahí, la tracción i-Activ calcula y ajusta continuamente la cantidad de par que se envía a las ruedas traseras para evitar que patinen las delanteras, ayudado siempre por el G-Vectoring Plus (GVC PLus), que controla la distribución de par usando también datos sobre la fuerza que el conductor aplica al volante y al pedal del acelerador.

▲ La carrocería es más sólida y rígida por el uso masivo de aceros de resistencia ultraalta, y el equipo de seguridad activa y pasiva es máximo.

Como resultado, la oferta será muy completa, pues el cliente podrá escoger su Mazda3 SKYACTIV-X de tracción delantera con cambio manual o automático, tanto en la carrocería Sedán, de tono más elegante, como en la de cinco puertas, cuyo enfoque es más deportivo; mientras que el Mazda3 de cinco puertas con tracción i-Activ también se desplegará en variantes de transmisión manual y automática.

MAZDA CX-30. UN PLACER EN TODOS LOS SENTIDOS

El nuevo Mazda CX-30 llegará al mercado a la vuelta del verano y planteará batalla en uno de los segmentos más exitosos del momento. Su carrocería de formato SUV, con 4,40 metros de longitud, comparte además gran parte de su tecnología con el revolucionario Mazda3.

Más atrevido y poderoso en sus formas, responde a la última evolución del diseño Kodo que lleva años identificando a la gama de vehículos de la marca japonesa. A pesar de que su altura respecto al suelo es mayor, como corresponde a un versátil SUV, la postura al volante es más baja de lo habitual en este tipo de vehículos. No obstante, se ha mejorado el campo de visión del conductor, restando 'protagonismo' a los pilares delanteros.

El interior del CX-30 es más limpio y minimalista en sus formas, y muy ergonómico. Presume de una pantalla central de 8,8 pulgadas, un práctico Head-up Display que proyecta información a la altura de los ojos y un completo cuadro de mandos que combina información analógica y digital. Por su parte, el maletero contempla unos magníficos 430 litros de capacidad, y el portón presenta apertura y cierre eléctricos.

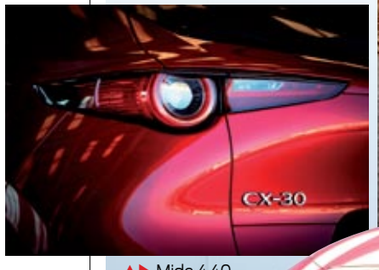
El CX-30 recurre a una nueva generación de tecnologías Skyactiv-Vehicle Architecture enfocadas hacia una conducción más agradable, como su innovadora gama de motores o el sistema de tracción integral i-Activ AWD.

Los propulsores SKYACTIV tanto de gasolina como diésel, cumplen la norma Euro 6d-TEMP. Y las mecánicas de gasolina optimizan su rendimiento gracias al sistema de hibridación ligera. Esa nueva tecnología M Hybrid se apoya en un motor eléctrico y en una batería de iones de litio de 24 voltios. De esta manera, el generador eléctrico asiste al térmico, mejorando los consumos, el rendimiento y el placer de conducción, pues todo resulta más fluido. Y como 'premio', estos modernos motores reciben la etiqueta medioambiental ECO de la DGT, que apareja todo tipo de ventajas y abre muchas puertas en la gran ciudad. Asimismo, el CX-30 ofrece el revolucionario motor SKYACTIV-X, del que detallamos su funcionamiento en las páginas anteriores

▲ El interior del Mazda CX-30 ofrece un diseño más despejado y limpio. La calidad gana enteros, y todo resulta más armónico y ergonómico.

También ha evolucionado la tracción integral, que trabaja en conjunto con el GVC Plus para gestionar la distribución de par entre las ruedas delanteras y traseras. El control vectorial de par y la tracción total contribuyen a mejorar la dinámica y la seguridad del vehículo; y se ha optimizado la rigidez torsional, ha mejorado la eficacia de la suspensión, se reduce la rumorosidad en el interior y se incrementa el confort con unos nuevos asientos.

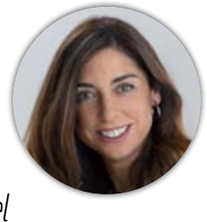
Por último, la seguridad del CX-30 gana puntos. Bajo el paraguas del I-Activsense incorpora elementos como una alerta de fatiga del conductor, el detector de tráfico delantero o un asistente de tráfico y crucero, además del airbag de rodilla para el conductor.



▲▶ Mide 4,40 metros, ofrece un sistema de tracción total evolucionado y usa motores de gasolina con el eficiente sistema de hibridación suave M Hybrid, que le otorga la etiqueta ecológica ECO.

Mª Jesús Beneit || mjbeneit@motor16.com

la frase



Tristana Moraleja. Diputada del PP y autora de la propuesta del nuevo sistema de tributación para vehículos

«Las evidencias científicas y técnicas demuestran que los nuevos motores diésel producen menos emisiones contaminantes y son más eficientes en CO_2, que vehículos propulsados por otro tipo de combustibles».

en breve

▶AL PP NO LE ASUSTA EL DIÉSEL.- Fomentar la compra de vehículos más eficientes, sin discriminar tecnologías, es la propuesta del PP, que aboga por una nueva tributación vinculada al uso.

▶SONIDO PARA LOS ELÉCTRICOS.- Ha entrado en vigor la normativa de la UE, que impone una alerta acústica a eléctricos e híbridos para ser homologados. Debe sonar marcha atrás y hasta los 20 km/h.

▶GALICIA RENUEVA EL PARQUE.- 1,1 millón de euros destina la Xunta a renovar unos 2.000 vehículos de más de diez años. Con un precio límite de 40.000 €, habrá 750 € para coches de particulares por debajo de 100 g/km de CO_2 y 500 € para vehículos que no superen los 137 g/km.

▶CONDUCCIÓN AUTOMATIZADA EN CIUDAD.- En Bruselas, Toyota Motor iniciará sus pruebas de conducción autónoma en vías urbanas europeas. Un conductor y un supervisor del sistema viajarán en el Lexus LS que, durante 13 meses, circulará por un recorrido fijado.

UNA GAMA CADA VEZ MÁS SEGURA PARA ELEGIR

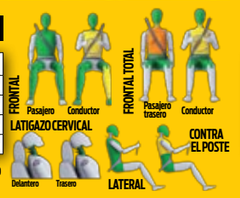
Todos son cinco estrellas, algunos con ayudas...

Los seis protagonistas de esta entrega de EuroNCAP no rompen la uniformidad cinco estrellas del año en el que los 18 modelos testados hasta ahora presumen de la máxima calificación. Pleno en seguridad no exento de puntualización, dado que Kia Ceed y DS 3 Crossback han necesitado el pack de seguridad opcional para conseguir la quinta estrella; se demuestra, una vez más, la efectividad de esos paquetes que, como en el caso del todocamino francés, mejoran notable la protección de adultos, peatones y niños.

Destacables son los resultados de los nuevos Skoda Scala, con la segunda puntuación del año en ocupantes adultos, y Tesla Model 3, por sus excelentes sistemas de asistencia al conductor, que le han valido el mayor porcentaje de puntos (94 %) con el protocolo más reciente de Euro NCAP. A eso se une puntuación perfecta en el choque de barrera deformable con compensación frontal.

MERCEDES CLASE B

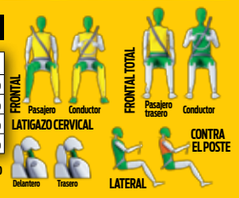
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	90%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	75%



MUY BUENO / BUENO · REGULAR / MALO · MUY MALO

MERCEDES GLE

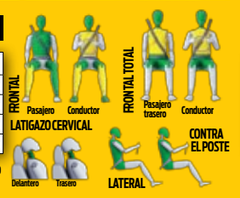
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	90%
PEATONES	78%
S. SEGURIDAD	78%



MUY BUENO / BUENO · REGULAR / MALO · MUY MALO

SKODA SCALA

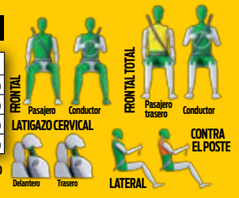
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	97%
NIÑOS	87%
PEATONES	81%
S. SEGURIDAD	76%



MUY BUENO / BUENO · REGULAR / MALO · MUY MALO

TESLA MODEL 3

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	86%
PEATONES	74%
S. SEGURIDAD	94%



MUY BUENO / BUENO · REGULAR / MALO · MUY MALO

DS 3 CROSSBACK

	EQUIPADO DE SERIE	CON PAQUETE OPCIONAL
ESTRELLAS	4★	5★
ADULTOS	87%	96%
NIÑOS	86%	86%
PEATONES	54%	64%
S. SEGURIDAD	63%	76%

MUY BUENO / BUENO · REGULAR / MALO · MUY MALO

KIA CEED

	EQUIPADO DE SERIE	CON PAQUETE OPCIONAL
ESTRELLAS	4★	5★
ADULTOS	88%	88%
NIÑOS	85%	85%
PEATONES	52%	68%
S. SEGURIDAD	68%	73%

MUY BUENO / BUENO · REGULAR / MALO · MUY MALO

el puntazo

«Si conduces, no chatees», eslogan para acabar con la peligrosa y demasiado extendida tendencia de usar el móvil al volante.

Con la dependencia del teléfono móvil «tenemos un problema social, que va algo más allá de los accidentes de tráfico», considera el director general de Tráfico, Pere Navarro, resaltando el peligro de esa dependencia cuando se mezcla con la conducción. Atajarla es la intención de la campaña de la Fundación CEA, que combina pegatinas con la participación de personajes públicos como Navarro y el fiscal de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, para extender y popularizar el mensaje «Si conduces, no chatees».

la cifra

1.806

vidas se cobro el tráfico en 2018 en España (24 muertos menos que el año anterior) y hubo 138.609 heridos graves en los 102.299 accidentes con víctimas ocurridos en calles y carreteras. Los fallecidos vulnerables copan el 48 % del total y con 65 años cumplidos suponen el 27 %.

Nombramientos

Españoles en la cima

▲ Jorge Díez

▲ Eduardo Divar

Jorge Díez ha sido elegido por Mitsubishi Motors Europe para encabezar su departamento de diseño y ocupar la vicepresidencia de Mitsubishi Motor R&D Europe. A lo largo de sus dieciocho años en el Grupo VW, Díez fue jefe de Diseño Exterior de Seat y jefe del Departamento de Automoción en Audi Konzept Design Munich. Por su parte, el director general de Kia Motors Iberia y presidente de Wible España, **Eduardo Divar,** dirigirá el Máster Ejecutivo en Dirección de Empresas de Automoción del CEU IAM Bussines School, centrado en aportar ventajas competitivas ante los nuevos escenarios del sector.

Ganvam

Un año en 'caída libre'

Si no hay medidas urgentes para evitar una caída de ventas, que podría llegar al 3 %, 2019 puede ser catastrófico. Así lo califica el nuevo presidente de Ganvam, Raúl Palacios, alertando sobre los diez meses de caídas consecutivas del mercado y el augurio de la ralentización de la economía a final de año. Situación que puede llevar a los concesionarios a cerrar el año con una rentabilidad cercana al cero por ciento si la tendencia no cambia. También el presidente de la patronal de vendedores de vehículos aboga por una normativa, que otorgue seguridad jurídica a la red de distribución, con un órgano regulador externo, que asegure la equidad entre fabricantes y red comercial.

Siniestralidad

Semestre a la baja

El primer semestre del año ha cerrado con 490 muertos en siniestros de carretera, junto a 2013 la cifra más baja de la historia, tras un mes de junio también con el menos número de muertos desde que hay registros (79). Si introducimos la primera salida masiva del verano, hasta el 3 de julio la carretera se cobró 504 vidas (191 usuarios vulnerables), que supone una media diaria de tres fallecidos.

Visión y conducción

La vista no siempre trabaja

La revisión de más de 3.200 automovilistas españoles permite afirmar que unos ocho millones no ve con nitidez ni calcula correctamente distancias y velocidad, con un 14 % con dificultades de visión en condiciones óptimas de iluminación y un 38 % en situaciones de baja luz. Resultados preocupantes, cuando los accidentes nocturnos registran «una letalidad mas elevada y el 27,5 % de los siniestros en carretera se producen con iluminación insuficiente», afirma el presidente de Fesvial y catedrático de Seguridad Vial, Luis Montoro. Además, este estudio, el mayor realizado con pruebas de diagnóstico específicas para la conducción, advierte que el 44 % tarda más de 20 segundos en recuperar la visión central tras un deslumbramiento y el 23,5 % presenta deficiencias en vista lateral (campimetría).

Hyundai

Mejora rendimiento y baja emisiones

La tecnología CVVD del grupo coreano optimiza el rendimiento del motor (4 %) y la eficiencia del combustible (5 %) a la vez que reduce un 12 % las emisiones. El sistema de control de válvulas, que regula la apertura y cierre en función de las condiciones de conducción es la clave y el Smartstream G1.6 T-GDi es el primer motor con esa innovación pionera a nivel mundial.

Green NCAP

Los diésel también son limpios

La segunda entrega del programa verde de NCAP cuestiona la estigmatización del diésel. Lo refleja el máximo en el índice de aire limpio (emisiones) del Mercedes C220d 4Matic, que se queda a dos estrellas de las cinco en juego por una eficiencia energética menos impresionante, aunque razonable para un coche se esas características; lo puntualizan los técnicos de Green NCAP, que también destacan que, con calibración adecuada y post-tratamiento efectivo, los motores diésel pueden generar emisiones contaminantes similares a las de un eléctrico.

MARCA/MODELO	ESTRELLAS	EMISIONES*	EFIC ENERGÉTICA*
Nissan Leaf N-Connecta	★★★★★	10.0	8.5
Opel Corsa 1.0	★★★★	9.0	6.0
Audi A4 Avant g-tron	★★★	8.7	4.7
Mercedes C220d	★★★	10.0	5.3
Renault Scenic Blue dCi 150	★★★	8.6	5.9

* Sobre 10

Informe de movilidad

Objetivos realistas

La transición hacia la movilidad sostenible es el informe realizado por diversas asociaciones del automóvil, que analiza las oportunidades y retos a que se enfrenta el sector y aboga por objetivos realistas, que cuenten con las tecnologías disponibles, incluidos los motores convencionales de última generación. También resulta imprescindible un Pacto de Estado sobre movilidad, que garantice políticas sostenidas en el tiempo y respete la neutralidad tecnológica, y el fomento de las inversiones en I+D+i para que la industria española aproveche las oportunidades que presenta la transición hacia la nueva movilidad.

Estudio europeo

Fatiga y sueño, factor de riesgo

Italia, Francia y Reino Unido lideran los accidentes y situaciones de peligro por fatiga, motivo que ha llevado al 15,7 % de los conductores europeos a sufrir un siniestro. Son datos del Eurobarómetro realizado por el RACE y la Asociación de Bebidas Refrescantes, que también destaca que la mitad de los automovilistas admite haber sufrido episodios de sueño en un trayecto largo.

Gregorio Arroyo || garroyo@motor16.com

Espíritu indomable

Acudimos al escenario de la Jeep Camp 2019, el evento anual dirigido a los incondicionales de la marca americana, para comprobar la excelente capacidad 'off road' de sus modelos por rutas todoterreno con diferentes grados de dificultad. Una fiesta que se vive en familia.

En días pasados se celebraba en la localidad italiana de San Martino di Castroza, a 2.200 metros de altitud en plenos Dolomitas, la sexta edición de la Jeep Camp, la reunión estival más grande del mundo que celebra la marca americana.

En ese idílico escenario se dieron cita 1.600 personas y 800 'Jeeps' en un programa de tres jornadas de duración durante el que se puede comprobar la gran capacidad 'off road' de los diferentes modelos de la gama Jeep.

Expertos pilotos de la Jeep Academy están a disposición de los participantes para enseñar todo tipo de 'trucos' de cara a superar un obstáculo tras otro practicando una conducción extrema. Y cuando toca bajarse del vehículo, la acción continúa porque el programa incluye espectáculos, deportes y competiciones al aire libre, conciertos musicales, actividades para los más pequeños, barbacoas... Aunque lo más esperado es observar el desfile de todos los vehículos, momento cumbre y que pone punto final a la cita.

Nosotros acudimos unos días antes para estrenar los más de 40 kilómetros de rutas disponibles con diferentes grados de dificultad, con el fin de sacar el jugo a la gama actual de modelos, desde el Renegade al Compass, pasando por los Cherokee y Grand Cherokee, y culminando con el Wrangler, referente en el mundo del todoterreno desde hace décadas.

Afrontamos las pistas más 'dóciles' con el Compass en su variante Trailhawk, dotada de mejores ángulos de ataque y salida, y de asistentes como el sistema Active Drive Low 4x4 o el Select-Terrain con cinco programas de conducción.

La dificultad media estaba reservada para el Cherokee y el Grand Cherokee, también en sus versiones Trailhawk, el último de ellos dotado de suspensión neumática Quadra-Lift y tracción total Quadra-Drive con diferencial trasero de deslizamiento limitado.

▲ La Jeep Camp es el evento anual más importante en la agenda de la marca. La edición 2019 se celebró en la localidad italiana de San Martino di Castrozza, donde se pudo probar la espectacular gama 4x4.

Y, cómo no, la joya de la corona era el Wrangler. En este caso con el acabado extremo Rubicon, el sistema 4x4 Rock-Trac con caja reductora, los bloqueos de diferencial electrónicos delantero y trasero o unos neumáticos de 32 pulgadas con los que el barro se convertía en mera anécdota. También afrontamos una 'pista americana' con todo tipo de obstáculos, cruces de puentes, inclinaciones laterales, troncos... que asumió sin 'despeinarse'.

▲ El programa incluye deportes, actuaciones, música en vivo... y esta noria panorámica.

En los descansos, a la hora de cambiar de vehículo, no vivimos el multitudinario y colorido ambiente festivo, pero sí pudimos disfrutar del área dedicada a Mopar, con una amplia oferta de sus variadas personalizaciones, accesorios, sus nuevas líneas de 'merchandising' y últimas ofertas en conectividad. También recorrimos el museo que daba cobijo a joyas históricas como el Jeep CJ5 de 1973, el Super Wagoneer de 1967, el J300 Gladiator de 1963 o el Cherokee Chief Levis de 1978.

Una cita para los amantes de la marca que llegan desde todos los puntos de Europa y que, sin duda, ya estarán pensando en la edición de 2020.

JEEP WRANGLER 1941
Edición limitada y 'moparizada'

Ocho de cada diez clientes quieren que su Jeep sea único. Por eso es tan importante el trabajo enfocado a la personalización de la gama. El Wrangler es especialmente activo en este sentido, con una extensa gama de ediciones limitadas a lo largo de su historia. La última se denomina 1941, en homenaje al año de nacimiento del popular Willys.

Disponible desde el próximo mes de septiembre en dos y cuatro puertas, con motor diésel 2.2 de 200 CV y acabado Rubicon, lo más llamativo es el excelente trabajo de diseño que ha llevado a cabo Mopar sobre este atractivo Wrangler 1941, que contempla hasta 200 accesorios para 'vestir' el vehículo.

Este auténtico 4x4 monta elementos tanto estéticos como prácticos de cara a un uso 'off road' duro. Entre sus bondades encontramos un kit de elevación de la suspensión de nada menos que cinco centímetros y opcionales como una toma de aire tipo 'snorkel', además de protecciones laterales inferiores, cantoneras negras, el mismo color con el que se remata la tapa del depósito de combustible, las exclusivas llantas, luces todoterreno, una mesa en el portón trasero o un llamativo adhesivo '1941' sobre el capó.

Una auténtica 'roca' para hacer todo tipo de 'off road' vestido con un traje mucho más exclusivo.

▲ La edición limitada Wrangler 1941 estará disponible desde septiembre en carrocería con dos y cuatro puertas y una línea de accesorios firmada por Mopar realmente exclusiva.

JEEP GLADIATOR **DEBUT EUROPEO**

Otra de las atracciones de la Jeep Camp 2019 fue ver, por primera vez sobre suelo europeo, el nuevo Gladiator, el regreso de la marca al universo pick-up 27 años después. Este modelo toma como base el Wrangler de cinco puertas, aunque es 78 centímetros más largo y estira la distancia entre ejes otros 48. La 'bañera' tiene 152 centímetros de largo, y bajo el capó ofrece dos propulsores V6, uno de gasolina con 285 CV y otro turbodiésel 3.0 con 260, ambos asociados a una caja automática de 8 relaciones. Llegará en la segunda mitad de 2020 con tres opciones de techo diferentes.

▲ El Gladiator es imparable gracias a las innumerables funciones 4x4 que presenta. Mopar ofrece hasta 300 accesorios para personalizarlo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.6 V6
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	3.605
Potencia máxima/rpm	285 CV/6.400
Par máximo/rpm	35,9 mkg/4.100
Tracción	Trasera o total
Caja de cambios	Automát. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	285/70 R17
Peso (kg)	2.245
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.487/1.877/1.872
Volumen caja de carga (l)	1.005
Capacidad depósito (l)	83,4
De 0 a 100 km/h (s)	8,6
Velocidad máx. (km/h)	156 (limitada)
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.
Emisiones CO_2 (g/km)	N.D.
Precios desde... (euros)	N.D.

M. Turiel / G. Arroyo || motor16@motor16.com

COCHE OFICIAL

+ en www.skoda.es

SKODA, CON EL **TOUR**

La 106 edición del Tour de Francia, que concluye el próximo 28 de julio en París, vuelve a contar con Skoda como vehículo oficial.

La marca colabora con el Tour por 16º año consecutivo y ha cedido un total 250 vehículos para dar cobertura al evento de los modelos Kodiaq, Karoq, Octavia y Superb. Este último es el 'coche rojo' del director del Tour, Christian Prudhomme, y será el único vehículo que cruce la línea de meta junto con los ciclistas.

ATENTOS A...

27 DE JULIO

El estadio Opel Arena (Mainz, Alemania) acoge la segunda edición del torneo de fútbol **Opel Cup**, que en esta ocasión disputarán el FSV Mainz 05, el Everton FC y el club español **Sevilla FC**.

OPEL CUP 2019

PEUGEOT MOTOCYCLES

+ en www.peugeot-motocycles.es

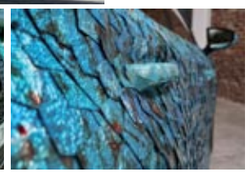
EMBAJADORES EN TRES RUEDAS

Los actores Octavi Pujades ('Cuerpo de élite'), Iván Massagué ('Pancho, el perro millonario') e Itziar Castro (en la foto) son los nuevos embajadores de Peugeot Motocycles. Los tres disfrutarán de un Peugeot Metropolis para sus desplazamientos personales. El maxiscooter de tres ruedas y 400 cc es el tope de gama del fabricante francés.

+ en https://lexusuxartcar.com

PREMIO INTERNACIONAL

▲ El segundo premio fue para el colectivo artístico francés Leitmotiv.



▲ El estudio de diseño Antoñito y Manolín, de Sevilla, se ha alzado con el primer premio en la final del concurso Lexus UX Art Car.

EL CONCURSO **LEXUS UX ART CAR** PREMIA A DOS ESPAÑOLES

El estudio de diseño español Antoñito y Manolín, compuesto por los creativos Trini Salamanca y Pablo Párraga, se ha alzado con el primer premio del concurso Lexus UX Art Car europeo con su obra 'Armadura de escamas', en la que han revestido la carrocería del todocamino UX 250h con una malla que emula la piel de los peces, tan presentes en la cultura y el arte japoneses.

El ganador de este certamen se dio a conocer en el Chantilly Arts & Elegance Richard Mille, uno de los principales festivales automovilísticos de Europa. Durante el evento, los asistentes votaron su 'art car' favorito de entre las propuestas de varios diseñadores europeos. Los ganadores participarán como invitados de Lexus en la Semana de Diseño de Milán, escaparate mundial del diseño, donde la marca está presente desde hace años.

+ en www.fiatprofessional.com

MASCOTAS

PERROS FELICES GRACIAS A **FIAT PROFESSIONAL**

Fiat Professional apoya desde hace un año el proyecto Perros felices, que busca la recuperación de perros abandonados. Hace unos días organizó con gran éxito el evento solidario 'Otra belleza canina' para buscar un nuevo hogar a estos animales, un acto al que asistieron famosos como el deportista Joe Arlauckas, los presentadores de televisión Carlos Sobera y Roberto Brasero o el actor Fernando Tejero.

+ en www.kia.com/es

DEPORTE

La marca **Kia** ha colaborado, un año más, con el **campus de baloncesto Calderón**. Promovido por el jugador de la NBA, José Manuel Calderón, reúne en Extremadura a unos 200 jóvenes de entre 8 y 16 años.

+ en www.mazda.es

COMPARTE RECUERDOS EN REDES SOCIALES

30 AÑOS DEL **MAZDA MX-5**

El Mazda MX-5 es uno de los coches que cuenta con más fans en todo el mundo. Prueba de ello es que, solo en nuestro país, el roadster más vendido de la historia cuenta con cinco clubs.

Ahora, la marca quiere rendirle homenaje por su 30 aniversario y ha propuesto a sus seguidores que compartan en redes sociales sus recuerdos en torno a él con el hashtag #30añosMX5.

Los ganadores recibirán un pack de regalos típicos de la época en la que llegó al mercado el modelo: un reproductor de casetes, una videoconsola, una cámara Polaroid y una miniatura del Mazda MX-5 original.

▲ Mazda premiará con regalos típicos de los años 90 a los ganadores del concurso del 30 aniversario del MX-5.

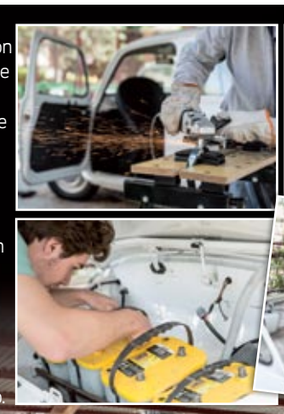
+ en www.seat.es

TRANSFORMADO POR ESTUDIANTES DE MADRID

ESTE **SEAT 600** ES ELÉCTRICO

Doce estudiantes de un colegio madrileño han transformado un Seat 600 de combustión en un modelo eléctrico. Invirtieron 150 horas de trabajo.

Manuel Amor, profesor de Tecnología en el colegio madrileño San Patricio, quería buscar un proyecto para motivar a sus alumnos. Y no se le ocurrió mejor idea que transformar un coche de combustión en un eléctrico. El modelo elegido fue el Seat 600, «perfecto porque al pesar poco necesita menos batería y un motor más pequeño», ha explicado. Se pusieron manos a la obra y, 150 horas de clase después, el Seat 600 de la imagen cuenta con pantalla táctil, control de luces automático y funciona con electricidad. A la vez, este proyecto les ha permitido conocer mejor la historia de este utilitario que motorizó la España de los años 50.



▶▼ La unión de la caja de cambios y el motor fue uno de los principales retos a los que se enfrentaron para convertir este Seat 600 de gasolina en un eléctrico.

+ en https://feliziudad.renault.es

RENAULT

LA BANDERA FELIZIUDAD, ORGULLO DE TU BARRIO

Renault, una de las marcas más implicadas con la sostenibilidad con su amplia gama de vehículos eléctricos, se ha asociado con EIT InnoEnergy, empresa reconocida en la innovación de energía sostenible en Europa, con el fin de fomentar la movilidad limpia al alcance de todos.

Esta iniciativa, pionera en el viejo continente, tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de los barrios, asesorando proyectos y otorgando certificados que lo acrediten. Se estudiarán las iniciativas de la Adminstración, ayuntamientos, comunidades de vecinos... pero también a título personal.

+ en www.bugatti.com

ANIVERSARIO

BUGATTI CUMPLE 40.000 DÍAS

Bugatti ha celebrado recientemente sus 40.000 días de vida recordando todos esos valores que como marca han pervivido desde 1909, el año en que fue fundada por un inmigrante italiano llamado Ettore Bugatti.

Pasión, búsqueda de la perfección, deportividad, etc... son características reconocibles en los coches de la marca, tanto en su pasado como en los nuevos Chiron o Divo.

A FALTA DE LAS CITAS DE ASSEN Y BRANDS HATCH, LA ESPAÑOL A MARTA GARCÍA ES TERCERA EN LA GENERAL, TRAS CHADWICK Y VISSER

Armas de mujer

▲▶▼ De arriba abajo, la británica Chatwick, la española García y la holandesa Visser, las tres mujeres que dominan el certamen. Chatwick acaba de ser seleccionada por Williams como piloto de desarrollo y Visser es piloto oficial de BMW.

Por primera vez en la historia del automovilismo se ha creado un campeonato exclusivamente femenino, las Women Series, cuyo objetivo persigue incrementar la exposición y visibilidad de las mujeres en los monoplazas y fomentar su pugna directa con los hombres, con la ambición última de facilitar su camino hacia la Fórmula 1.

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

Desde hace más de cuarenta años una mujer no participa en una carrera de Fórmula 1. En los 68 años de su historia, más de mil pruebas y cerca de novecientos pilotos, solo dos han sido mujeres. La primera fue María Teresa de Filippis, mientras que Lela Lombardi participó en doce grandes premios a mediados de los setenta. La italiana Giovanna Amatti fue la última en intentarlo, pero no pudo clasificarse durante 1992. Desde entonces la máxima categoría del automovilismo ha ampliado espectacularmente su exposición global, pero sin mujeres a bordo de sus monoplazas. Sin embargo, a pesar de la explosión de campeonatos y categorías en las últimas dos décadas, la presencia femenina ha sido reducida y limitada a casos aislados. El ejemplo de la colombiana Tatiana Calderón es una excepción. En la actualidad compite en la Fórmula 2 y también es piloto de desarrollo del equipo Alfa Romeo de Fórmula 1. Por detrás se extiende un gran desierto que pretende cruzar el recién nacido Women Series.

El certamen pretende remediar la ausencia femenina en la Fórmula 1, pero también en categorías inferiores. Su nacimiento se justifica por las dificultades que las féminas afrontan deportiva y económicamente. En semejante contexto, uno de los primeros objetivos era seleccionar el mejor talento femenino de circuitos, para luego financiar su participación con monoplazas idénticos para todas las elegidas. El objetivo final de sus organizadores es romper lo que denominan el "techo de cristal" de la mujer en el mundo de las carreras. El número de jóvenes pilotos en el mundo del karting podría invitar al optimismo, pero la realidad posterior es diferente. Solo a base de gran coraje, talento, singular determinación y recursos económicos algunas han sido capaces de romper ese techo de cristal.

"Hay muy pocas mujeres en el mundo compitiendo en monoplazas actualmente", explicaba Catherine Bond Muir, responsable del campeonato, "las Women Series aumentarán su número significativamente, mostrando el potencial de muchas de ellas". Según Bond Muir, el objetivo último del campeonato es convertir a sus protagonistas en "superestrellas globales, modelos inspiradores para las mujeres en todo el mundo". "Pasé años viendo lo que hacían los demás. Me gustaba la idea de un campeonato único, por lo que a final de año podremos decir que la ganadora es "la piloto más rápida", explica Bond Muir, quien se ha rodeado de nombres de gran experiencia y prestigio para el desarrollo del certamen. Incluso Adrian Newey, uno de los ingenieros más famosos de la historia de la Fórmula 1, se ha prestado para contribuir con su experiencia y criterio como asesor del consejo organizador.

Como también Dave Ryan, antiguo director deportivo de McLaren. O el expiloto David Coulthard, quien también se ha involucrado desde el punto de vista mediático. "Creemos que tanto hombres como mujeres pueden competir unos contra otros en igualdad de condiciones si se les da la oportunidad", explicaba el escocés en el lanzamiento del campeonato. Sin embargo, se ha confirmado que las mujeres encuentran ese "techo de cristal" al llegar a la Fórmula 3 o GP3. A partir de estos campeonatos resulta muy complicado mantener la curva de aprendizaje por falta de financiación más que ausencia de talento. Este es el objetivo de las Women Series: establecer un entorno competitivo exclusivamente femenino en el que las pilotos puedan adquirir experiencia a niveles superiores y competir con los mejores masculinos en igualdad de condiciones. Junto a la financiación de su participación y la experiencia deportiva adquirida, el monto final de premios representa otro de los grandes alicientes de las Women Series, ya que alcanza el

LA BRITÁNICA JAMIE CHADWICK, QUE LIDERA EL CAMPEONATO, ACABA DE SER SELECCIONADA PILOTO DE DESARROLLO DE WILLIAMS

millón y medio de dólares, con un tercio del mismo destinado a proyectos de competición futuros para la ganadora del certamen.

La primera edición consiste en seis pruebas de media hora, compartidas con el DTM alemán. En el futuro, el campeonato podría expandirse por Australia, Asia y América. Sus organizadores también han garantizado una buena exposición mediática. Por ejemplo, Channel Four retransmite en Gran Bretaña cada carrera en directo, con David Coulthard y algunas de las figuras televisivas de la Fórmula 1 al frente.

Con tales pilares organizativos, el siguiente paso fue elegir a las mejores pilotos del panorama internacional a nivel global. Inicialmente fueron admitidas 54 candidaturas, filtradas luego a través de un exhaustivo proceso que determinaba las veinte finalistas. La primera fase arrancó en Wachauring (Austria) durante de tres días y realizado por un ex de la Fórmula 1, Alex Wurz, y basado en el Young Driver Excellence Academy, el programa de jóvenes pilotos de la FIA. La fase final tuvo lugar en Almería, donde diferentes pruebas psicofísicas, que incluían el pilotaje del monoplaza del certamen (Tatuus F318), determinaron las lista final. Todas recibieron adicionalmente un curso intensivo de diferentes facetas relacionadas con el pilotaje, la salud y los medios de comunicación.

Entre las dieciocho elegidas para competir en la primera edición del Women Series se encuentra la española Marta García. Con solo dieciocho años y una brillante trayectoria en el karting, vio peligrar su carrera por falta de apoyo económico. “Es el comienzo de una segunda oportunidad, y con un coche de carreras de verdad. Este año me proporcionará mucha experiencia y me permitirá recuperar todos los kilómetros que perdí el año pasado”, explicaba tras no poder seguir en el seno de la Renault Sport F1 Academy. “El año pasado estaba en los karts porque no tenía presupuesto o patrocinadores para correr. Dejé la Fórmula 4 española con Renault en 2017, así que no podía pilotar el año pasado, y volví a los karts. Por supuesto, ahora atraigo más atención que antes”, reconocía tras subir al podio de Hockenheim en la primera carrera del campeonato.

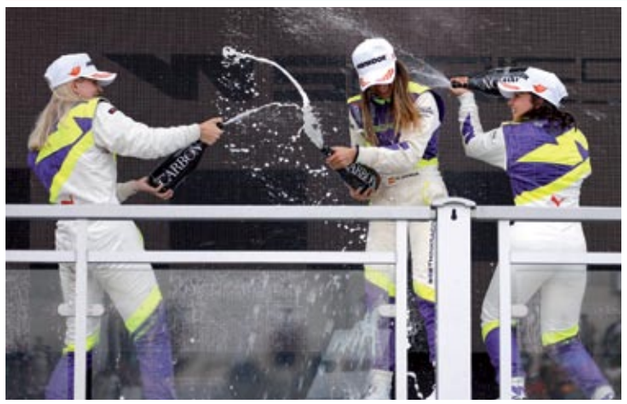
Entre las pilotos que acompañan a García se encuentran algunas de las mejores figuras femeninas a nivel internacional; como la británica Jamie Chadwick, Vicky Piria y Alice Powell, o la holandesa Beitske Visser, que ha competido en GP3 e incluso en las World Series, además de ser piloto oficial de BMW. Las Women Series apuestan por el talento, pero buscando cubrir diferentes niveles de experiencia y dificultad para competir. Por ello también han seleccionado pilotos cuya procedencia dificulta su acceso a la pirámide internacional de monoplazas. Como por ejemplo la japonesa Miki Koyama, la australiana Caitlin Wood o la sudafricana Tasmin Pepper. “Me ha permitido destacar como piloto, especialmente en mi país”, explicaba esta última, “porque para una sudafricana es muy difícil competir internacionalmente, así que es una gran oportunidad para poder dar el salto. He recibido mucha atención, y formar parte de las Women Series es realmente increíble”.

Tras cuatro pruebas celebradas, Chadwick y Visser han dominado hasta el momento. Fabienne Wohlwend lograba la pole en Misano y un podio en la cita italiana. Pero Marta García ha entrado en la liza por el título con su primera y reciente victoria en Norisring, la cuarta prueba del campeonato. Tras la arrancada, la española dejó a su estela a Visser y Chadwick –recientemente seleccionada como piloto de desarrollo de Williams–, quienes no pudieron seguir su ritmo y se disputaron entre ellas la segunda posición. La holandesa recortaba diferencias en la clasificación general, y a falta de las dos citas finales, en Assen y Brands Hatch, García cuenta con 60 puntos por los 83 de Chadwick y los 73 de Visser.

“A pesar de haber ganado sigo aprendiendo”, explicaba la española tras un triunfo que le ha proporcionado una gran proyección internacional. “Las Women Series te dan una gran visibilidad, ayuda a que la gente me conozca, incluyendo también a los equipos del DTM. Y ayuda a encontrar patrocinadores o quizás un puesto en algún equipo”. García está personificando el objetivo de los promotores de las Women Series, que busca dar continuidad a la experiencia ganada en el certamen. “He hablado con mi manager para hacer algunas carreras de Fórmula Renault en la parte final del año, explica García, que intenta aprovechar la estela de su actuación en las World Series y quiere repetir el próximo año en el campeonato.

“Nuestros expertos son de la firme opinión que, al final, es posible que las mujeres lleguen a la Fórmula 1”, explican los organizadores del certamen en su declaración de intenciones. “No hay barreras físicas, psicológicas, biológicas u hormonales que lo impidan. No todo piloto masculino es tan rápido como Sebastian Vettel o Lewis Hamilton, ni tampoco la mejor de las Women Series podría serlo como estos brillantes y múltiples campeones. Sería poco razonable tener semejantes expectativas. Pero con el tiempo y la experiencia, esperamos que las mejores graduadas del campeonato puedan competir en la Fórmula 1 en términos de igualdad con la mayoría de sus rivales masculinos”. El tiempo dirá. De momento, las Women Series son armas de mujer... y piloto.

◀▼▶ Marta García –izquierda– lograba su primera ‘pole’ y su primer triunfo en la cita de Norisring, situándose en tercera posición de la general a falta de dos citas. En la imagen inferior, la española, en el centro, celebra su victoria con Visser, segunda en la clasificación, y Chatwick, que lidera las Women Series.



MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS COMPRAS DE **PARTICULARES CAEN EN PICADO**

Con 130.519 turismos y vehículos todoterreno vendidos cerraba junio el mercado nacional, cifra que supone un 8,3 % de descenso sobre el año pasado y, según Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores), el peor junio desde 2015. Además, y salvo el paréntesis de abril, se acumulan tres trimestres de caídas, con un preocupante descenso continuado de las compras de particulares, que presenta en junio el décimo mes a la baja, con 50.408 unidades (-17,9 %) y caídas de dos dígitos en prácticamente todas las autonomías de España. Del retroceso general del mercado en junio solo se salvan tres integrantes del 'top ten' (Seat, + 9,7 %; Opel, +3,3 % y Dacia, +8,4 %), frente a la caída de dos dígitos de Volkswagen (-18,6 %), Toyota (-14,3 %), Fiat (-18 %) y Kia (-12,2 %). Preocupante situación a la que se unen las 35.000 operaciones en los dos últimos días del mes, realizadas especialmente por los concesionarios, obligados a «automatricular más de lo habitual para mantener artificialmente el mercado y frenar la caída», apunta Marta Blázquez, la vicepresidenta ejecutiva de Faconauto.

Más escasos y ajustados son los positivos en el semestre (Seat, 1,0 % y Peugeot 0,6 %), que suma 692.472 entregas (-5,7 %) y en el que el canal de particulares (295,445 unidades) presenta una caída del 12,3 %.

Como modelo más vendido en el junio aparece el Dacia Sandero, que también es el segundo en la suma del año, tras desplazar al Nissan Qashqai a la tercera plaza. El Dacia va camino de ser, por séptimo año consecutivo, el modelo más comprado por los particulares, liderazgo que mantiene en el semestre que acaba de transcurrir.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Junio		Enero-Junio	
SEAT	12.656	SEAT	63.093
VW	10.873	PEUGEOT	55.193
RENAULT	10.664	RENAULT	52.131
PEUGEOT	10.266	VW	51.091
OPEL	9.022	OPEL	42.484
CITROEN	7.545	CITROEN	39.136
TOYOTA	6.679	TOYOTA	37.988
DACIA	5.932	HYUNDAI	31.035
FIAT	5.716	KIA	29.823
KIA	5.681	FIAT	29.810

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Junio		Enero-Junio	
SANDERO	3.759	LEÓN	20.650
ARONA	3.587	SANDERO	17.519
MÉGANE	3.536	QASHQAI	16.727
LEÓN	3.489	CLIO	15.494
GOLF	3.273	MÉGANE	15.338
CLIO	2.734	IBIZA	14.414
500	2.675	ARONA	13.651
208	2.672	GOLF	13.374
CORSA	2.570	208	13.213
QASHQAI	2.567	C3	13.170

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

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

PEUGEOT

Diecisiete opciones **en el renovado 208**

Ya está disponible en los concesionarios españoles el nuevo 208, que llega al mercado con una amplia oferta, fruto de combinar cinco motorizaciones, cinco acabados y cambio manual o automático de ocho marchas, para que el comprador encuentre la versión que más se ajusta a sus gustos o necesidades en esas diecisiete opciones diferentes que integran la gama.

La gran novedad en esta nueva generación del utilitario francés, que destaca por diseño y una tecnología de vanguardia a la altura de modelos de segmentos superiores, es la llegada de la versión eléctrica. El e-208, el primer coche cien por cien eléctrico de la firma gala, va impulsado por un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y tiene una batería de 50 kWh de capacidad que ofrece 340 kilómetros de autonomía WLTP.

Acorde con la apuesta tecnológica de la marca, en el 208 no faltan las más avanzadas funciones de ayuda a la conducción: control de crucero adaptativo con función Stop & Go, con instrucciones ajustables de distancia de seguridad, Lane Position Assist (LPA), Full Park Assist con función perimétrica Flankguard, freno automático de emergencia que detecta peatones y ciclistas de día y de noche hasta a 140 Km/h, o alerta activa de cambio involuntario de carril con corrección de trayectoria desde 65 km/h.

PRECIOS

PureTech 75 CV Like	13.200 €
PureTech 75 CV Active	14.200 €
PureTech 100 CV Active	15.400 €
PureTech 100 CV Allure	16.800 €
PureTech 100 CV GT Line	18.700 €
PureTech 100 CV EAT8 Active	17.000 €
PureTech 100 CV EAT8 Allure	18.400 €
PureTech 100 CV EAT8 GT Line	20.300 €
PureTech 130 CV EAT8 Allure	20.200 €
PureTech 130 CV EAT8 GT Line	22.100 €
BlueHDI 100 CV Active	17.400 €
BlueHDI 100 CV Allure	18.800 €
BlueHDI 100 CV GT Line	20.700 €
e-208 Active	29.850 €
e-208 Allure	30.550 €
e-208 GT Line	32.450 €
e-208 GT	34.800 €

VOLKSWAGEN

Passat: cinco elecciones, de momento

Berlina o Variant, cuatro niveles de equipamiento, cambio automático DSG de siete marchas, el motor 2.0 TSI de 190 CV y los diésel TDI 1.6 de 120 y 2.0 de 190 CV integran, de momento, la gama con la que Volkswagen inicia la comercialización del Passat en España. Oferta que pronto se completará con otras motorizaciones, como la versión GTE de tecnología híbrida enchufable o el tracción total Alltrack. En su renovación, el segundo Volkswagen más vendido de la historia apuesta por la tecnología, el infoentretenimiento y la conectividad, convertido en el primer modelo de la marca que se puede conducir de forma semiautomática prácticamente a cualquier velocidad. De ello se encarga el conjunto de sistemas de asistencia agrupados bajo el IQ.DRIVE, el Travel Assist, que se apoya en un volante captativo –lo estrena el Passat–. Novedad también son los faros matriciales LED IQ.LIGHT y el Volkswagen We, desarrollado por la marca para agrupar servicios online móviles, con España como piloto de la puesta en marcha de esa plataforma.

PRECIOS

	Berlina	Variant
Passat 1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.*	33.520 €	34.650 €
Business 1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.*	34.730 €	35.850 €
Executive 1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.	36.680 €	37.890 €
R-Line 2.0 TSI 190CV DSG 7 vel.	38.970 €	40.140 €
R-Line 2.0 TDI 190CV DSG 7 vel.*	42.570 €	43.700 €

SKODA

Nuevo Superb, **con mejora de equipamiento** en su lanzamiento

En el lanzamiento de su actualizado buque insignia, que se inicia con 26 versiones –y crecerán a finales de año con nuevos motores y una opción híbrida enchufable–, Skoda complementa el equipamiento de serie en los cinco acabado disponibles con un pack de regalo. Supone desde sensores de aparcamiento delanteros y traseros, climatizador y sensor de luces y lluvia en el nivel de acceso (Active) hasta climatizador trizona, asientos calecfactables, virtual Copckit, Side Assist y control adaptativo de velocidad hasta 210 km/h, en el tope de gama (L&K).

Como novedad llega la variante Scout, que potencia el aspecto 'off road' del Combi y va asociada a la tracción total; la mejora de lanzamiento comprende navegador Admunsen con Infotaiment Online, cámara trasera, Side Assist y control adaptativo de velocidad hasta 210 km/h. Además, debutan en un Skoda los faros Matrix Full LED, el Control de Crucero Predictivo y el Side Assist.

PRECIOS

	Berlina	Combi
Active 1.6 TDI 120 CV DSG	31.590 €	32.690 €
Ambition 1.6 TDI 120 CV DSG	32.960 €	34.360 €
Ambition 2.0 TDI 190 CV DSG	37.060 €	38.460 €
Ambition 2.0 TDI 190 CV DSG 4x4	39.690 €	41.090 €
Sportline 2.0 TDI 190 CV DSG	41.950 €	43.900 €
Sportline 2.0 TDI 190 CV DSG 4x4	46.370 €	46.590 €
Sportline 2.0 TSI 190 CV DSG	42.600 €	43.050 €
Sportline 2.0 TSI 272 CV DSG 4x4	45.290 €	47.490 €
Style 2.0 TDI 190 CV DSG	38.170 €	39.710 €
Style 2.0 TDI 190 CV DSG 4x4	41.340 €	42.340 €
L&K 2.0 TDI 190 CV DSG	47.340 €	47.340 €
L&K 2.0 TDI 190 CV DSG 4x4	48.640 €	49.140 €
Scout 2.0 TDI 190 CV DSG 4x4	-	44.990 €
Scout 2.0 TSI 272 CV DSG 4x4	-	45.990 €

MERCEDES-BENZ

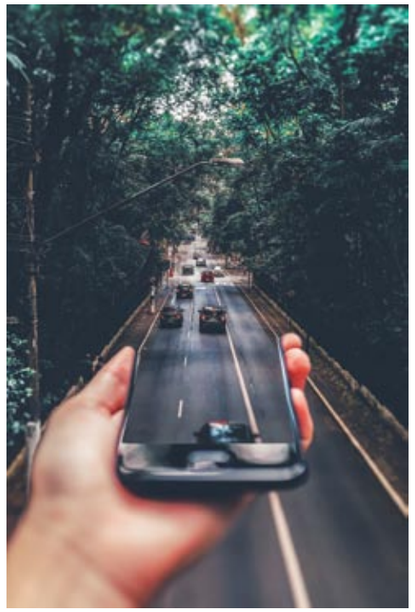
SINGULAR S 65

348.878 euros cuesta el S 65 Final Edition, pieza de colección para los amantes de los motores V12. Sólo se fabricarán 130 unidades de esta berlina, que se ofrece en un metalizado negro obsidiana de alto brillo y con numerosos detalles, que destacan su carácter único y representativo, como el amplísimo y sofisticado equipamiento –incluida funda antipolvo–, el singular interior, la placa acreditativa de la edición limitada en la consola central o el embellecedor «AMG Edition» en el volante.

DRÄGE

ETILÓMETROS DE REFERENCIA

Recomendados por la UE, que hará obligatorio un interfaz para la conexión de etilómetros a partir de mayo de 2022 en los vehículos nuevos, y de 2024 en los ya existentes, los Interlock de Dräger son una buena herramienta para luchar contra la siniestralidad vial consecuencia del alcohol. Estos dispositivos, que miden el grado de alcohol en aire espirado, cuentan con un inmovilizador del vehículo, que desbloquea el arranque sólo cuando no hay dosis infractoras de sustancias etílicas.



Los coches también **se compran por Internet**

Es una realidad, las compras en Internet aumentan cada día más. Se compra de todo: ropa, zapatos, electrodomésticos… Entonces, ¿por qué no comprar también un coche?

Con el lanzamiento de Baicars fue lo primero que nos planteamos. Tenemos claro que, como todo al principio, se trata de una decisión difícil, que la compra de un coche a través de la red no se toma a la ligera y que hay que tener muchas cosas en cuenta antes de dar el salto.

Sin embargo, nos hemos ganado la confianza de los compradores gracias a la información más que detallada que damos sobre los vehículos de ocasión, que vienen, además, de concesionarios oficiales.

Sabemos que el internauta necesita –y quiere– toda la información sobre el modelo de coche para tomar una decisión de este calibre. Por eso, nosotros mismos somos los que seleccionamos el coche para poner en venta exclusivamente los mejores. Los coches que se encuentran en venta en Baicars requieren de una serie de características y pasan por varias pruebas para verificar que son coches de ocasión de alta calidad.

Para que el comprador no tenga que investigar más de lo necesario, le ofrecemos en detalle todas las características del coche en un mismo lugar: el modelo, etiqueta medioambiental, kilómetros, año de matriculación, extras que incluye, amplio reportaje de fotos, vídeos 360º interior y exterior, certificados mecánicos sobre el estado del vehículo… En definitiva, hacemos un escaneo completo y se lo ofrecemos sin ocultar ni un detalle.

Pero no sólo lo dicho anteriormente convence a la persona que quiere comprar un coche de ocasión a través de internet. Los compradores tienen unas necesidades que no todos son capaces de cubrir, ni siquiera concesionarios. Es necesario ofrecer unas garantías, clave en el proceso de compra.

GARANTÍA Y COMPROMISO BAICARS

Nuestro compromiso se basa en ofrecer transparencia en la experiencia de compra del vehículo, comercializando únicamente coches eficientes que cumplen como mínimo con el distintivo C.

Para lograr la transparencia, consideramos los certificados, documentos elaborados por técnicos especialistas que dan fe del estado real del vehículo, añadiendo la información que la DGT dispone de todos y cada uno de los vehículos que comercializamos. Si ha sido utilizado como coche de alquiler, lo decimos, no hay que tener miedo a contarlo. De hecho, la mayoría de los seminuevos que puedes encontrar en el mercado lo son.

Para que el cliente tenga plena seguridad de comprar de manera online los vehículos, incluimos la garantía mecánica legal establecida de 24 meses y, además, la opción de la devolución del vehículo, retirándolo del lugar de entrega. Sin preguntas.

Nuestra visión de la transparencia en el proceso de compra llega hasta en los precios. El precio Baicars no contiene sorpresas, es el mismo tanto si se financia con nuestra empresa financiera colaboradora como si se paga al contado. No jugamos con los descuentos procedentes de las financieras para luego aplicar unas tasas de interés que casi llegan al 10%.

Y para finalizar, incluimos en el precio la parte que más nos gusta a todos cuando compramos un vehículo: la entrega del vehículo en el domicilio sin cargos extra. Baicars quiere cuidar con mimo esta parte tan importante, destinando recursos a ella con una entrega personalizada para que el grado de satisfacción, o lo que ahora denominamos "experiencia de compra", sea sobresaliente.

Porque con Baicars, comprar un coche online y con garantías es más fácil que nunca.

¿Te apuntas a la nueva revolución de comprar coches como nuevos 100% online?

Baicars, un proyecto de Baiback.

Ignacio Martín
Responsable de Baicars

MAXUS

LISTO PARA EL MERCADO ESPAÑOL

Con la venta de sus furgonetas diésel y eléctricas el fabricante de vehículos de origen inglés bajo la órbita de SAIC Motor ha iniciado su aterrizaje en el mercado español, donde cuenta con 21 concesionarios, que serán 38 a finales de año. Disponible en tres versiones (furgón 10,2 m^3 y 11,4 m^3 y chasis cabina), la eléctrica EV80 ofrece más de 200 kilómetros de autonomía en reparto urbano, mientras la V80, polivalente diésel de 3,5 toneladas, se ofrece con tres capacidades de carga y chasis cabina. Se suman diferentes configuraciones y motorizaciones diesel eco VM de 2,5 litros, hasta la llegada el próximo año de las cinco toneladas.

OPTEVEN IBERIA

MANTENIMIENTO Y GARANTÍA MECÁNICA

La filial española del Grupo Opteven aboga por servicios «todo incluido», con productos de alta calidad. Su pack de Garantía y Mantenimiento ofrece a los vehículos de ocasión de hasta cinco años las coberturas habituales de los fabricantes para sus coches nuevos, con la posibilidad de contratar en un solo producto extensión de garantía mecánica, mantenimiento programado, elementos de desgaste y otros servicios adicionales. Se trata de un modelo convertido en referente en Francia e Italia, pero adaptado a las particularidades del mercado español y con capacidad de dar cobertura a unidades de hasta dieciséis años, incluso.

opteven

OPEL

Nuevo Corsa, banderazo de salida

La nueva generación del utilitario alemán se pone a la venta con una gama integrada por trece opciones, entre las que se incluyen el estreno de la versión cien por cien eléctrica, disponible con dos acabados, y la First Edition, unida al lanzamiento del modelo que, a un equipamiento exhaustivo, añade un alquiler a modo de renting para particulares, que permite disponer de Corsa-e y servicios, incluido seguro a todo riesgo y mantenimiento, por 14 euros al día.

Todos los Corsa de esta sexta generación se fabrican en exclusiva en la planta española de Figueruelas (Zaragoza) e inician su comercialización con un descuento de 4.623 y 3.509, en función de la versión de gasolina o diésel elegida.

PRECIOS

Edition 1.2 XEL MT5 75 CV	16.300 €
Elegance 1.2 XEL MT5 75 CV	18.200 €
Edition 1.2T XHL MT6 100 CV	17.700 €
GS-Line 1.2T XHL MT6 100 CV	19.500 €
Elegance 1.2T XHL MT6 100 CV	19.600 €
Elegance 1.2T XHT AT8 100 CV	21.700 €
GS-Line 1.2T XHT AT8 130 CV	22.300 €
Edition 1.5D DT MT6 100 CV	19.600 €
GS-Line 1.5D DT MT6 100 CV	21.400 €
Elegance 1.5D DT MT6 100 CV	21.500 €
Selection-e BEV 50kWh 136 CV	29.900 €
Edition-e BEV 50kWh 136 CV	30.850 €
First Edition BEV 50kWh 136 CV	33.600 €

FIAT

Dolcevita, 500 de aniversario

Descapotable o berlina, impulsado por el 1.2 de gasolina de 69 CV, con caja manual o automática Dualogic y un precio que parte de 15.650 euros, el 500 Dolcevita se suma a las más de treinta ediciones especiales que en los últimos doce años ha tenido el coche italiano, que cumple 62 años –diez el descapotable–. Esta primera edición especial de la nueva gama 500 pone en el blanco, rojo y capota de rayas azules el recuerdo de la Rivera italiana en los sesenta.

RENAULT

Master y Trafic, nueva dimensión

La marca del rombo ha renovado sus furgones 'best seller', para los que cuenta con 41 concesionarios Renault Pro+ en España –serán 44 a final de año–, una red especializada en atender las necesidades específicas de los clientes profesionales. En esta nueva generación, Master y Trafic mejoran estética, motorizaciones y tecnología, configurando hasta 350 y 275 versiones diferentes, respectivamente. Se unen conectividad y un nivel de calidad comparable a la de los vehículos particulares, en ese afán por dar mayor satisfacción a sus clientes profesionales.

PRECIOS TRAFIC

	COMBI MIXTO	COMBI 9	PASSENGER	SPACECLASS
Blue dCi 95 CV	32.602 €	-	-	-
Blue dCi 120 CV	34.719 €	34.875 €	37.326 €	-
Blue dCi 145 CV	35.373 €	35.691 €	38.141 €	34.903 €
Blue dCi 145 CV Aut.	37.672 €	38.072 €	40.522 €	37.284 €
Blue dCi 170 CV	36.335 €	-	-	-
Blue dCi 170CV Aut.	38.695 €	39.094 €	41.563 €	38.355 €

NORTHGATE

FURGONES FRIGORÍFICOS DE GNC

Las necesidades de movilidad de las empresas que trabajan con productos perecederos han centrado la atención de Northgate Renting Flexible, que ha encontrado la solución en los furgones adaptados a GNC y transformados en frigoríficos. Nueva flota que garantiza el control que requiere la cadena de frío, a la vez que proporciona un vehículo sin restricciones medioambientales y con mas autonomía que los eléctricos de temperatura controlada, que también ofrece.

MAPFRE

CLÁSICOS CON COBERTURA

Motos y coches clásicos –más de 25 años y bien conservados– pueden aprovechar el seguro de Mapfre. Una póliza que se puede contratar desde 105 euros para coche y desde 87 euros para motos, que cubre responsabilidad civil, defensa jurídica, rotura de parabrisas y lunas y asistencia en viajes, entre otras cosas.

¿DEBERÍA HABER MÁS GTI EN LA GAMA VW

Ramón Solís

Creo que las siglas GTI son prácticamente una marca por sí misma dentro de Volkswagen. Por eso me cuesta entender que sólo se hayan asociado a modelos como el Golf y el Polo porque pienso que hay modelos a lo largo de todos estos años que habrían tenido más tirón deportivo si hubieran llevado las siglas GTI. ¿Saben si hay alguna limitación por tamaño o peso en este sentido dentro de la marca? Muy agradecido.

RESPUESTA

Estamos de acuerdo contigo en la primera parte, en la que comentas que las siglas GTI son prácticamente una marca por sí misma dentro de Volkswagen, pero tenemos algunas matizaciones que hacerte después. La primera es que no tenemos constancia de que el tamaño o el peso tengan algo que ver para ser portador de esas siglas, más allá de lo que dicte la lógica. Por muy potente que hubiera sido el desaparecido Phaeton, que lo era, no parece de recibo asociarlo a las siglas GTI.

Esta denominación nació con el Golf en 1976, versión que ofrecía 110 CV de potencia, y se han mantenido en este modelo hasta la actual generación, que en su variante Performance presume de 245 caballos. También el Polo se apuntó a esta 'moda', pero la variante GTI no llegó hasta 1998, con 120 CV de potencia, 30 menos que el Golf GTI con el que compartía gama ese año. Actualmente presume de 200 CV.

No obstante, la saga GTI va más allá de estos dos modelos a los que te refieres. Se te ha pasado por alto que hay un Up! GTI con 115 CV que no se vende España, y que en el año 2000 hubo un Lupo GTI que ofrecía 125 CV de potencia. Además, el Scirocco GTI debutó junto al Golf GTI en 1976 con la misma potencia, 110 CV. Sin embargo, este modelo abandonó luego esas siglas para apuntarse a las GTS e incluso R, esta última el bastión más radical en cuanto a deportividad.

En 1977 de fabricó un Passat GTI concept con 110 CV, pero la idea no terminó de cuajar. Esta berlina se siente más cómoda con denominaciones como la línea R-Line.

CARTA DE LA SEMANA

¿POR QUÉ TOYOTA SIGUE APOSTANDO POR LAS BATERÍAS DE NÍQUEL EN LUGAR DE LAS DE LITIO?

Carlos Hernández

Siempre he leído que las baterías de iones de litio son mejores que las de níquel e hidruro metálico, por eso no entiendo que Toyota siga fiel a estas últimas, incluso en modelos nuevos como el último Corolla. ¿Hay algo que se me escapa? Gracias.

RESPUESTA

Pues no se te escapa nada si te refieres, obviamente, a algo 'raro'. Toyota es pionera en cuanto a tecnología híbrida se refiere y siempre ha apostado por baterías de níquel e hidruro metálico que han demostrado ser realmente fiables y más económicas. Y no es que renuncien a las de iones de litio, ni mucho menos. De hecho estas últimas las han utilizado en modelos como el Prius+ de siete plazas o en el último Prius híbrido enchufable.

Por cierto, también utilizan una batería de iones de litio en el nuevo Corolla, pero con 'matices'. Como sabrás, este modelo cuenta con dos versiones, una 125H con 122 CV de potencia y otra 180H con 180 CV. Curiosamente, el menos potente en sus variantes con carrocería 5 puertas y familiar Touring Sports monta una batería de litio. El resto de la gama, es decir, con el sistema híbrido 180H, y en el 125H con carrocería Sedán, siguen montando un acumulador tradicional de níquel e hidruro metálico. Y otra curiosidad: entre estos últimos la batería también es diferente porque la que se utiliza en los 180H tiene más celdas y tensión nominal que la del Sedán 125H.

La explicación es básicamente por temas de logística, ya que el 5 puertas y el Touring Sports se fabrican en Reino Unido, mientras que el Sedán se ensambla en Turquía junto al CH-R, que lleva esa misma batería.

- **mándanos tu carta a:** c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
- **mándanos tu mail a:** cartasaldirector@motor16.com
- **mándanos tu fax al:** 916 857 992
- **para números atrasados llama al:** 916 857 990

Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

CONSULTAS RÁPIDAS

LEVAS CON DISTINTA FUNCIÓN

Antonio Grande

Pues es tal y como lo dices. La variante híbrida del Honda CR-V podemos decir que es más 'eléctrica' que rivales tipo Toyota Rav4, ya que el motor eléctrico cobra un mayor protagonismo a la hora de impulsar el vehículo. El cambio es de una sola velocidad, por eso las levas que lleva en el volante no son, lógicamente, para cambiar de marcha. En este caso sirven para regular la intensidad de la frenada regenerativa en cuatro niveles, con el fin de aprovechar al máximo la carga de la batería. Es el mismo sistema que utilizan muchos vehículos eléctricos o híbridos enchufables.

RELACIÓN DE DESMULTIPLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN

Alfonso Ruiz

Cuando se da este dato se indica el número de vueltas teóricas que hay que dar al volante para que las ruedas directrices giresen 360 grados. Cuantas más vueltas se den, menor será el esfuerzo, pero sería un 'infierno' a la hora de maniobrar o afrontar zonas con curvas muy cerradas. A mayor número de vueltas la dirección será más desmultiplicada y menos directa. Por ejemplo, cuando se indican valores como 14:1 o 20:1, la primera será más directa que la segunda porque necesitaría seis vueltas menos para girar 360 grados.

CONSULTAS RÁPIDAS

CUANDO EN UN CRUCE REGULADO POR SEMÁFOROS, FUNCIONANDO CORRECTAMENTE, HAY UN AGENTE QUE DA LA ORDEN CONTRARIA A LO QUE INDICA EL SEMÁFORO, SIEMPRE DUDO SOBRE A QUIÉN TENGO QUE HACER CASO.

Hay que recordar que las normas de circulación establecen varios tipos de señalización y, entre ellas, se encuentran tanto las que pueda dar un agente, como las que puedan indicar las señales verticales u horizontales. En este caso un semáforo sería una señal vertical.

Pues bien, al igual que se establecen los tipos de señales, también se regula la prioridad entre las mismas, ya que, incluso, en ocasiones pueden ser contradictorias entre ellas, que es precisamente lo que ocurre cuando un agente regula un cruce que, a su vez, ya está regulado por semáforos.

En este sentido se debe recordar que la prioridad entre los distintos tipos de señales es la siguiente:

▶En primer lugar siempre hay que obedecer las señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.

▶A continuación habría que obedecer la señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía y señales de balizamiento fijo.

▶Después habría que atender a los semáforos.

▶Las señales verticales de circulación.

▶Por último, en este orden de prioridad, se encontrarían las marcas viales.

Pero siempre habrá que tener en cuenta que en el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria, según el orden indicado anteriormente, o la más restrictiva, si se trata de señales del mismo tipo.

BUENA PREGUNTA

LA MULTA ES GRAVE Y ESTÁ CATALOGADA CON UNA SANCIÓN DE 200 EUROS

¿Qué multa me pueden poner si no hago uso de los intermitentes?

RESPUESTA

Un conductor de un vehículo que pretenda girar a la derecha o a la izquierda para utilizar una vía distinta de aquella por la que circula, para incorporarse a otra calzada de la misma vía o para salir de la misma, siempre deberá advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Los intermitentes siempre deberán usarse con antelación suficiente al inicio de la maniobra, permaneciendo en funcionamiento hasta que termine la misma.

El desplazamiento lateral será advertido utilizando la luz indicadora de dirección correspondiente al lado hacia el que se va a realizar.

En las maniobras que impliquen un desplazamiento lateral, es éste el que exclusivamente se avisa, por lo que la advertencia deberá concluir tan pronto como el vehículo haya adoptado su nueva trayectoria. Cuando se lleve a cabo la inmovilización del vehículo en una autopista o autovía, o en lugares o circunstancias que disminuyan sensiblemente la visibilidad, se deberá señalizar la presencia del vehículo mediante la utilización de la luz de emergencia, si se dispone de ella, y, en su caso, con las luces de posición.

Del mismo modo se utilizará el intermitente del lado correspondiente cuando se vaya a parar o estacionar.

Si no se cumpliese con estas obligaciones de señalizar las maniobras con el uso del intermitente correspondiente, se estaría cometiendo una infracción catalogada como grave, que podría ser sancionada con multa de 200 euros.

HAY QUE ACUDIR A TRÁFICO PARA CANCELAR

He ido a vender mi vehículo y me he enterado de que todavía consta anotada la reserva de dominio, por ello no me permiten la transferencia del mismo. ¿Qué tengo que hacer para eliminar dicha reserva de dominio?

RESPUESTA

Efectivamente, cuando en el Registro de Vehículos conste inscrita la constitución sobre el vehículo de una hipoteca, o la existencia de un pacto de prohibición de disponer o de reserva de dominio inscrito en el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, solamente se practicará el cambio de titularidad en el Registro de Vehículos cuando se acredite la cancelación de la inscripción en los registros citados. Para llevar a cabo la cancelación de las limitaciones de disposición se tendrá que presentar la siguiente documentación:

1. Solicitud en impreso modelo oficial que facilitarán las Jefaturas de Tráfico.

2. Abonar la tasa correspondiente.

3. Los documentos que acrediten la identidad de los intervinientes.

4. En el caso de la hipoteca mobiliaria, comunicación del Registrador en la que figure la cancelación de la hipoteca; si se trata de una reserva de dominio, escrito del Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles en el que se haga constar la cancelación de la inscripción de reserva de dominio; en el caso de arrendamiento con opción de compra o de arrendamiento a largo plazo, escrito del arrendador en el que conste su consentimiento para la cancelación de la inscripción, con su firma reconocida.

También se podrá presentar el consentimiento del acreedor, pero en este caso continuará haciéndose constar dicha inscripción en el Registro de Vehículos.

Adiós al 100, bienvenido Audi A6

Audi se despedía de un clásico como su berlina 100 y presentaba su sucesor, un A6 que ya es uno de los grandes éxitos de la marca de los aros. Lo conducíamos por primera vez.

Claude Satinet, que había llevado a Citroën Hispania a ser una de las marcas de referencia en nuestro país se elevaba hasta la cúpula del fabricante francés y en una entrevista analizaba los retos de su marca y del mercado en general, en una época un tanto convulsa.

Ni con la llegada del verano cesaban las novedades. Esta semana mostrábamos las fotos espía de un proyecto de descapotable, sobre la base del Delta, en el que trabajaba Lancia; finalmente no fue realidad. Además, Peugeot renovaba su buque insignia, el 605, que sumaba a su gama nuevos motores, un gasolina de 136 CV y un turbodiésel de 130.

Y nos poníamos al volante de la nueva gama de Audi, donde brillaba con luz propia el nuevo A6, una berlina que tenía la difícil tarea –que ha superado con nota– de hacer olvidar al Audi 100.

También conducíamos el impresionante trabajo de Cosworth sobre el Ford Escort. Un superdeportivo compacto de 227 caballos que había que conocer para sacarle todo su jugo.

Las pruebas, protagonizadas por dos berlinas de corte viajero, el Volvo 440 1.9 TD y el Opel Omega 2.0 16 V.

LA PORTADA
Nº 557
FECHA
21-6-1994
HABLAMOS DE

Con el nuevo Audi A6, la marca alemana renovaba y modernizaba su apuesta entre las berlinas premium. El nuevo A6 era el gran protagonista de nuestra portada. Junto a él, un compacto de esos que quitan el hipo, el Ford Escort RS Cosworth: 227 CV, un alerón imponente... y más cosas.

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

Peugeot 306 Cabrio frente a VW Golf Cabrio

El maestro Pininfarina había diseñado uno de esos coches inolvidables para la firma del león. Y qué mejor que enfrentarlo a un mito como el Golf. Duelo de seductores.

La tendencia del mercado en 1994 la marcaban los monovolumen, dominadores del mercado 10 años después de la llegada del Renault Espace. Con este motivo, y con el lanzamiento del Peugeot 807, repasábamos la oferta disponible, formada por 11 modelos... y creciendo.

Pero tras los monovolumen se avecinaba una nueva revolución, protagonizada por los SUV. Uno de los pioneros era el Toyota RAV4 que probábamos por primera vez con su estética TT y sus maneras y comportamiento deportivo gracias a su tracción total y sus 129 caballos.

Otro que presumía de maneras de deportivo era el Nissan Primera GT, inspirado en el coche del Campeonato de España de Turismos, en el que participaba la marca japonesa.

Las pruebas de la semana tenían un denominador común: los descapotables. Probábamos a fondo el más barato del mercado, el Fiat Punto. 88 caballos y un precio aproximado de 2,5 millones para un modelo que brillaba por su diseño.

La comparativa, enfrentaba al Peugeot 306 Cabrio (3,8 millones y 123 CV) con el VW Golf Cabrio (3,8 millones y 115 CV). Del primero alabábamos su línea; del segundo, su comportamiento.

LA PORTADA
Nº 558
FECHA
28-6-1994
HABLAMOS DE

Tres descapotables: Fiat Punto, Peugeot 306 y Volkswagen Golf y un SUV, el Toyota RAV4, para salir de la rutina. Los cuatro eran protagonistas de nuestra portada. En ella también aparecía una leyenda como el Volkswagen Escarabajo, del que repasábamos su historia en un reportaje especial en el interior.

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

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

Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

RENAULT
Passion for life

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

100 AÑOS AUTOMOBILE BARCELONA 1919/2019

Nuevo Renault Kadjar: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,8 hasta 6,8.
Emisiones WLTP CO_2 (g/km) desde 144 hasta 158.
Emisiones NEDC CO_2 (g/km) desde 111 hasta 138.

Renault recomienda elf

YouTube renault.es