

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

Bajo la lupa



TODO SOBRE EL NUEVO RENAULT ZOE

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.758 del 31 julio al 12 de agosto de 2019



## PROBAMOS LOS SUV QUE LLEGAN

Al volante

# AUDI Q7



MAZDA CX-30

MERCEDES GLE

PEUGEOT 2008

PORSCHE CAYENNE COUPÉ



## Audi Q3 Sportback A LA VENTA EN OTOÑO

Lo último



A fondo

# VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 115 DSG



# PARA LA VIDA QUE TÚ QUIERAS.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**ŠKODA KAROQ**  
**DESDE 180 €/MES**

En pareja o mejor a solas. Con hijos o sin ellos. Viajando constantemente o siendo más de quedarte cerca de casa. No hay una forma correcta de vivir la vida. Sea cual sea la que tú elijas, el ŠKODA KAROQ tiene todo lo que necesitas.

Climatizador bizonal • Llantas de aleación • Sensores de aparcamiento • Cámara de visión trasera • Radio con pantalla táctil SmartLink+ • Volante multifunción • Front Assist • Care Connect • ESC • 7 airbags

**Y TÚ, ¿PARA QUÉ QUIERES UN COCHE?**

skoda.es

Oferta ŠKODA KAROQ Ambition 1.0 TSI 85 kW (115 CV). PVP recomendado en Península y Baleares 19.477,50€ (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). No incluye gastos de pre-entrega y matriculación. Comisión de apertura al contado: 434,80€ (3,00%). Importe a financiar: 15.278,58€. 35 cuotas de 180,00€ y, una vez finalizado el periodo decides si cambiarlo por otro ŠKODA, devolverlo o quedártelo pagando la cuota final de 12.286,33€. Entrada: 4.984,20€. TIN: 7,99%. TAE: 9,59%. Importe total adeudado: 19.021,13€. Precio total a plazos: 24.005,33€. Seguro de protección de pagos opcional financiado (664,81€). Seguro de retirada de carnet opcional financiado (120,47€). Incluye 4 años de garantía (o 60.000 kms lo que suceda antes). Oferta hasta 31/07/2019 para clientes que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E. según condiciones contractuales. Modelo visualizado Karoq SportLine con opcionales

Consumo de combustible gama Karoq combinado WLTP (l/100km): 5,6-8,4 l/100km, emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km): WLTP: 145-194 g/km, emisiones de CO<sub>2</sub> NEDC: 118-158 g/km.

Al detalle



### UN ACCIDENTE INCOMPRESIBLE

No es que unos accidentes tengan más importancia o repercusión que otros; pero el de la pasada semana en Alba de Tormes, donde fallecieron cuatro jóvenes ha removido a mucha gente. Nos sigue pareciendo inconcebible que a estas alturas seis chavales se suban a un coche de cinco plazas, con lo que al menos uno vaya sin cinturón. Pero también es incomprensible cómo un conductor, con un historial perfectamente conocido en la zona –y se supone que también por los agentes de la autoridad– y tras una noche de juerga, drogas y alcohol, pueda seguir poniendo en peligro la vida de tantos.



### SUBEN LAS EMISIONES... Y LA RECAUDACIÓN

Un 28 por ciento ha crecido la recaudación por el impuesto de Matriculación –que se calcula en función del nivel de emisiones de los coches– en los seis primeros meses de este año. Y las emisiones de CO<sub>2</sub> han pasado de los 117 g/km de media a 121. Todo ello debido a la bajada de las ventas de diésel y al auge de los gasolina y los SUV, que consumen y emiten más.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Operación drogatas en la carretera

Se cierra el cerco sobre los que conducen bajo los efectos de las drogas. A partir de ahora, los agentes de tráfico podrán realizar test mucho más exhaustivos para acabar con esta lacra.

Buenas noticias para la Seguridad Vial y malas para los energúmenos drogatas al volante. Desde ahora los agentes de tráfico van a utilizar nuevos recursos para descubrir el consumo de estupefacientes de los conductores. El fiscal jefe de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha puesto en marcha unos atestados que serán mucho más completos que los realizados hasta ahora por los Cuerpos de Seguridad. Se tendrán en cuenta todos los 'signos externos', desde el estado y actitud general, hasta la forma de expresarse, grado de coordinación y dilatación de las pupilas. Es un examen exhaustivo que incluso podrá ser grabado en vídeo por los agentes para que sirva como prueba en un posterior juicio y

que recurrir a los signos externos del conductor para determinar la influencia de las drogas en la conducción. Y es que según la tradicional memoria del Instituto Nacional de Toxicología el 43,4 por ciento de los conductores fallecidos en 2018 en accidentes de tráfico, habían ingerido drogas, psicofármacos o alcohol. Concretamente en las autopsias de estos últimos fueron siete de cada diez conductores los que dieron positivo, con una tasa de intoxicación por encima de 1,2 gramos por litro de sangre. En definitiva, bienvenido sea poder paliar en lo posible la «escasa o casi inexistente respuesta penal». Solo dos cuestiones, sin ánimo de molestar: la primera es dónde están los cinco millones de con-

así contrarrestar la precaria respuesta penal actual. Sirva como ejemplo que en 2018 se dictaron 56.713 sentencias, un 10 por ciento más contra conductores ebrios y drogados, de los cuales solo 200 fueron acusados por consumo de drogas. Un dato tan desconcertante para el común de los conductores, como el de que todavía no sea posible probar científicamente que a partir de los test de saliva no se pueda demostrar el efecto de los estupefacientes en la conducción. Justo lo contrario de lo que ocurre con el nivel de consumo del alcohol, que está basado en una tabla numérica. De ahí que haya

Según la memoria del Instituto Nacional de Toxicología el 43,4 por ciento de los conductores fallecidos en 2018 en accidentes de tráfico, habían ingerido drogas, psicofármacos o alcohol. Concretamente por alcohol fueron siete de cada diez conductores los que dieron positivo, con una tasa de intoxicación por encima de 1,2 gramos por litro de sangre.

roles de alcoholemia y los 130.000 test de drogas que anuncia a bombo y platillo la Dirección General de Tráfico. Les aseguro que transito muy a menudo por las carreteras y las pocas veces que me cruzo con agentes, están dedicados a sacar el máximo partido al radar. La segunda cuestión es una duda: ¿Puede grabarse en vídeo a un conductor, por muy drogado que esté, sin vulnerar derechos fundamentales, como son el de la propia imagen, la intimidad y el honor? Sería verdaderamente lamentable y perjudicial ver que tanto irresponsable puede irse de rositas.

## 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

Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Consejero editorial: Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

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

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

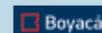
Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16, Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



## SUMARIO

Nº 1.758 · 31 julio al 12 agosto de 2015  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- LAFOTO

### 8.- QUÉ PASA

#### CHEVROLET CORVETTE

Con un motor 6.2 V8 de 495 caballos, el nuevo Corvette es el primero con motor central.

### 8.- DONGFENG 580

La marca china Dongfeng empieza a vender en España su primer modelo, un SUV de 7 plazas y motor de 146 CV.

### 10.- LOTUS EVIJA

Un 'hypercar' eléctrico con 2.000 caballos de potencia del que fabricarán 130 unidades.

### 12.- EN PORTADA

#### VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 115 CV DSG.

Una gran compra este modelo con el que Volkswagen completa su gama SUV.

### 18.- CUATRO RUEDAS

#### AUDI Q3 SPORTBACK

Puesta a punto deportiva, motores con hasta 230 CV, amplitud, funcionalidad y tecnología para el SUV de estilo coupé alemán.

### 20.- AUDI Q7

Profunda renovación para el gran SUV de Audi. Apuesta por motores más eficientes, todos con Mild Hybrid y etiqueta ECO.

### 24.- MAZDA CX-30 Y MAZDA 3 SKYACTIV-X

El nuevo SUV compacto japonés utiliza la base del Mazda3, que estrena el revolucionario propulsor Skyactiv-X, que combina lo mejor de un diesel y un gasolina.

### 28.- MERCEDES GLE

Con tecnología de 48 voltios y etiqueta ECO en las versiones de gasolina, el nuevo SUV alemán presume de imagen, tecnología y eficiencia.

### 30.- PEUGEOT 2008

Como prototipo de preserie hemos probado la segunda generación del SUV francés, un trabajo bien hecho.

### 32.- PORSCHE CAYENNE COUPÉ

La oferta SUV de la casa alemana

8



32

crece con esta versión, que acentúa la deportividad del Cayenne y estrena el apellido Coupé.

### 34.- DS X-TENSE CONCEPT

Conducimos por las calles de Madrid el revolucionario concept que anuncia cómo serán los coches DS en 2035.

### 38.- BAJOLA LUPA

#### NUEVO RENAULT ZOE Y GAMA ELÉCTRICA DE RENAULT

El ZOE, el eléctrico urbano más vendido de Europa y buque insignia de la marca, se actualiza en polivalencia, calidad y tecnología.

### 44.- PEUGEOT 508 SW.

El renovado familiar de la marca del león, que combina rasgos deportivos con la funcionalidad de

un break, llega cargado de ayudas a la conducción y excelentes motores.

### 46.- NUEVO LEXUS RX L

El SUV más lujoso de la exclusiva marca japonesa multiplica sus posibilidades con esta versión de siete plazas

### 49.- AL DÍA

#### PSA PRUEBA EL COCHE AUTÓNOMO EN VIGO

La ciudad gallega es el entorno urbano real elegido para probar la comunicación entre vehículo e infraestructura, como parte del proyecto europeo Autopilot.

### 50.- LA SEMANA

### 52.- +INTERESANTE

#### SEAT: DEL MOTOR 1430 AL 1.5 TSI

Los cincuenta años del Seat 1430 nos acercan a un propulsor, que

52



30



32

### Busca tu marca

AUDI	18, 20
CHEVROLET	8
DONGFENG	8
DS	34
LEXUS	46
LOTUS	10
MAZDA	24
MERCEDES	28
PEUGEOT	30, 44
PORSCHE	32
RENAULT	38
SEAT	52
VOLKSWAGEN	12

motorizó toda la gama de la marca española y podría tener su reflejo en el actual 1.5 TSI.

### 54.- ALA ÚLTIMA

### 56.- DE CARRERAS

#### FÓRMULA 1 TEMPORADA 2020/2021

Se acerca una temporada de grandes cambios en la Fórmula 1 para la próxima temporada.

### 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



**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

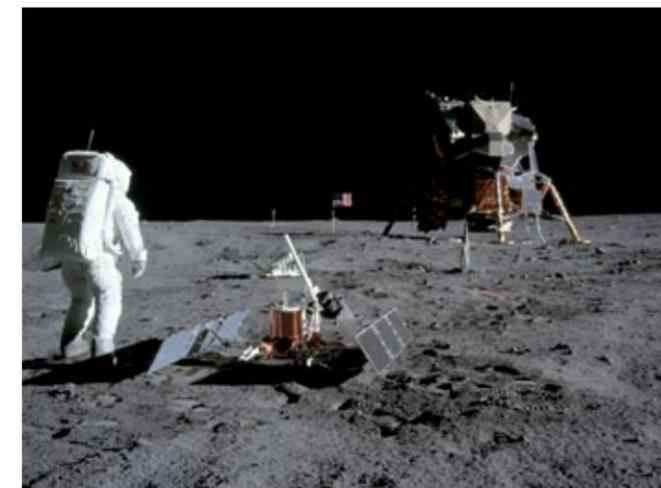
Nuevo Renault Kadjar: consumo mixto WLTP (l/100km) desde 4,8 hasta 6,8.

Emissiones WLTP CO<sub>2</sub> (g/km) desde 144 hasta 158.

Emissiones NEDC CO<sub>2</sub> (g/km) desde 111 hasta 138.

**100**  
AÑOS  
AUTOMÓVILE  
BARCELONA  
1919/2019

Síguenos en...



## En la Luna, todo empezó hace 50 años

Hace ahora medio siglo, exactamente el 20 de julio de 1969, el ser humano dejó su huella en la Luna por vez primera. Una gesta épica que tuvo como protagonistas a la nave Apolo XI de la NASA y a sus tres astronautas –arriba, de izquierda a derecha, Neil Armstrong, Michael Collins y Edwin Aldrin Jr.–, abriendo el camino a una serie de misiones que fijaron como destino nuestro único satélite natural. En la foto superior, Aldrin es fotografiado junto al módulo lunar durante una de sus experiencias en la superficie lunar ese día. A la izquierda, en la imagen grande, el astronauta James Irwin maneja el LRV (Lunar Roving Vehicle) durante la misión del Apolo XV, una de las que contó con un vehículo autopropulsado y que tuvo lugar el 31 de julio de 1971.



**CAMBIOS EN EL MAZDA2 PARA 2020**

Mazda actualizará su utilitario a comienzos del 2020 con cambios que afectan a la parte estética, a la mecánica y al equipamiento. Se optimizará el aislamiento acústico y su chasis recibirá una suspensión mejorada y el sistema G-Vectoring Control Plus.

**MEJORES HÍBRIDOS COREANOS**

Hyundai Motor Group ha creado el primer Control Activo (Active Shift Control) de cambios para vehículos híbridos, que reduce en un 30 por ciento los tiempos de paso de una marcha a otra, añadiendo diversión a la conducción y mejorando la eficiencia. Lo estrenará el Hyundai Sonata Hybrid y se usará después en otros Hyundai y Kia.



**EL MG ZS, AHORA ELÉCTRICO**

El modelo ZS de la marca china MG, a la venta desde hace tiempo en el Reino Unido, está disponible a partir de ahora en versión eléctrica EV, con maletero de 448 litros, motor de 143 CV y batería de iones de litio de 44,5 kWh. La autonomía WLTP es de 262 kilómetros y tiene un precio de 21.495 libras: 24.000 euros.



**EL CUPRA ELÉCTRICO, EN FRANKFURT**

La firma española de vehículos de altas prestaciones ha elegido el Salón de Frankfurt para desvelar un prototipo totalmente eléctrico que avanza cómo podría ser el futuro deportivo de cinco puertas de Cupra, que mezclará rasgos de coupé con otros de SUV.

**El Stingray 2020 emplea un V8 6.2 de 495 CV**

**El nuevo Corvette, primero con motor central**

Chevrolet da un giro radical a la arquitectura del Corvette con la nueva generación desvelada, primera equipada con motor central en la historia de este icónico deportivo de GM. Se trata del V8 LT2 6.2L, atmosférico y con inyección directa, que rinde 495 CV y 65,0 mkg, los valores más altos hasta la fecha en un Corvette 'básico'. El V8 va en una posición próxima al suelo para bajar al máximo el centro de gravedad, equipa por vez primera un

sistema de lubricación por cárter seco y tres bombas de aceite para garantizar el mejor funcionamiento en pista, y queda a la vista a través de un vidrio aligerado de 3,2 milímetros de grosor. Según Chevrolet, acelera de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos con el paquete Performance Z51. La nueva ubicación del motor permite, además, distribuir mejor el peso y optimizar la sensación de control al acercarse al eje delantero al conductor, que puede ele-

gir entre tres opciones de asiento: GT1 –priman el confort–, GT2 –diseño de carreras pero utilizables viajes largos– y Competition Sport –diseñados para su uso en pista–. El nuevo Corvette mide 4.630 milímetros de largo por 1.934 de ancho y 1.234 de alto, tiene una distancia entre ejes de 2.722 milímetros y su peso en seco es de 1.530 kilos, mientras que el maletero, situado por detrás del motor, anuncia 356 litros de capacidad.



▶▶ El splitter delantero y el alerón trasero consiguen una carga aerodinámica conjunta de 181 kilos.



▶▶ El motor V8 se combina ahora con una transmisión de doble embrague de ocho velocidades, con levas en el volante. El maletero anuncia un volumen de 356 litros.



**PARA PENSAR**

**450**

caballos rinde el Mustang 55 V8 5.0, edición especial para celebrar su 55 aniversario.

Además, Ford ha confirmado que la producción de la serie especial Mustang Bullitt, de 460 CV, se prolonga un segundo año por la gran demanda, al tiempo que en los Mustang EcoBoost 2.3 se añaden detalles exteriores inspirados en Shelby y el escape Performance.

**EL PUNTAZO**

BMW afronta la puesta a punto final del Serie 2 Gran Coupé, que debutará en noviembre en el Salón de Los Ángeles. Su control de tracción ARB deriva del utilizado en el BMW i3s.



**A finales de año le seguirá el iX5**

**El Dongfeng 580 ya se vende en España**

Tras la firma del acuerdo para la comercialización oficial en nuestro país a través de Distribuidora DFSK Hispania, el gigante automovilístico chino Dongfeng llega a España con el 580 como primer modelo a la venta. Se trata de un SUV de siete plazas cuya versatilidad recuerda la de un monovolumen, y bajo el capó incorpora un motor 1.5 Turbo de gasolina con 146 CV, asociado a un cambio automático CVT, que permite su adaptación al uso de gas licuado de petróleo GLP, lo que sirve para obtener la etiqueta ECO. Cuenta

con una garantía de 7 años o 100.000 kilómetros, y en su equipo de serie incluye ABS, reparto electrónico de frenada, asistente electrónico en frenadas de emergencia, control de presión de neumáticos, ordenador de viaje, pantalla táctil multifunción, apertura y arranque inteligente, aire acondicionado dual, retrovisores eléctricos y térmicos, tapicería de cuero, llantas de 17 pulgadas y luces LED delanteras y traseras. La previsión de DFSK es que al 580 se sume a finales de año el iX5, un amplio SUV de perfil coupé cuya



◀ El iX5, un SUV de estilo coupé muy equipado, será el segundo Dongfeng que llegue a España. Y en 2020 se añadirán dos modelos más.



▶ El motor 1.5 Turbo del 580, que rinde 146 CV y se asocia a un cambio automático CVT, admite la conversión a GLP.



**De 0 a 100 km/h en 4,8 segundos**

**Un diésel TDI de 435 CV para el nuevo Audi SQ7**

La renovación del segundo Q7 –páginas 20 a 22– incluye una espectacular versión SQ7, dotada del motor 4.0 TDI con sobrealimentación mediante turbocompresor y compresor eléctrico, un V8 diésel que rinde 435 CV de potencia y entrega un par máximo de 91,8 mkg –entre 1.250 y 3.250 rpm– para anunciar prestaciones de alto nivel: de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y velocidad punta –limitada electrónicamente– de 250 km/h. El consumo medio es de 9,1 l/100 km en la variante de cinco plazas y de 9,2 en la de siete, mien-

tras que las emisiones de CO<sub>2</sub> son, respectivamente, de 239 y 241 g/km WLTP –194 y 195 gramos según la norma NEDC–. El protagonismo técnico es para el compresor eléctrico EPC, que toma su energía del sistema eléctrico de 48 voltios y asiste a los turbocompresores cuando se pisa a fondo el acelerador y la energía disponible en el flujo de aire de escape es baja, suministrando aire fresco para optimizar la combustión. El SQ7 TDI equipa de serie neumáticos 285/45 R20 con enormes discos de

freno: 400 milímetros de diámetro delante y 370 detrás. Y en opción, además, pueden ser frenos carbono-carbónicos, de 420 y 370 milímetros respectivamente.

▶▶ En España se pueden hacer pedidos del Audi SQ7 TDI desde finales de julio.



**BENTLEY FLYING SPUR FIRST EDITION**

Con ocasión de la gala de la Fundación Elton John AIDS, Bentley presentó el Flying Spur First Edition, una versión especialmente lujosa de la flamante berlina británica que sólo estará disponible durante el primer año de comercialización. Anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en poco más de 3,7 segundos gracias a su motor W12, al cambio ZF automático de doble embrague con 8 marchas y a la tracción a las cuatro ruedas, y en su dotación hay elementos únicos como las llantas Mulliner de 22 pulgadas.



**Se fabricarán 130 unidades a partir de 2020**  
El Lotus Evija, un 'hypercar' eléctrico con **2.000 caballos de potencia**

Lotus explica que deberíamos pronunciar 'e-vi-ya' -podríamos traducirlo como "el primero en existir" - cuando nos refiramos al Evija, un 'hypercar' -nueva denominación para las máquinas situadas por encima de los superdeportivos- dotado de una mecánica totalmente eléctrica con 2.000 CV de potencia y 173,5 mkg de par máximo, lo que bate todos los récords entre los modelos de producción en serie, por más que de él sólo se piensen fabricar 130 unidades -en homenaje al Lotus Type 130-, cuyas entregas comenzarán en 2020. Tras pagar, eso sí, 1,7 millones de libras -casi 1,9 millones de euros- más impuestos, incluyendo ahí las 250.000 libras -278.000 euros- en concepto de depósito al hacer el pedido. Todo en el Evija es asombroso, como las prestaciones -acelera de 0 a 100 km/h en

menos de 3 segundos, pasa de 100 a 200 km/h también en menos de 3 segundos, requiere menos de 4 para recuperar de 200 a 300 km/h y supera los 320 km/h de velocidad máxima- o su ligereza -1.680 kilos es poco para un vehículo eléctrico de sus características-, en lo que tiene mucho que ver su chasis monocasco de fibra de carbono. Además, homologará una autonomía WLTP de 400 kilómetros -432 según la norma NEDC- gracias a su batería de 70 kWh situada en el centro del vehículo, que en el futuro admitirá recargas de hasta 800 kW. Con las recargas más rápidas disponibles actualmente -de 350 kW- se re-

cargaría del 0 al 80 por ciento en 12 minutos, y en 18 minutos del 0 al 100 por ciento. El Evija tiene aerodinámica activa, gracias a un alerón posterior que se eleva según las necesidades y a un sistema DRS como el usado en Fórmula 1, que funciona automáticamente en el modo Track pero que puede ser controlado manualmente en los otros cuatro programas de conducción: Range, City, Tour y Sport. La tracción, en todos los casos, es a las cuatro ruedas.



◀ El Evija mide 4,46 metros de largo por 2,00 de ancho y 1,12 de alto, y es capaz de acelerar de 0 a 300 km/h en menos de 9 segundos. A cada rueda pueden llegar 500 caballos de potencia.

**GRAN AUTO**

**INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL**

**GRAN AUTO**

LAS CLAVES DEL AUTOMOVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

**AQUÍ ESTÁ TU FUTURO COCHE**

Eléctricos  
Plug In  
Híbridos  
Mild Hybrid  
GLP  
GNC  
Hidrógeno



**YA EN TU KIOSCO SOLO 3€**



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

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

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

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

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

# Completa la familia

Touareg, Tiguan, T-Roc... y ahora T-Cross. Volkswagen completa su gama SUV con un modelo dirigido al segmento de mercado que más crece: compactos y adaptados a la ciudad, pero con un interior versátil y una notable economía de uso. Con motor 1.0 TSI 115 y caja DSG, buena compra.

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

Por debajo de los 4,23 metros del T-Roc había hueco para situar un SUV todavía más compacto, y ese espacio lo ocupa ahora el T-Cross, 124 milímetros más corto y basado en una plataforma diferente, pues si el primero, fabricado en Portugal, emplea la plataforma MQB común a Seat Ateca, Skoda Karoq o Volkswagen Tiguan, el T-Cross, producido en la planta navarra de Landaben, recurre a la MQB A0, la misma que utiliza el Polo pero también los Seat Ibiza y Arona, o los Skoda Scala y Kamiq. Contamos esto para que nadie piense que son dos todocaminos iguales con tallas distintas, pues incluso el planteamiento no coincide: deberíamos entender el T-Roc como un Golf crossover, y eso implica un enfoque algo más dinámico y exclusivo, mientras que el T-Cross apuesta por una filosofía más utilitaria, donde los valores deportivos ceden ante otros más funciona-

les como la versatilidad interior o la economía. De hecho, si un T-Roc 1.0 TSI 115 Advance cuesta 24.660 euros, el T-Cross con idéntica mecánica y similar nivel de equipamiento se queda en 21.310 euros, o sea, 3.350 menos. Y pagando 1.210 euros extra lo tenemos con cambio automático DSG de doble embrague y siete marchas, como nuestro protagonista.

Si buscamos rivales para el T-Cross la lista es extensa, porque el segmento de los

SUV urbanos es el que más crece y los fabricantes lo vieron claro en su día: Juke, Captur, 2008, C3 Aircross, DS 3 Crossback, 500X, Arona, Crossland X, EcoSport, Q2, Stonic, Kona, Vitara... Quizás por eso extraña un poco que Volkswagen haya tardado tanto en subirse a este carro, aunque cuando lo ha hecho, su apuesta resulta de lo más contundente, pues si el Polo –ambos comparten factoría– es uno de los referentes en el segmento utilitario, con el

T-Cross podría pasar lo mismo entre los SUV más compactos.

Y compacto de verdad, porque este alemán 'made in Navarra' se conforma con 4,11 metros cuando dos de sus oponentes más recientes, los nuevos Peugeot 2008 y Renault Captur, se van respectivamente a 4,30 y 4,23 metros. ¿Eso supone un mal comienzo para el Volkswagen? Pues no realmente, porque ser más pequeño te da ventajas –al callejear y estacionar, por ejemplo– en el entorno donde este tipo de vehículo suele moverse, que es la ciudad. Pero es que, además, el T-Cross aprovecha con éxito su carrocería en términos espaciales, y si delante se va bien, la segunda fila también es amplia: 130 centímetros de anchura al nivel de las caderas –125 el Seat Arona, 125,5 el DS 3 Crossback, 126 el Kia Stonic, 126,5 el Citroën C3 Aircross, 129 el Hyundai Kona...–, 94,5 centíme-

tros de altura al techo y, con un conductor 'ibérico' de 1,75 al volante, 71 centímetros de hueco para las piernas –72,5 el Arona, pero 69 el C3 Aircross, 68,5 el Kona, 68 el Stonic y sólo 64 el DS 3 Crossback–; aunque el túnel central es voluminoso, un detalle incomprensible porque no se han previsto versiones de tracción total. Nuestro protagonista, además, equipa de serie la banqueta trasera corredera –pero de una pieza, cuando el respaldo sí se abate por partes asimétricas–, de modo que podemos jugar con los 14 centímetros de su recorrido. Avanzando la segunda fila por completo nos quedarían 57 centímetros entre respaldos, que apenas da para acoplar las piernas de unos chavales, pero a cambio agrandaremos el maletero, que de los 385 litros normales –400 tiene el Arona, pero 361 el Kona, 350 el DS 3 Crossback y sólo 332 el Stonic– pasa a 455



PRECIO	22.520 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> :	111 G/KM (NEDC)
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Equipamiento de seguridad. Interior amplio. Segunda fila corredera y asiento del copiloto abatible. Agrado de uso. Motor y cambio. Comportamiento sano.
DEBE MEJORAR	
-	Túnel central trasero voluminoso. Consumo real algo elevado. Depósito de 40 litros. Guantero pequeña. Tacto de conducción poco deportivo. Plásticos duros.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****



## LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Volkswagen se lo ha pensado bastante antes de entrar en un segmento donde otros luchan desde hace años, pero el T-Cross llega con fuerza y, sin duda, se hará un hueco. Quizás su tacto de conducción no sea muy deportivo, pero se trata de un conjunto equilibrado y polivalente, capaz de operar como vehículo familiar.



▲ Además de desplazar la banqueta trasera o abatir el respaldo por partes, podemos colocar el suelo a dos niveles. Y no hay rueda de repuesto –opcional por 120 euros–, lo que habilita un gran hueco.



◀ **SENSACIONES DE SUV  
EL TACTO GENERAL DE  
CONDUCCIÓN DEL T-CROSS  
SE DIFERENCIA MÁS  
DEL DE UN POLO QUE SI  
COMPARAMOS UN SEAT  
ARONA CON UN IBIZA  
ADVANCE Y SPORT  
SON LOS DOS ACABADOS  
DISPONIBLES CON ESTA  
COMBINACIÓN MECÁNICA.  
EL PRIMERO YA VIENE BIEN  
EQUIPADO, Y LA CALIDAD  
GENERAL ES BUENA; PERO  
SIN GRANDES LUJOS**



▲ Hasta que llegue el 1.5 TSI 150 Evo a finales de año, el motor 1.0 TSI 115 probado es el más enérgico de la gama. Y lo hay también con 95 CV.



▲ El equipo de serie incluye el control de crucero adaptativo ACC; y también Front Assist, Lane Assist, alerta de ángulo muerto, aviso de fatiga...



▲ No tiene salidas de aire traseras –en su lugar hay un hueco para colocar cosas y un par de tomas USB–, y la guantera resulta un poco justa; pero al T-Cross no se le puede negar practicidad interior, destacando su banqueta corredera y la amplitud de todas las cotas. Los asientos son cómodos.

▲ El coste extra de la caja DSG es de 1.210 euros. Tiene modos D, S y manual, pero éste sin levas de serie.

litros, todavía con las cinco plazas en uso. Ahí el rey sigue siendo el C3 Aircross –410 litros, ampliables a 520–, dotado también de banqueta corredera, pero en este caso dividida en dos secciones.

Las virtudes prácticas del T-Cross no acaban ahí, pues abatido el respaldo trasero 60:40 logramos un volumen de 1.281 litros, y aún podemos ampliar más la zona de carga gracias al respaldo del copiloto abatible.

El interior convence también por la cantidad de huecos para colocar cosas –la guantera principal no es muy grande–, un equipo de serie que ya es completo en este acabado Advance –echamos de menos el sensor de lluvia, la rueda de repuesto o las levas de cambio en el volante, pero to-

do eso es opcional–, una perfecta ergonomía –todo está a mano, los asientos son cómodos y hay buena visibilidad en derredor– y por una calidad general de notable, aunque más por impresión de robustez y detalles como la pantalla central integrada que por el refinamiento de los materiales, pues incluso hay menos superficies mullidas que en el Polo. ¿Será para no dejar en mal lugar al T-Roc, que abusa inexplicablemente de los plásticos rígidos?

Y valoramos que el T-Cross tenga una dotación de asistentes de conducción tan nutrida, por más que alguno sea recalitrante, como el mantenimiento de carril Lane Assist, que en autovía pide a veces que sujetes el volante aunque ya lo tengas agarrado con fuerza. Nos ha pasado tam-

bién con otras unidades, y acabas dando mínimos giros para que se 'relaje'.

Dinámicamente, el T-Cross dotado del tricilíndrico 1.0 TSI en su versión de 115 CV cumple las expectativas. No es una bala, pero hay empuje de sobra para mantener un buen nivel de prestaciones incluso a plena carga, a lo que contribuye la acción del cambio DSG, que insufla un extra de brío en el modo S. Anuncia 10,2 segundos para acelerar hasta 100 km/h y eso es lo que le hemos cronometrado en pista; pero es que, en proporción, rinde aún mejor en carretera gracias a unas recuperaciones notables para tratarse de un SUV dotado de un modesto 1.0 tricilíndrico. Ahí están esos 7,5 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, cuando semanas atrás medíamos



◀ Por prestaciones y filosofía del T-Cross, los 205/60 R16 del nivel Advance parecen una talla apropiada. Pero los 205/55 R17 del acabado Sport elevan un puntito las sensaciones dinámicas en vías serpenteantes.

7,3 al DS 3 Crossback con motor 1.2 PureTech de 155 CV y caja EAT8.

Por contra, el consumo del T-Cross probado nos parece ligeramente elevado, pues ese promedio de 7,2 l/100 km rea-

les se aleja bastante de los 4,9 de media NEDC e, incluso, de los 6,2 WLTP, norma ésta más realista que la precedente. Además, con un depósito de sólo 40 litros la autonomía en viaje se resiente.

Y en cuestión de comportamiento, ni entusiasmo ni defrauda. Estamos ante un SUV de filosofía funcional y el T-Cross cumple de sobra las labores básicas –moverse por la urbe, viajar a ritmos turísticos...– por su alto confort y noble actitud general. Si le exigimos más y exprimimos las posibilidades de su mecánica, entonces vemos que su eficacia dinámica dista más de la de un Polo –hay más inercias en las curvas o en las frenadas– que al comparar los Seat Ibiza y Arona, de actitud y tacto más parejo. La frenada es suficientemente enérgica –54 metros para pararnos desde 120 km/h– y la dirección, rápida y precisa, aunque los neumáticos 205/55 R17 del acabado Sport le vendrán bien al T-Cross para optimizar sus sensaciones.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

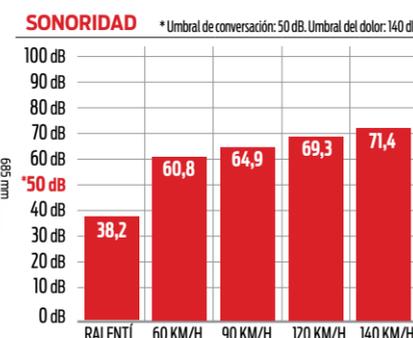
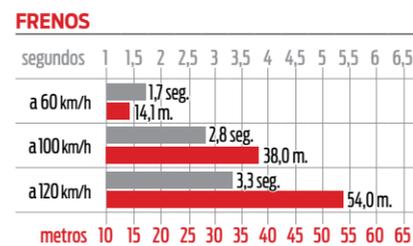
<b>MOTOR</b>	<b>1.0 TSI 115</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	115 / 5.500
Par máximo/rpm	20,4 / 2.000-3.500
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/60 R16
Marca	Hankook
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.270
Capacidad del depósito (l)	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,04
Número de plazas	5

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de oscuridad	▲		
Sensor de lluvia			▶
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegador			▶
Asientos delanteros calefactados		▼	
Banqueta trasera corredera	▲		
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Asiento del copiloto abatible	▲		
Techo acristalado panorámico		▼	
Faros LED			▶
Faros antiniebla con luz de giro	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción		▼	
<b>SEGURIDAD</b>			
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	▲		
Detector de fatiga	▲		
Control de cruceo adaptativo ACC	▲		
Luces de carretera automáticas		▼	
Cámara de visión trasera			▶
Retrovisor interior fotosensible			▶
Lector de señales de tráfico		▼	
Sensores de parking del./tras.	▲		
Rueda de repuesto			▶
Llamada de emergencia eCall	▲		

### BANCO DE PRUEBAS

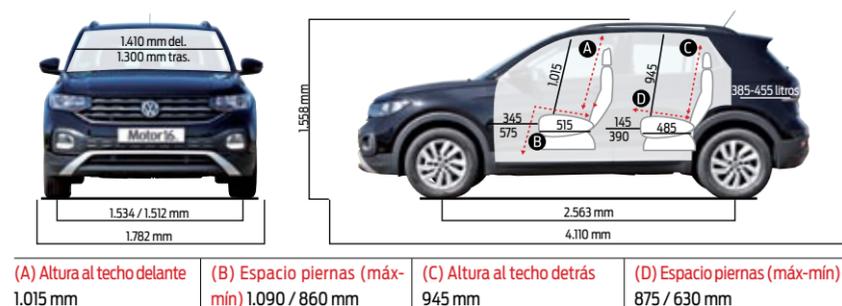
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	193 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,2)
Recorriendo (metros)	174
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,2
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8
De 80 a 120 km/h en D	7,5
Recorriendo (metros)	211
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	7,0
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,2
Conducción dinámica	9,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	7,8
A 140 km/h de cruceo	8,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	555
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,6 / 4,5
Ciclo mixto (NEDC)	4,9
Ciclo mixto (WLTP)	6,2



**PRINCIPALES OPCIONES**

Pintura metalizada: 475. Pintura uniforme: 200. Paquete Tecnología y Confort (cámara de visión trasera Rear View, retrovisor interior antideslumbramiento, asientos delanteros con apoyo lumbar, retrovisores exteriores abatibles eléctricamente y sensor de lluvia): 750. Faros LED: 1.130. Levas de cambio en el volante: 75. Lunas laterales y luneta trasera oscurecidas: 185. Dispositivo de remolque desmontable: 745. Navegador Discover Media: 545. Llantas de aleación 16" Rochester en negro: 140. Rueda de repuesto: 120.

### MEDIDAS



## EN COMPARACIÓN CON...



	VOLKSWAGEN T-CROSS 1.0 TSI 115 DSG-7 ADVANCE	CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 110 EAT6 SHINE	KIA STONIC 1.0 T-GDI 120 CV DCT DRIVE	SEAT ARONA 1.0 TSI 115 DSG-7 STYLE
<b>Precio</b>	22.520 euros	23.000 euros	23.075 euros	21.530 euros
<b>Cilindrada</b>	999 cc	1.199 cc	998 cc	999 cc
<b>Potencia</b>	116 CV / 5.500 rpm	110 CV / 5.500 rpm	120 CV / 6.000 rpm	115 CV / 5.000-5.500 rpm
<b>Par máximo</b>	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm	20,9 mkg / 1.750 rpm	17,6 mkg / 1.500-4.000 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
<b>Cambio</b>	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 6 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	5,6 / 4,5 / 4,9 l/100 km (NEDC)	6,6 / 5,2 / 5,7 l/100 km (NEDC)	5,9 / 4,9 / 5,2 l/100 km (NEDC)	5,6 / 4,6 / 5,0 l/100 km (NEDC)
<b>Emisiones</b>	111 g/km CO2	131 g/km CO2	120 g/km CO2	112 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	816 kilómetros	789 kilómetros	865 kilómetros	800 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	193 km/h	185 km/h	185 km/h	182 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	10,2 segundos	10,7 segundos	10,6 segundos	10,0 segundos
<b>Maletero</b>	385-455 / 1.281 litros	410-520 / 1.289 litros	332 / 1.135 litros	400 / 1.280 litros
<b>Dimensiones</b>	4.110 / 1.782 / 1.558 mm	4.154 / 1.756 / 1.597 mm	4.140 / 1.760 / 1.520 mm	4.138 / 1.780 / 1.552 mm
<b>Batalla</b>	2.563 mm	2.604 mm	2.580 mm	2.566 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,6 metros	10,8 metros	10,4 metros	10,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	40 litros	45 litros	45 litros	40 litros
<b>Peso</b>	1.270 kilos	1.278 kilos	1.220 kilos	1.212 kilos

	A favor	En contra
<b>+</b>	Un Volkswagen por los cuatro costados por su calidad de fabricación, su ergonomía y la funcionalidad del interior, versátil por su banqueta trasera corredera. Maletero amplio, buenas prestaciones, equipo de seguridad muy completo de serie y precio más que razonable.	El mejor del segmento en cuanto a maletero: 410 litros, y 520 avanzando su banqueta corredera por partes. Se queda ahora en 22.100 euros, pese a tener el completo acabado Shine. El motor PureTech es tricilíndrico también, pero su mayor tamaño le concede muy buena respuesta a bajo régimen. Es más personalizable.
<b>-</b>	La banqueta trasera debería dividirse en dos secciones para optimizar la versatilidad. El consumo real es algo elevado, y el depósito, bastante justito. Los materiales del interior son un poco peores que los del Polo.	Con el descuento actual se convierte en el más accesible de los cuatro SUV aquí reunidos: 20.473 euros. Y tiene una garantía de siete años o 150.000 kilómetros. Su conducción es muy agradable, tiene el radio de giro más pequeño para moverse en ciudad y goza de un buen acabado interior.
		Maletero bastante pequeño –poco mayor que el del Kia Rio– y sin banqueta trasera móvil. La amplitud interior, sólo correcta. Tiene el motor con menor cifra de par máximo de los cuatro. Y consume lo mismo que el T-Cross.
		No tiene banqueta trasera corredera ni en opción, y el depósito de combustible admite sólo 40 litros –como el T-Cross–, lo que le resta autonomía. El consumo real dista bastante del oficial, pues ronda los 7 litros de media.



### EL DETALLE

#### PRACTICIDAD Segunda fila corredera

De serie en toda la gama, la segunda fila del T-Cross puede desplazarse longitudinalmente 14 centímetros, lo que permite ampliar el maletero desde los 385 litros 'normales' a un máximo de 455, manteniendo las cinco plazas en uso. Pero la cota para las rodillas detrás decrece mucho al avanzar la banqueta –se mueve como una sola pieza, pese a que el respaldo sí está dividido asimétricamente–, de modo que con un conductor de 1,75 al volante habría 71 centímetros de distancia entre respaldos, y sólo 57 –mejor niños, pues apenas caben las piernas– si adelantamos por completo la segunda fila.



### SI ME LO QUIERO COMPRAR

#### COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,46 euros/km. Coste km total: 0,58 euros/km.

#### SEGURO

Seguro a terceros: 272,49 euros/año. Seguro a todo riesgo: 388,92 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

##### VOLKSWAGEN

VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva. Polígono Ind. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

#### RED DE POSVENTA

151 puntos de asistencia en toda España.

#### GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

[www.volkswagen.es](http://www.volkswagen.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 22.995 EUROS**



▶▶ La banqueta posterior puede desplazarse 13 centímetros a lo largo. La instrumentación digital es de serie, pero en opción hay un Audi Virtual Cockpit plus con cuadro aún más grande: 12,3 pulgadas en vez de 10,25.



◀◀ Maletero de 530 litros, ampliable a 1.400 si abatimos el respaldo trasero, divisible en tres secciones. El suelo de carga puede ponerse a dos niveles distintos, y en opción se ofrece portón de accionamiento eléctrico, con control gestual de apertura o cierre mediante el movimiento del pie. La luneta posterior va más inclinada.



# Formato ganador

Audi iniciará en otoño las entregas del Q3 Sportback, un SUV de estilo coupé cuyos precios en Alemania arrancarían en 40.200 euros. Presume de una puesta a punto deportiva y de motores con hasta 230 CV de potencia, pero también de amplitud, funcionalidad y lo último en tecnología.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La segunda generación del Q3 ya parecía una buena respuesta a rivales como el Mercedes GLA, el duo X1/X2 de BMW o el nuevo Range Rover Evoque, pero Audi ha querido satisfacer la creciente demanda de SUV compactos de aspecto deportivo lanzando el Q3 Sportback, cuyas entregas arrancan en otoño y que tiene ya precio en Alemania: 40.200 euros el 35 TDI S tronic –con el diésel 2.0 de 150 CV y tracción delantera– y 46.200 el 45 TFSI Quattro S tronic –motor 2.0 de gasolina con 230 CV y tracción total–. Y la casa alemana avanza que la oferta crecerá rápidamente: con ese 2.0 TDI 150 pero asociado a la tracción Quattro y al cambio manual, con una mecánica diésel más enérgica... E incluso con un propulsor de gasolina, de acceso a la gama, que tendrá sistema Mild Hybrid de 48 V, capaz de ahorrar por sí mismo 0,4 l/100 km.

El Q3 Sportback mide 4,50 metros de longitud por 1,84 de ancho y 1,56 alto, que son 3 centímetros menos que el Q3 'normal', y quizás por eso el SUV coupé ahora desvelado parece más largo –la batalla es idéntica, de 2,68 metros–. Por eso y por unas formas evolucionadas, pues la luneta posterior es más tendida y se remata con un alerón en el borde del techo; y hay otros detalles personalizadores aquí y allá, como las tomas de aire trapezoidales frontales conectadas por una franja horizontal, los pasos de rueda 'musculados' o, ya en la zaga, el paragolpes específico o los grupos ópticos en forma de cuña. Y para las ópticas delanteras habrá tres alternativas, que culminan en la tecnología Matrix LED.

El mayor dinamismo del Q3 Sportback se acentúa con elementos técnicos de serie como la dirección progresiva, cuya relación se vuelve más directa a medida que aumenta el ángulo de giro del volante, o el

Audi Drive Select, con seis programas –incluido el Offroad– para ajustar la puesta a punto del coche: respuesta del motor y de la caja de cambios, asistencia de la dirección y, si equipa suspensión con regulación, firmeza de los amortiguadores. Además, en opción se ofrece el control de descenso de pendientes, que mantiene una velocidad constante al bajar inclinaciones superiores al 6 por ciento.

Si hablamos de tracción, el protagonista es el sistema Quattro, cuyo componente central es un embrague hidráulico multidisco situado junto al tren trasero, que para repartir la fuerza entre ejes trabaja en colaboración con el control de par selectivo en las ruedas. Esta función logra más agilidad con suaves intervenciones sobre los frenos en las dos ruedas que van por el interior de la curva, mientras que si se trata de una versión de tracción delantera frena sólo la rueda delantera interior.

En cuanto a sistemas de asistencia, es de serie por ejemplo el aviso de salida involuntaria de carril –ayuda a circular por el lugar correcto– y el aviso de cambio de carril –nos advertirá de riesgos en los ángulos muertos–, así como el Audi Pre Sense Front, que alerta si la colisión frontal es inminente y llega a frenar automáticamente. Y entre las opciones, asistente de conducción adaptativo –vigila nuestro entorno longitudinal y lateral–, cámara de 360 grados, asistente de aparcamiento automático, Cross Traffic Assist para controlar el tráfico cruzado posterior al dar marcha atrás sin visibilidad...

El enfoque deportivo del Q3 Sportback no afecta a la parte práctica, pues el maletero, como en el Q3, anuncia un mínimo de 530 litros. Manteniendo las cinco plazas en uso podemos agrandarlas gracias a la banqueta trasera corredera 13 centímetros, y si abatimos el respaldo posterior –divisible

en tres secciones– se alcanzan los 1.400 litros.

Y en el habitáculo, detalles premium como las superficies de Alcantara en salpicadero y

reposabrazos o el paquete opcional de luz ambiental –30 colores a elegir– se combinan con un entorno tecnológico, destacando la instrumenta-

ción digital de serie con pantalla de 10,25 pulgadas –en opción puede ser el cuadro Audi Virtual Cockpit plus de 12,3 pulgadas– o, pidiendo el MMI

Navegación plus, una pantalla táctil de 10,1 pulgadas en el centro del salpicadero que emite una señal acústica al seleccionar cada función.

▶ El Q3 Sportback mide 4,50 metros de largo por 1,84 de ancho y 1,56 de alto –tres centímetros menos que el Q3 normal–, y la distancia entre ejes es de 2,68 metros. Los diseñadores han logrado un aspecto más musculoso con sutiles cambios en frontal, lateral o zaga.





# TRES MOTORES DOS DIÉSEL Y UN GASOLINA SON LA GAMA, JUNTO AL SQ7 TDI. PERO ANTES DE QUE ACABE EL AÑO HABRÁ DOS PLUG-IN

Audi estrena una profunda renovación de su buque insignia SUV que le permite volver a subirse a lo más alto. Las últimas tecnologías de comunicación, los más avanzados sistemas de ayuda y una gama de motores, todos con tecnología Mild Hybrid y etiqueta ECO, hacen de este Q7 el mejor de la historia.



▶ Los cambios estéticos no son radicales, pero por ejemplo en la parte trasera son bastante evidentes.



## El no va más

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En cinco años, han pasado tantas cosas que un modelo como el Q7 –cuya segunda generación se presentó en el Salón de Detroit de 2015– se había quedado un poco en fuera de juego. Pero eso cambia de manera radical con esta profunda actualización que acabamos de conducir. Un nuevo Q7 que pone el acento en cambios en la parte tecnológica, sobre todo en los sistemas de información, el sistema MMI Navigation Plus con doble pantalla estrenado por el A8 que cambiaba radicalmente el interior del coche –dotándolo de un aire mucho más avanzado– y también la forma de ‘comunicarte’ con él.

Y el otro gran punto donde se ha hecho hincapié es en la tecnología de propulsores, la irrupción de los sistemas Mild Hybrid con batería de 48 voltios, han cambiado las reglas del juego y convertido modelos que podrían considerarse

desfasados para los tiempos que corren, en coches de plena actualidad y entre los más ecológicos.

Eso por no hablar de elementos enfocados a mejorar el comportamiento dinámico y la seguridad, como la dirección a las cuatro ruedas o la suspensión neumática adaptativa...

Todos estos elementos que Audi ha puesto en marcha desde 2015 llegan ahora al Q7, con lo que este se convierte en el no va más de la gama SUV alemana; en otras palabras, es el A8 de los SUV.

Vamos por partes. Estéticamente el nuevo Q7, que es solo 1 centímetro más largo que el actual –mantiene el resto de cotas– gana presencia en el frontal gracias a una nueva parrilla Singleframe con barras verticales cromadas y unas entradas de aire inferiores más marcadas. Y remata ese cambio con unas ópticas de nuevo diseño, que son faros LED de serie y pueden ser Matrix LED o HD Matrix LED con luz láser en opción. Y atrás el cambio es evidente gracias a una banda cromada que une

los faros traseros proporcionando una sensación de mayor anchura.

Si en el exterior hay cambios evidentes pero continuistas; en el interior la llegada del MMI Navigation Plus lo cambia todo. La doble pantalla de 8,6 y 10,1 pulgadas con el sistema MMI Touch Response que ofrece una respuesta acústica cuando activamos uno de los controles, preside el salpicadero y hace mucho más tecnológico el interior. Pero hay más, porque el conductor puede disponer, también, de cuadro de instrumentos digital configurable (Audi Virtual Cockpit) que convierte los clásicos relojes en una pantalla de 12,3 pulgadas, y además puede contar con Head Up Display, que proyecta sobre el parabrisas informaciones sobre la velocidad, límites, navegador...

En esos sistemas de información hay otras novedades, como la conexión wifi, el control por voz de todos los elementos, o el reconocimiento de texto, pues la pantalla central inferior puede ser una ‘pizarra’ en la que tú escribas lo que estás buscando y el sistema reco-



▲ La doble pantalla del sistema MMI Navegación Plus se echaba en falta en el actual Q7.

nozca tus necesidades y le dé respuesta. Y se suman los servicios de Audi Connect –desde radio online a navegación con Google Earth–. Estrena el servicio de voz Amazon Alexa y el servicio Car-to-X (ver recuadro).

En busca de la eficiencia hay más novedades, pues el asistente de conducción adaptativo combina las funciones de control de crucero adaptativo, el asistente de conducción en atascos y el active lane assist, reduce la tarea del conductor, sobre todo en viajes largos. En combinación con el efficiency assist, frena y acelera el vehículo anticipándose a las condiciones del tráfico.



▲▲ El nuevo Q7 tiene una imagen muy tecnológica gracias al MMI, el Audi Virtual Cockpit o el Head up Display. Acabados y materiales, de alta calidad.

Pero para la eficiencia, la gran novedad está bajo el capó. Porque el nuevo Audi Q7 cuenta con el sistema Mild Hybrid con batería de 48 voltios en todos los motores de su gama –por ahora dos diésel con 231 y 286 caballos y un gasolina de 340 caballos–. Y dejamos por ahora porque solo

un poco después de su lanzamiento comercial, previsto para septiembre, llegarán dos versiones con tecnología híbrida enchufable, con dos niveles de potencia aún sin confirmar. Versiones con 40 kilómetros de autonomía eléctrica y la etiqueta 0 que señala a los modelos más limpios.

Pero mientras eso llega, el sistema Mild Hybrid, que garantiza la etiqueta ECO a toda la gama del Q7, permite reducir el consumo del coche hasta 0,7 litros cada 100 kilómetros gracias a la energía generada en deceleraciones o frenadas, que se acumula en esa batería de 48 voltios y que permite, por ejemplo, circular por inercia entre 55 y 160 km/h durante 40 segundos.

Garantizada la eficiencia, hay que poner sobre la mesa un comportamiento dinámico a la altura de un ‘no va más’. Por eso, el nuevo Q7, puede llegar a incorporar suspensión neumática adaptativa, dirección a las cuatro ruedas o sis-

PRECIO		71.000 €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DESDE 216 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Acabados y confort. Rendimiento mecánico. Espacio interior. Consumo.	-
		Maletero muy profundo. Acceso a la tercera fila. Maniobrabilidad urbana. Plaza central.

## UN CENTÍMETRO MÁS LARGO; MANTIENE COTAS INTERIORES

tema de estabilización activo antibalanceo. Todo eso, unido a la tracción total, el cambio Tiptronic de 8 marchas o los 7 modos de conducción de que dispone el Q7 permiten que el coche se adapte a la perfección a las exigencias de cada momento y de cada conductor. Desde un manejo ágil en ciudad hasta afrontar obstáculos en conducción off road –con la suspensión neumática la carrocería se eleva hasta 9 centímetros– o circular en autopistas o carreteras de buen asfalto con el modo Dynamic conectado.

Para comprobar ese comportamiento, la marca alemana ha preparado un recorrido en Irlanda, en el condado de Kerry donde po-



▲ Tres asientos individuales en la segunda fila y en opción, una tercera fila con dos plazas.

ne a nuestra disposición unidades del nuevo Q7 con el motor diésel más potente y también con la versión de gasolina. Un recorrido por las estrechas carreteras de la is-

### AUDI CONNECT

#### Conectado a los semáforos

No es una novedad que los servicios conectados son uno de los argumentos que todo nuevo modelo debe cumplir. Y el Q7 lo hace, con nota gracias a las nuevas funcionalidades de Audi connect. Aquí hay servicios ya conocidos, como los ligados al MMI Navegación plus –desde la información online sobre tráfico a la navegación con Google Earth, pasando por la radio híbrida, que conecta entre FM, DAB+ y emisoras online–. Con este sistema el usuario puede seleccionar puntos de interés como estacionamientos o atracciones interesantes en el mapa de navegación utilizando el MMI touch display.

Pero, además, estrena otros como los servicios Car-to-X, que funcionan a base de la inteligencia conectada de la flota Audi. Gracias a la información que acumulan y comparten los modelos de Audi –información online sobre señalización y posibles riesgos de tráfico, así como disponibilidad de esta-



cionamiento en la calle–, hay una novedad añadida, el sistema de información de semáforos.

El coche y la infraestructura están conectados de manera que recibe información desde el ordenador central que controla los semáforos. Con ello, el conductor puede elegir la velocidad adecuada para llegar al siguiente semáforo en verde. Esa información, la recomendación de velocidad y el tiempo restante hasta llegar al semáforo en verde se muestran en el Virtual Cockpit y el Head Up Display. Un sistema que pro-

mueve un estilo de conducción eficiente y que se está implementando en distintas ciudades europeas seleccionadas. Hay más novedades, pues Audi connect también incluye el servicio de voz Alexa de Amazon, mediante el que se puede encontrar información de eventos, realizar pedidos... Pero también, mediante el control smart home, permite cerrar las puertas de tu casa, regular la iluminación y cerrar la puerta del garaje desde dentro del coche.

la que no permite sacar mucho jugo al coche.

En ambos casos la suavidad preside el comportamiento, tanto el del motor o el cambio como el confort de marcha que



se disfruta en el interior. El recorrido es ideal para conectar el modo Efficiency o el Auto, en los que el coche se mueve buscando el mejor equilibrio. En ellos, la dirección es suave y precisa, las reacciones vivas y en general no se buscará cambiar para disfrutar de un viaje relajado con este Q7. Si queremos, el modo Dynamic le pone un poco más de pimienta. La dirección se endurece ligera-

mente, los cambios se acortan y el Q7 ofrece más carácter y unas reacciones más vivas.

Entre los motores, destacar la suavidad de ambos; la perfecta insonorización que no transmite casi ningún sonido al habitáculo. El gasolina es capaz de estirar más, pero el diésel brilla por una respuesta más inmediata desde abajo. Con ambos, la satisfacción está garantizada.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	45 TDI	55 TDI	55 TFSI
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V	6, en V
Cilindrada (c.c.)	2.967	2.967	2.995
Potencia máxima/rpm	231/3.250-4.750	286/3.500-4.000	340/5.000-6.400
Par máximo/rpm	51/1.750-3.250	51/2.250-3.250	51/1.370-4.500
Tracción	Total quattro	Total quattro	Total quattro
Caja de cambios	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	N.D.	N.D.	N.D.
Peso (kg)	N.D.	N.D.	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.063/1.970/1.741	5.063/1.970/1.741	5.063/1.970/1.741
Volumen maletero (l)	865/2.050	865/2.050	865/2.050
Capacidad depósito (l)	N.D.	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	7,1	6,3	5,9
Velocidad máx. (km/h)	229	241	250
Consumo mixto (l/100 km)	8,2	8,3	N.D.
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	216	217	N.D.
Precios desde... (euros)	71.000	N.D.	N.D.



PERFECT TIMING.

NECKMARINE.COM



OFFICIAL WATCH RFEV

# Neckmarine

X-TREME  
NM-X3779M05  
SUMERGIBLE 100M

SWISSNECK EUROPE, SL

914476227

info@neckmarine.com





**TU CARA ME SUENA EL FRONTAL ES MUY SIMILAR AL DEL MAZ DA3, AUNQUE SE REMATA CON PROTECCIONES Y ALGO MÁS DE ALTURA**



◀▶▶ La presentación del interior es heredada del Mazda3. La sensación de amplitud en las plazas traseras es mayor que en la berlina, y el maletero ofrece un volumen de 430 litros.

# Entre dos aguas

Era cuestión de tiempo que el hueco existente entre el CX-3 y el CX-5 se cubriera con un SUV compacto. Y ya está aquí: responde al nombre de CX-30, utiliza la base del Mazda3 y presume de una dinámica, una calidad y una tecnología que le abrirá muchas puertas. Llega en septiembre.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El nuevo CX-30 amplía la gama SUV de Mazda con un coqueto y dinámico modelo que se sitúa justo a caballo, por dimensiones, entre el CX-3 y el CX-5. La pregunta surge de inmediato: ¿por qué no denominarlo entonces CX-4? El motivo es que ese nombre ya pertenece a un SUV, con un diseño más coupé, que se comercializa desde hace tiempo en el mercado chino.

El nuevo inquilino de Mazda no se sale del guión de diseño que ha salpicado en los últimos años a sus modelos. Recuerda mucho al del nuevo Mazda3, con el que comparte plataforma, motores y presentación interior, aunque

se desmarca con sensaciones propias, como una habitabilidad que parece más desahogada y un maletero con 430 litros, cifra que no bate récords en un segmento donde se encontrará con rivales como el Seat Ateca, el Nissan Qashqai, el Peugeot 3008... E

incluso del caché de un BMW X2 o un Volvo XC40, por la calidad que atesora.

Mide 4,40 metros de longitud, casi 1,80 de ancho y 1,54 de alto. La distancia entre ejes se sitúa en 2,66 metros. Son cifras algo más modestas que las del Mazda3, pero la sensa-

ción de espacio se multiplica. La puesta en escena del salpicadero es un calco de la que monta el Mazda3. Tremendamente minimalista y limpia en sus formas horizontales, destaca la claridad de información del cuadro de mandos, el Head-up Display de los 'buenos' que proyecta la información en el parabrisas o una pantalla central de 8,8 pulgadas en el salpicadero capaz de analizar, incluso, el rostro del conductor y detectar si está cansado o somnoliento.

La separación entre las butacas delanteras es la misma que encontramos en el CX-5 y el campo de visión es generoso, aunque su altura libre al suelo -17,5 centímetros- no es una referencia precisamen-

te. Es un SUV, pero su enfoque es claramente asfáltico, ya que renuncia a elementos propios de ayuda al mundo 'off road'. Sí contempla tracción total, pero más orientada a la dinámica y a la seguridad que a la 'tierra'.

El confort de marcha delante es notable gracias, entre otras cosas, al diseño de los asientos. Estos sujetan mejor a nivel de la pelvis y facilitan un mejor apoyo de los muslos y de la espalda. Detrás el acceso se podría mejorar si la aper-



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0G	2.0G4X4	1.8D	1.8D4X4
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.759	1.759
Potencia máxima (CV/rpm)	122 / 6.000	122 / 6.000	116 / 4.000	116 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,7 / 4.000	21,7 / 4.000	27,6/1.600-2.600	27,6/1.600-2.600
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. 6v. o Aut. 6v.			
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/45 R16	215/45 R16	215/45 R16	215/45 R16
Peso (kg)	1.320 (Aut: 1.347)	1.404 (Aut: 1.430)	1.344 (Aut: 1.371)	1.424 (Aut: 1.447)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395/1.795/1.540	4.395/1.795/1.540	4.395/1.795/1.540	4.395/1.795/1.540
Volumen maletero (l)	430-1.406	430-1.406	430-1.406	430-1.406
Capacidad depósito (l)	51	48	51	48
De 0 a 100 km/h (s)	10,6 (Aut: 11,2)	11,1 (Aut: 11,7)	10,8 (Aut: 12,6)	11,6 (Aut: 13,5)
Velocidad máx. (km/h)	186	182	183	179
Consumo WLTP (l/100 km)	6,2 (Aut: 6,6)	6,8 (Aut: 7,3)	5,1 (Aut: 6,0)	5,7 (Aut: 6,6)
Emissiones CO <sub>2</sub> NEDC (g/km)	116 (Aut: 126)	121 (Aut: 136)	116 (Aut: 129)	122 (Aut: 137)
Precios desde... (euros)	27.500	N.D.	N.D.	N.D.

tura de las puertas fuera más generosa, y hay espacio más que suficiente para las piernas y hasta el techo. Otra cosa es la plaza central, perjudicada por un túnel de transmisión voluminoso y un mullido no tan amable. En cualquier caso, tres adultos irán muy justos.

También la gama de motores y cajas de cambio es conocida, porque la compar-

te con el Mazda3. Bajo el capó presenta una variante 2.0 de gasolina de 122 CV y otra turbodiésel 1.8 con 116 CV. Estas dos versiones estarán disponibles desde su debut, en septiembre, mientras que el revolucionario propulsor Skyactiv-X de 180 CV llegará en octubre. El cambio puede ser manual o automático con convertidor de par, en ambos casos de seis velocidades.

**PRECIO DESDE** **27.500 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 116 A 137 G/KM**

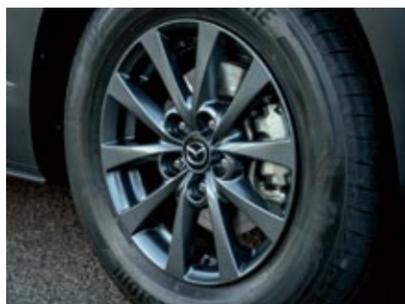
**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p><b>+</b> Tacto general muy agradable. Dinámica ágil y estable. Calidad percibida.</p>	<p><b>-</b> Respuesta a bajo régimen del motor de gasolina. Aptitudes 'off road'. Plaza central.</p>

# SKYACTIV-X PROBAMOS EL MAZDA3 CON ESTE REVOLUCIONARIO MOTOR. ES MUY PROGRESIVO, PERO LE FALTA CONTUNDENCIA



► La dinámica y el agradable tacto general que ofrece, hacen del CX-30 una de las mejores opciones del segmento en este sentido. Dispone de variantes con tracción delantera o total.



Las mecánicas de gasolina van asociadas a un sistema híbrido ligero M Hybrid que cuenta con un motor eléctrico que asiste al principal, aunque nunca mueve al vehículo por sí mismo. La energía la recibe desde una batería de iones de litio de 24 voltios y 0,216 kWh de capacidad que se recarga por efecto de la frenada regenerativa. Esa solución permite que estas versiones presuman de la etiqueta medioambiental ECO.

Cualquier combinación motor-transmisión estará disponible tanto con tracción delantera como total. Esta última, denominada i-Activ AWD, ha optimizado la fricción interna en su funcionamiento y trabaja en conjunto con el GVC Plus, que distribuye de manera óptima el par entre las ruedas de cada eje. Y es que precisamente la dinámica es uno de los puntos fuertes del CX-30, más similar a la de una berlina que a la de un SUV.

La dirección es precisa, el tacto del cambio manual resulta magnífico y el compro-

miso entre confort y agilidad brilla a gran altura. Hemos probado el CX-30 con el motor de gasolina de 122 CV y la caja manual. Y como no puede ser de otra manera, tiene los mismos pros y contras que en el nuevo Mazda 3.

Es un propulsor tranquilo, quizás demasiado, debido a su condición de atmosférico. En muy agradable en una conducción sin grandes alardes, pero si queremos una respuesta algo más alegre no conviene dejarlo caer por debajo de las 4.000 rpm. Eso implica que hay que acudir con frecuencia al cambio, y el consumo se dispara un tanto.

Otro de los puntos fuertes es su completa y avanzada dotación tecnológica en materia de seguridad y oferta multimedia. Bajo el sistema i-Activsense contempla hasta 17 asistentes de conducción de última hornada, muchos de ellos de serie desde el acabado de acceso.

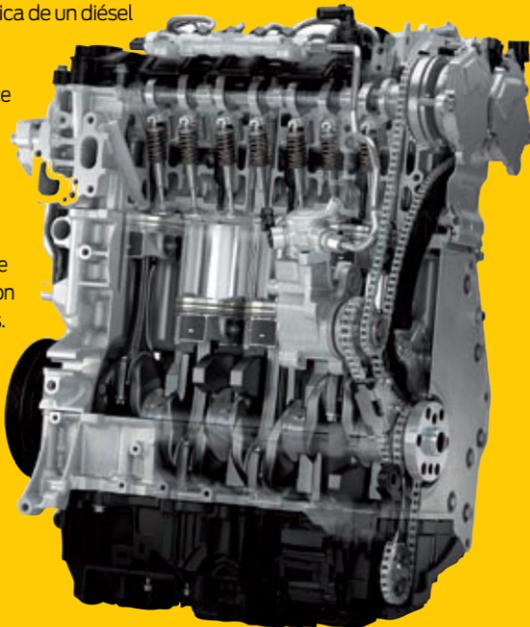
El precio del CX-30 parte desde los 27.500 euros, sin aplicar los descuentos que tendrá en su lanzamiento.

## MAZDA3 SKYACTIV-X Ya a la venta desde 28.000 euros

Era uno de los motores que más ganas teníamos de probar por la gran expectación que había levantado desde que Mazda anunciara que tenía previsto incorporarlo a su gama. Y no es para menos, porque su tecnología es realmente sofisticada. Antes de comentar nuestra toma de contacto conviene refrescar algo la 'teoría'. El propulsor 2.0 Skyactiv-X ofrece 180 CV de potencia y resulta un 20 por ciento más eficiente que un motor de gasolina Skyactiv similar. La razón es que combina lo mejor de una mecánica diésel con otra de gasolina. Para ello aprovecha las ventajas del encendido por compresión típica de un diésel

con la ignición por chispa de la gasolina. En el arranque en frío, y en las condiciones más exigentes en cuanto a prestaciones, funciona como un motor convencional. Sin embargo, hasta en un 80 por ciento del tiempo el protagonista es el encendido por compresión. Para ello recurre a una mezcla pobre —40 partes de aire y 1 de combustible— y eleva la compresión interior de 14,7 a 16,3. Y ahí llega la madre de todas las batallas: el encendido por compresión controlado por chispa SPCCI. A la mezcla pobre se suma una segunda inyección de combustible más rica y muy cerca de la bujía, produciéndose la ignición

► El propulsor Skyactiv-X ofrece una tecnología muy avanzada. Debuta con este bloque de dos litros, pero estará disponible más adelante con otras cilindradas. Por lo tanto, lo veremos en más modelos. Funciona también, pero no es tan eficiente, con gasolina de 98 octanos.



PRECIO DESDE **28.000 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE 100 A 125 G/KM

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

Motor suave y progresivo. Comportamiento dinámico. Tacto general. Tecnología.

#### DEBE MEJORAR

Rendimiento para tener 180 CV. Sedán, sin opción a tracción total. Precio algo elevado.



total. Además de más eficiente, también permite incrementar el par máximo hasta en un 30 por ciento.

Pero ahora vamos con la práctica. Nos pusimos al volante de un Mazda3 Skyactiv-X con cambio manual y tracción delantera, y digamos que nos dejó algo fríos porque esperábamos un rendi-



► El sistema SPCCI se puede seguir en la pantalla del salpicadero. Funciona en un amplísimo régimen de revoluciones del motor.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	SKYACTIV-X	SKYACTIV-X 4X4	SKYACTIV-X SEDAN
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998
Potencia máxima/rpm	180 CV / 6.000	180 CV / 6.000	180 CV / 6.000
Par máximo/rpm	22,9 mkg / 3.000	22,9 mkg / 3.000	22,9 mkg / 3.000
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v. o Aut. 6v.	Man. 6v. o Aut. 6v.	Man. 6v. o Aut. 6v.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	n.d.	n.d.	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.460/1.795/1.435	4.460/1.795/1.435	4.660/1.795/1.440
Volumen maletero (l)	358-1.026	358-1.026	450-1.138
Capacidad depósito (l)	51	51	51
De 0 a 100 km/h (s)	8,2 (Aut: 8,6)	8,5 (Aut: 8,9)	8,2 (Aut: 8,6)
Velocidad máx. (km/h)	216	214 (Aut: 211)	216
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,5 (Aut: 6,2)	6,0 (Aut: 6,6)	5,4 (Aut: 6,0)
Emissiones CO <sub>2</sub> NEDC (g/km)	100 (Aut: 119)	107 (Aut: 123)	96 (Aut: 117)
Precios desde... (euros)	<b>28.000</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>

miento más espectacular. Con tres adultos en el interior, lo cierto es que el sistema SPCCI funciona en un rango de acción muy amplio, hasta acariciar las 5.000 rpm. En la pantalla del salpicadero se puede seguir si está activo, y la verdad es que durante la mayor parte del trayecto —de alrededor de 100 kilómetros, con zonas urbanas, carretera y autopista— estuvo funcionando.

El motor es atmosférico y se asocia al sistema de hibridación suave de 24 voltios M Hybrid, que le brinda la etiqueta medioambiental ECO. Es tremendamente progresivo; tanto, que no

da sensación de que corra, pero hasta que no midamos las prestaciones reales en nuestro centro técnico preferimos hablar sólo de sensaciones.

Sí ha ganado capacidad de respuesta desde bajo régimen. Es más 'diésel' en este sentido, pero en la zona alta del cuentarrevoluciones —el corte se produce a 6.600 vueltas— no nos dio la sensación de que llevaríamos 180 CV bajo el capó. Ya veremos si las sensaciones se corresponden con los números reales.

El mejor consumo medio registrado fue de 6,8 litros, pero también se incrementó hasta los 8,6 con una conducción más 'alegre'. En cualquier caso, sí da la sensación de que siendo cuidadosos esas cifras se pueden bajar.

Ya está disponible en el Mazda3 con 5 puertas y en el sedán, y se puede asociar a una caja manual o automática de seis relaciones. El precio de partida es de 28.000 euros.

ETIQUETA ECO SOLO LAS VERSIONES DE GASOLINA TIENEN  TECNOLOGÍA EQ BOOST DE 48 VOLTIOS

DESDE **67.000 €**

EMISIONES OFICIALES DE **161 A 212 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES NOS GUSTA

**+** Confort de marcha. Tecnología. Consumo. Agrado mecánico. Capacidad off-road. Amplitud interior.

DEBE MEJORAR

**-** EQ Boost sólo en los gasolina. Numerosas opciones. Adaptación a sus pantallas. Precio del siete plazas.



# Perfecta progresión

22 años después de lanzar su primer SUV, el ML, la firma de la estrella ofrece este GLE, un imponente vehículo que presume de imagen, tecnología, eficiencia... De sus cinco motores, la versión 300d, con un corazón diésel de cuatro cilindros, te sorprenderá gratamente.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

Si buscas un SUV premium, Mercedes-Benz te ofrece su nuevo GLE, un vehículo que supera los 4,9 metros de longitud y presume de imagen. Más aún si se acompaña del paquete estético AMG, o bien te decantas por la versión 53, desarrollada en la sede de Affalterbach.

Y es que actualmente ofrece cinco opciones mecánicas diferentes –del 53 aún no hay precio–, entre las que hemos podido conducir el diésel más ‘sencillo’, que estrena el bloque OM 654. Se trata de un motor de dos litros y cuatro cilindros que presume de proporcionar 245 CV y 51,0 mkg de par motor, cifras que casi rozan los datos del anterior GLE 350d con seis cilindros.

Por si fuera poco, se asocia a un nuevo cambio 9G-Tro-

nic de nueve velocidades y a la tracción total 4Matic.

Aunque no es ligero –y eso que estamos ante una generación completamente nueva–, en marcha sorprende por su empuje. Y aunque está claro que se han dejado un dinero en insonorizarlo a conciencia, este nuevo motor es mucho más silencioso en todo momento que el anterior de cuatro cilindros. Cosa que se agradece.

También es más agradable y refinado, pues reducen sus vibraciones, por lo que es una alternativa al seis cilindros –son bloques modulares y derivan también de este OM 654– usado en los 350 d y 400 d. Pero es cierto que estos últimos son más potentes y prestacionales. Aunque también mucho más caros.

Y es que el nuevo 300 d presume de alcanzar 225

km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 6,1 segundos, cifras que están de maravilla y que te permiten moverte con una gran soltura. Incluso con el aforo del coche completo.

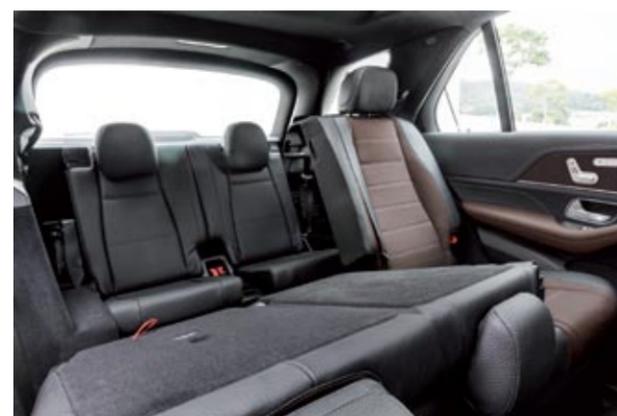
Además, su consumo real es bastante comedido, ayuda-

do por un Cx de sólo 0,29 –el mejor coeficiente aerodinámico de su categoría–, incluso si tenemos en cuenta que la unidad que probamos equipaba llantas de 20 pulgadas.

Su confort de marcha es sensacional, y más si apues-



▲ El GLE puede equiparse, incluso, con un paquete off-road opcional. Su diseño se aleja del primer SUV de la marca, el ML, lanzado en 1997.



▲ La amplitud interior es magnífica en este GLE, que por vez primera ofrece tercera fila de asientos. El sistema MBUX es de serie.

tas por las suspensiones activas –también hay opción a suspensión neumática y a la E-Active Body Control, que obliga a la arquitectura de 48 voltios–, de igual forma que su amplitud interior permite a cinco adultos viajar sin estrecheces, acompañados de todo su equipaje.

Por vez primera el GLE puede equipar tercera fila de asientos, pero se trata de una

opción que supera los 3.000 euros.

Es cierto que si echas de menos más energía –cosa, ya te digo, que no va a suceder fácilmente–, deberás apostar por otras versiones diésel, o por cualquiera de las de gasolina, únicas por cierto que equipan la tecnología EQ Boost, que añade un motor eléctrico que funciona también como alternador y motor de



## CLASE A SEDÁN Nuevo acceso a los cuatro puertas

Desde 30.100 euros, sólo 875 euros más que el Clase A de cinco puertas equivalente, dispones ahora de este nuevo A Sedán, una llamativa berlina cuyo tercer volumen alarga su carrocería hasta los 4,55 metros.

Eso son 13 centímetros más que un Clase A 'hatchback' pero 14 menos que su hermano mayor, el Clase C.

Ese tamaño extra repercute en su maletero, que tiene 420 litros –410 en los diésel–, que son 50 más que el compacto, con el que comparte una distancia entre ejes de 2.729 milímetros, por lo que el espacio en las plazas

posteriores es calcado en ambos modelos.

También son calcados en cuanto a tecnología, calidad, comportamiento, presentación interior, equipamiento... Y casi en cuanto a la gama de motores, pues este A Sedán aterriza con cinco opciones de entre 116 y 306 CV de potencia.



► Tiene un buen maletero, aunque su tapa resta funcionalidad.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	450	AMG 53	300 d	350 d	400 d
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea	4, en línea	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.999	2.999	1.950	2.995	2.995
Potencia máxima (CV/rpm)	367 + 22/5.500-6.100	435 + 22/6.100	245/4.200	272/3.400-4.600	330/3.600-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	51,0 + 25,5/1.600-4.500	53,0 + 25,5/1.800-5.800	51,0/1.600-2.400	61,2/1.200-3.200	71,4/1.200-3.000
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de 9 velocidades	Aut. de 9 velocidades	Aut. de 9 velocidades	Aut. de 9 velocidades	Aut. de 9 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent.
Neumáticos	255/50 R19	275/50 R20	235/60 R18	235/60 R18	255/50 R19
Peso (kg)	2.295	N.D.	2.240	2.310	2.340
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.924 / 1.947 / 1.772	4.924 / 1.947 / 1.772	4.924 / 1.947 / 1.772	4.924 / 1.947 / 1.772	4.924 / 1.947 / 1.772
Volumen maletero (l)	630-2.055	630-2.055	630-2.055	630-2.055	630-2.055
Capacidad depósito (l)	85	85	85	85	85
De 0 a 100 km/h (s)	5,7	5,3	7,2	6,9	5,8
Velocidad máxima (km/h)	250	250	225	230	240
Consumo mixto (l/100 km)	8,3	9,3	6,1	7,0	7,0
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	190	212	161	184	184
Precios desde... (euros)	<b>80.100</b>	<b>N.D.</b>	<b>67.000</b>	<b>75.300</b>	<b>85.300</b>

arranque, además de sumar una batería de 48 voltios.

Esta combinación técnica, además, les permite conseguir la etiqueta ECO de la DGT. Y el poderoso AMG 53 no es una excepción.

Su equipamiento de serie es muy completo –hay, incluso, dos pantallas de 12,3 pulgadas y MBUX ampliado entre otros–, pero como es norma en la marca alemana se ofrecen todo tipo de opciones para dejarlo a tu gusto, aunque elevando considerablemente un precio de partida, en consonancia con la competencia.



# SEGÚN LA VERSIÓN, EL 2008 EQUIPA SELECTOR DE MODOS DE CONDUCCIÓN –ECO, NORMAL Y SPORT– Y PUEDE MONTAR GRIP CONTROL



## 2008 al cuadrado

Faltan unos meses para su lanzamiento pero el nuevo 2008 ya ha pasado por nuestras manos en forma de un prototipo de preserie. Han sido pocos kilómetros, y en circuito, pero esta primera toma de contacto nos ha descubierto, sin duda, uno de los futuros referentes entre los pequeños SUV.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La segunda generación del 2008 está prácticamente lista, y la mejor prueba de ello es que ya lo hemos conducido. Se trataba de prototipos de preserie, y aún hay tiempo para cambios finales en su puesta a punto, pero el ensayo en un circuito a las afueras de París nos ha permitido comprobar que el trabajo ya está hecho y que apenas habrá que modificar nada.

Si en fotos ya se intuía que el aumento de tamaño –mide 430 centímetros, 14 más que antes– hacía de él un SUV más aparente, en vivo esa impresión se acrecienta, y poniendo a su lado un 3008 –mide 4,45 metros– la diferencia de talla ya no es tan grande, y vistos por detrás las similitudes son evidentes. Esa corpulencia se deja sentir positivamente en el



▲ El 2008 estrena algunos colores de carrocería, como Rojo Elixir, Azul Vértigo y Naranja Fusion –arriba–, exclusivo del nuevo modelo.

interior, tanto en el maletero –434 litros ahora, por los 360 del anterior– como en una segunda fila más amplia, con altura suficiente al techo y generoso espacio para piernas. Y es que la distancia entre ejes es de 260 centímetros, 4 más que en el DS 3 Crossback, con el que comparte la nueva plataforma CMP y que tiene plazas traseras algo más justas.

Al entrar nos llama la atención que el borde de acceso queda un poco alto –a 48 centímetros de la calzada, cuando en un Seat Arona, por ejemplo, está a 44–, un detalle común también al DS 3 Crossback que no pasa de anécdota, pues te fijas sólo las primeras veces. Y lo que encuentras en el habitáculo te hace olvidar ese ‘fallo’, pues los responsables de Peugeot han echado el resto tanto en diseño como en calidad, lo que da como resultado

una atmósfera interior mucho más cuidada que en el anterior 2008. Un ejemplo es el puesto de conducción i-Cockpit 3D, similar al del nuevo 208 y basado en tres claves: pantalla táctil central a mano –de hasta 10 pulgadas–, volante pequeño e instrumentación digital configurable sobrelevada. Al que esto escribe le costó exactamente dos segundos encontrar la postura idónea. Y nos gusta también que en la consola, bajo las toberas de aireación, haya botones de acceso directo a las principales funciones –en el actual 308 o en los 208 y 2008 precedentes no había–, aunque su disposición –dos filas de botones en un plano casi horizontal– no nos enamora.

El interior, además, propone un acabado muy bue-



▲ De los 360 litros de maletero en el anterior 2008 –350 manteniendo la bandeja que oculta el equipaje– pasamos a los 434 de la nueva generación, cuyo suelo de carga puede colocarse a dos niveles.

no, con materiales mullidos por todas partes –su uso es más generoso que en el nuevo 208– y percepción general de robustez. La unidad elegida para este rápido test tenía acabado GT Line, y eso contribuía a optimizar la impresión de refinamiento.

Acomodados ya en los

asientos, de acertado diseño, pulsamos el botón de arranque y salimos a pista. Bajo el capó tenemos el conocido PureTech 130, un tricilíndrico de gasolina turboalimentado de 1,2 litros que rinde de maravilla –lo hemos probado en numerosos modelos de PSA– y que también inyecta buenas

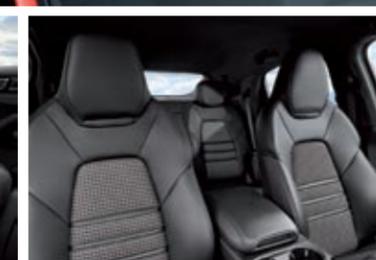
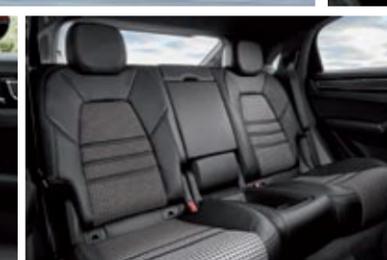
prestaciones al nuevo SUV ‘pequeño’ de Peugeot. Disponible con cambio manual de seis marchas o el suave y eficaz automático EAT8 de ocho, nuestra unidad contaba con este último, que contribuye a realzar las posibilidades de los 130 CV y 23,5 mkg. Puede que un circuito de velocidad no sea el escenario soñado para un SUV de enfoque familiar o urbano, pero nuestro 2008 se comporta bien, mostrando agilidad de reacciones y mucha nobleza. Con una potencia de frenada algo más enérgica le daríamos un sobresaliente, porque la dirección es precisa y el paso por curva nos gusta: un poquito de balanceo, pero apoyo franco y sin reacciones extrañas cuando buscamos los límites de adherencia, incluso al provocarle frenando en pleno viraje, por ejemplo.

En cualquier caso, se trató de un test muy corto y tiempo habrá de confirmar o corregir nuestras primeras impresiones, pues la presentación de la gama definitiva tendrá lugar en otoño. Sí se sabe, no obstante, que además del motor probado esta vez la gama de gasolina contará con ese mismo PureTech pero en variantes de 100 CV –cambio

PRECIO		N.D.
EMISIONES DE CO <sub>2</sub>		N.D.
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Amplitud y maletero. Calidad de acabado y materiales. Rendimiento y comportamiento.	-
		Botonera de la consola central abigarrada. Potencia de frenada. Tamaño menos urbano.



# DINÁMICO AL MÁXIMO LA PUESTA A PUNTO DE SU CHASIS Y SUS DIFERENTES SISTEMAS DE CONDUCCIÓN LO HACEN REALMENTE RÁPIDO



◀ El puesto de conducción es típico Cayenne. Como opción se ofrece este techo de carbono, que ahorra 21 kilos y forma parte del paquete Sport, que cuesta 15.069 euros. Incluso hay tapizado Pepita –arriba–.



▲ No hay techo panorámico que se abra. Sus llantas pueden ser de hasta 22 pulgadas y los frenos PSCB, con recubrimiento de wolframio para evitar el hollín, es de serie en el Turbo y opcional en el resto. El alerón se eleva al superar los 90 km/h y trabaja junto con el que hay al final del techo.

## Bendito sacrificio

La nueva criatura de Zuffenhausen requiere desembolsar entre 5.701 y 8.009 euros más que por el Cayenne más ‘civilizado’, y además perdemos capacidad de maletero y espacio detrás. ¿Algún problema? Ninguno, porque ese sacrificio se recupera en imagen y en diversión al volante.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Porsche incrementa su oferta de vehículos SUV con esta atractiva versión de su exitoso Cayenne, que estrena el apellidado Coupé.

Los cambios de estilo son fácilmente reconocibles. Y los necesarios para acentuar la deportividad en parado de este SUV, que incluso es 13 milímetros más largo y 18 más ancho que un Cayenne normal. Varía la inclinación de su luna delantera, la caída de su techo –20 milímetros más bajo–, el diseño de su zaga terminada en un alerón activo... Y para rematar la jugada, Porsche añade llantas de 20 pulgadas –de 21 en el Turbo, y de hasta 22 en opción para cualquier versión–.

Ese diseño transmite dinamismo, garantizado además con las tres opciones mecánicas disponibles por ahora, pues las variantes híbridas enchufables parecen estar a punto de hacer acto de presencia.

El Cayenne S Coupé llegará pasado el verano, por lo

que desgraciadamente sólo pudimos conducir los extremos, con 340 y 550 CV de potencia. Lo normal.

Una vez en su interior, todo recuerda al Cayenne. Y eso no es ninguna queja, porque transmite solidez, calidad, ergonomía... Típicamente Porsche, con una gran panta-

lla central y el cuentavueeltas –analógico, por supuesto– frente a nuestra mirada, escoltado por dos pantallas de 7 pulgadas.

En marcha sorprende. Y mucho. Tanto, que nunca creerías que estás sentado a semejante distancia del asfalto. La puesta a punto es sensacional, con mínimos balanceos –de serie hay amortiguadores adaptativos– y un aplomo sensacional. Tanto, que sus más de dos toneladas se disimulan a la perfección. Pero al frenar hay que tenerlo en cuenta, sobre todo en la versión básica. Aunque si eso es un problema, incluso puede contar con el equipo carbocerámico.

El motor, con un único turbocompresor –el Cayenne S

PRECIO DESDE **97.217 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE **212 A 258 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p> Imagen. Calidad. Tecnología. Dinámica. Prestaciones. Amplitud interior. Equipamiento.</p>	<p> Peso elevado. Precio, sobre todo el Turbo. Equipo de frenos en el normal. Techo fijo.</p>
--	--

Coupé lleva dos– es una maravilla y ofrece muy buenas prestaciones; de hecho, pensaríamos con detenimiento

si es buena idea desembolsar los 71.812 euros de más que vale el Turbo, pues sus 550 CV sólo podrás aprovechar-

los en línea recta; y es que a nivel dinámico cualquiera puede equipar suspensión neumática o frenos PSCB –de acero, con mayor diámetro, pinzas delanteras de 10 pistones, recubrimiento de wolframio...–, que son de serie en el Turbo.

Ahora bien, ojo lo que corre este último, porque deja en evidencia a muchos deportivos que son 40 centímetros más bajos. Su avanzado chasis puede estar equipado con la tecnología de 48 voltios, necesaria para sistemas como la dirección en el eje posterior o las estabilizadoras activas, elementos que mejoran aún más su excelente dinámica.

Y por si nos van las excusiones, incluso nos ofrecen un paquete off-road.

Detrás sí hay más diferencias frente a un Cayenne normal, pues para disimular esa menor altura la banqueta va 30 milímetros más baja y tiene una configuración de dos asientos. Aunque la quinta plaza es opcional sin coste. Y utilizable, pues en realidad hay mucho espacio en todas sus cotas.

También se pierde maletero, pero aún sigue conservando 625 litros –770 tiene un Cayenne–, lo que no esta nada mal.

Y también es más caro que un Cayenne, pero ten en cuenta que equipa de serie techo panorámico –fijo–, paquete Sport Chrono, servodirección Plus, suspensión activa... Todos, opcionales en un Cayenne normal.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	CAYENNE	CAYENNE S	CAYENNE TURBO
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	6, en V	6, en V	8, en V
Cilindrada (c.c.)	2.995	2.894	3.996
Potencia máxima (CV/rpm)	340 / 5.300-6.400	440 / 5.700-6.600	550 / 5.750-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	45,9 / 1.340-5.300	56,1 / 1.800-5.500	78,5 / 2.000-4.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. Tiptronic S 8 vel.	Aut. Tiptronic S 8 vel.	Aut. Tiptronic S 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. 350/330 mm	Discos vent. 380/330 mm	Discos vent. 415/365 mm
Neumáticos del./tras.	275/45 R20-305/30 R20	275/45 R20-305/30 R20	285/40 R21-315/35 R21
Peso (kg)	2.030	2.050	2.200
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.931 / 1.983 / 1.676	4.931 / 1.983 / 1.676	4.939 / 1.989 / 1.653
Volumen maletero (l)	625-1.540	625-1.540	600-1.510
Capacidad depósito (l)	75	75	90
De 0 a 100 km/h (s)	6,0	5,0	3,9
Velocidad máxima (km/h)	243	263	286
Consumo mixto (l/100 km)	9,3	9,2	11,3
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	212	212	258
Precios desde... (euros)	<b>97.217</b>	<b>115.408</b>	<b>169.029</b>

**EL DS X E-TENSE TIENE DOS MOTORES, UNO EN CADA RUEDA DE LANTERA, QUE SUMAN 540 CV. PERO SU VERSIÓN 'RACING' DARÁ 1.360 CV**



▲ Sin retrovisores. La 'orden' era seguir siempre al DS 7 Crossback que abría camino, y cambiar de carril sólo si él lo hacía usando intermitente.

# Madrid, año 2035

Sin salir de Madrid, y sin máquina del tiempo, hemos viajado al futuro para ver cómo podría ser la movilidad dentro de dos décadas. Porque, para asombro de muchos, circulamos por las calles con el DS X E-Tense, un prototipo eléctrico extremo que avanza ideas sobre los próximos DS.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Cuando era un chaval tenía una cita semanal inamovible frente al televisor –de blanco y negro, por supuesto– para ver 'The Pink Panther Show', una serie de dibujos animados emitida originalmente

entre 1969 y 1979 que, en cada entrega, solía ofrecer dos episodios de la 'Pantera Rosa' y uno de 'El Inspector'. Y entre los atractivos del programa estaba la introducción y el final, pues los títulos de crédito

se mostraban sobre unas imágenes que entonces me entusiasmaban: el Panthermobile –descubriría que era rosa muchos años después– trasladaba a los dos protagonistas de esta serie de animación... y el que conducía era un chico casi de mi edad. Soñaba con ser aquel niño al que le permitían manejar semejante prototipo por la carretera, y encima utilizando un casco, como si fuese un piloto de carreras.

Han tenido que pasar más de cuatro décadas, pero el sueño finalmente se ha cumplido. No con el Panthermobile, que por cierto medía 7,01 metros de longitud y empleaba un tremendo V8 de 385 CV tomado de un Oldsmobile, sino con el DS X E-Tense, un 'show car' desvelado hace un año en

el Salón de Pekín que funciona de verdad. Me recuerda a ese mito de la niñez porque el conductor va en una plaza descubierta mientras que los acompañantes ocupan un habitáculo cerrado –a un lado, y no como en el Panthermobile, donde los pasajeros 'de ficción' iban detrás–; pero también porque hace volver miradas a su paso como si de un platillo volante se tratara.

Da igual si el que me veía pasar andaba por la acera, aguardaba en un paso de peatones, estaba sentado en una parada de autobús, circulaba en moto o lo hacía en coche, furgoneta o camión... Su índice apuntaba hacia el DS con el mismo gesto de incredulidad que debía tener yo frente a aquel viejo televisor.

◀ Para conducir se usa la plaza izquierda. La del lado derecho, con techo, es para el copiloto; o para el conductor... si conduce el coche.





# EL 'CONCEPT' FRANCÉS DA IDEAS SOBRE UN COCHE QUE PODRÍA LLEGAR EN 2035 PARA CELEBRAR EL 80 ANIVERSARIO DEL DS 'TIBURÓN'



◀ El habitáculo derecho está pensado para albergar dos plazas, lo que convierte realmente al DS X E-Tense en triplaza. Y no hay ópticas convencionales, sino iluminación difuminada por toda la carrocería.

Y es que los diseñadores han creado un prototipo extremo pensando en cánones estilísticos del año 2035, que es tanto como fantasear sin límites ni prejuicios. La firma premium de PSA tiene ya a la venta dos modelos enteramente concebidos como fabricante independiente, el DS 7 Crossback y el DS 3 Crossback, y a ellos les seguirán otros muchos hasta configurar una exclusiva gama que satisfaga gustos y necesidades bien diferentes. Pero el DS X E-Tense va más allá; o mucho más allá, realmente. Explora una época en la que el DS 'Tiburón', fuente de inspiración de la marca francesa, celebrará su 80 aniversario, y este 'concept car' avanza ideas sobre un vehículo que debería convertirse en nueva referencia estilística y tecnológica.

Es difícil saber por dónde irán los gustos de aquí a 16 años, y por eso será mejor entender el DS X E-Tense como 'semillero' para elementos de diseño que pronto podríamos ver en algún DS. Pero hay dos características en este futurista vehículo donde DS apuesta



▲ Los diseñadores se han inspirado en las alas de algunos insectos para definir la apertura de las puertas, y cada una opera de manera distinta.

sobre seguro: uno es la electromovilidad, que cumple ya realmente porque la mecánica del prototipo conducido es cien por cien eléctrica y libre de emisiones, y otro es la conducción autónoma, que queda para el plano teórico pues el DS X E-Tense aún no manobra solo y requiere un humano al volante. En el caso que nos ocupa, yo.

La puerta del conductor, de fibra de carbono, abre en for-

ma de ala de élitro, y allá abajo nos espera un asiento más ancho que el de un monoplaça y con un ajuste longitudinal muy cómodo, pues un mando eléctrico en el frente de la banqueta simplifica el reglaje. Se agradecería un sistema de ventilación bajo el tapizabro solo y requiere un humano al volante. En el caso que nos ocupa, yo.

ñaola y no en París, pues a esa misma hora la capital gala arde a 42,6 grados, en lo que sería su increíble nuevo récord histórico de temperatura.

En las calles madrileñas estamos 'sólo' a 38 grados, y la emoción del momento evita pensar en cuestiones meteorológicas. Porque una vez acomodados en el puesto de conducción vienen unas rápidas instrucciones: volante, acelerador y freno, y tres botones a nuestra derecha—quedan a la altura del cuello—para accionar los modos D, N o R del cambio. Y ya está; pues no hay palancas de intermitentes, ni mandos de luces, ni claxon... y ni siquiera retrovisores. Podremos circular en medio del tráfico al ir siempre escoltados por dos vehículos, uno delante y otro detrás, siendo el primero el que definirá nuestros movimientos: «si pone intermitente hacia un lado y cambia lentamente hacia ese carril, es que tú debes hacer lo mismo lentamente también». El 'consejo' es claro, pero acostumbrados a circular de otra mane-



▲▶ Por la postura al volante y el diminuto derivabrisas, se conduce como un monoplaça. Por eso conviene recordar cada pocos segundos que no vamos centrados, y que hay 'mucho coche' a la derecha.

ra más 'científica' habrá que tener mucha fe en el prójimo durante nuestro recorrido por algunas de las calles con más tráfico de la urbe. Y más en la era del 'whatsapp', donde la mitad de los conductores mira más entre sus piernas que al frente. Después comprobaría que la propia espectacularidad del DS X E-Tense ayuda a crear un 'entorno seguro' a su alrededor. ¿Quién querría tener un problemilla con un automóvil único valorado en más de un millón y medio de euros?

Cierro la puerta y comienzo a circular. Sonido evidente de motor eléctrico—en realidad son dos, uno en cada rueda delantera, y suman 540 CV

que a 50 km/h no aparta nada frente a la cabeza del conductor, que sobresale por encima y se encuentra con todo.

Pero incluso eso pasará a un segundo plano, pues basta con parpadear mucho para ir quitando suciedad de los ojos. Ahora lo que importa es disfrutar de la experiencia y llevarla a buen puerto. Me habían advertido, por ejemplo, que el prototipo no tenía servofreno, y en efecto conviene pisar el pedal con cierta fuerza. El acelerador va más suave, y a poco que lo pisemos con ganas el coche gana velocidad con

que cada pocos segundos me diga a mí mismo: «ojo Pedro, hay mucho coche a la derecha». Y eso es especialmente relevante al aproximarnos a una acera por ese lado.

El test fue rápido y no hubo ocasión de probar el habitáculo cerrado, al que se accede levantando toda la cúpula acristalada. Está pensada para el acompañante, que disfrutaría del asiento tapizado en cuero y refrigerado, de una potente climatización y de un sistema de sonido Focal, aunque nada de eso opera realmente en el prototipo, que en verano y a pleno sol convierte ese espacio en una suerte de microondas. No obstante, estamos ante un laboratorio de ideas, y ya habrá tiempo de pulir esos 'de-



según DS—y aire en la cara. ¡El casco!

El chaval del Panthermobile usaba casco y yo ni siquiera llevo gafas. No he recorrido ni cien metros y ya estoy recibiendo todo tipo de materiales en los ojos: el aire caldeado por el asfalto, el polvo que levantan los coches del entorno, la flora y fauna microbiana... El DS X E-Tense tiene un pequeño derivabrisas, que seguramente desviaré el aire a alta velocidad—no quiero ni imaginar lo que correrá la versión 'racing' de 1.360 CV—, pero

brío. ¿540 caballos de verdad? Imaginamos que no... pero a quién le importa.

Y descubro sobre la marcha que hay otro aspecto a vigilar, y es la posición de conducción, pues parece de monoplaça pero no vamos centrados, sino en el lado izquierdo, como en un coche convencional. De ahí

talles'. Porque el objetivo para el 2035 es ambicioso, y en ese 'cockpit' derecho el conductor podrá viajar durmiendo mientras el DS X E-Tense le lleva a su destino. Y cuando sea así, espero que la marca me llame también para probarlo.



MÁS AERODINÁMICO Y MENOS MINIMALISTA SIN RENUNCIAR AL ATRACTIVO DE SIEMPRE. EL ZOE TAMBIÉN ES MUCHO MÁS PRÁCTICO

# Calidad de vida



◀ El nuevo ZOE cuenta con dos pantallas. La de detrás del volante tiene 10 pulgadas y una definición sin equivalente en el segmento; mientras que la multimedia táctil central tiene 9,3 pulgadas.

en ciclo WLTP, y más posibilidades en cuestión de recarga gracias a la introducción de la carga con corriente continua (DC).

Y estas mejoras, que podrían considerarse claves en el día a día, se combinan con un mayor placer de conducción gracias a una motorización más eficaz y poderosa, con una potencia de 100 kW equivalente a 135 CV.

Pero si estas novedades ya pueden ser consideradas como importantísimas de cara a normalizar el uso del ZOE eléctrico sin apenas limitaciones, Renault ha equipado al nuevo modelo de múltiples y novedosos equipamientos, y de servicios conectados Renault EASY CONNECT en una nueva etapa en la que la conectividad será tan importante, o incluso más, que otros aspectos de confort o de ingeniería. Desde las ayudas a la conducción a la pantalla de 10 pulgadas tras el volante, pasando por el sistema multimedia Renault EASY LINK y el nuevo modo de conduc-

La gama eléctrica de Renault recibe una actualización más que interesante por cuanto el ZOE, su buque insignia, se renueva y crece técnicamente, aumentando de forma considerable su atractivo. El nuevo ZOE llega en octubre y se une a los ya conocidos Twizy, Kangoo Z.E. y Master Z.E.

Mil millones de euros es la cantidad que va a invertir el Grupo Renault para convertir Francia en el polo de excelencia del vehículo eléctrico en el seno de la Alianza. Y de aquí

a 2022 se prevé duplicar las capacidades de producción del ZOE en la fábrica Renault de Flins, en la región de París, un dato clave que sugiere una gran apuesta de la marca

francesa ahora que todo parece indicar que el gran público está listo para dar el salto al modelo eléctrico. Dentro de este ambiente alegre, en el que se impone la calidad

de vida que ofrece este tipo de vehículos, el lanzamiento de esta tercera generación del buque insignia de la gama cien por cien eléctrica de la firma gala, ha supuesto el

pistolazo de salida a toda una estrategia del Grupo para el desarrollo del vehículo eléctrico a gran escala, y con unos objetivos mucho más ambiciosos que hasta ahora.

Recordemos que el ZOE nació hace siete años como pionero, y que con el tiempo y las actualizaciones se ha convertido en el coche eléctrico urbano más vendido en Europa. Pero no estancado ante estos logros, el nuevo ZOE sube varios escalones de golpe en materia de polivalencia, calidad y tecnología. Ofrece unas prestaciones de alto nivel desde el primer grado de equipamiento, y continuará teniendo un precio muy competitivo.

Exteriormente, el nuevo eléctrico de la marca del rombo mantiene sus líneas maestras con un diseño fresco y ahora más atractivo y aerodinámico. Pero en el in-

terior la revolución es total, con un puesto de conducción y un salpicadero renovados en busca de un incremento considerable del confort y la calidad.

En el aspecto técnico, el ZOE de la nueva generación ofrece más autonomía, ayudado por una batería de 52 kWh que eleva su radio de acción hasta los 395 kilómetros

## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110	R135
Potencia máxima	80 kW (108 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (22,9 mkg)	245 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./ Tambores	Discos vent./ Tambores
Peso en vacío (kg)	1.570	1.570
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.084/1.730/1.562	4.084/1.730/1.562
Maletero (l)	338 - 1.225	338 - 1.225
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	52 kWh	52 kWh
Peso de la batería (kg)	326	326
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	9,5
Velocidad máxima (km/h)	140	140
Consumo mixto (kWh/km)	n.d.	n.d.
Emisiones CO <sub>2</sub>	0 g/km	0 g/km
Autonomía media WLTP (km)	395	395
Autonomía máxima urbana WLTP (km)	n.d.	n.d.
Tiempo de recarga 7 kW	9 horas y 30 minutos	9 horas y 30 minutos
Tiempo de recarga 50 kW (0-80 %)	30 minutos	30 minutos
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.



▲ La nueva batería de 52 kWh del ZOE amplía su radio de acción hasta los 395 kilómetros en ciclo WLTP. Y el nuevo motor rinde 100 kW, o 135 CV.

## DISEÑO INTERIOR

El nuevo Renault ZOE se actualiza en muchos aspectos, pero quizás sea el interior el que recibe más cambios. Ahora es mucho más ergonómico y práctico. Y al margen de los avances en tecnología, está mejor equipado de serie.



▲ Gracias a la tarjeta manos libres, basta pulsar un botón para que el coche está listo para moverse.



▲ El espacio dedicado al smartphone permite opcionalmente la recarga sin cable, mediante inducción.



▲ Los mandos en cromo satinado permiten regular la climatización automática.



▲ Las dos tomas USB delanteras se ven complementadas por estas dos traseras para cargar teléfonos o tablets.



▲ El freno de estacionamiento automático, de serie en todos los ZOE, libera espacio de almacenamiento.



▲ Los plafones interiores utilizan ahora tecnología LED, que mejora mucho la iluminación.



▲ El parabrisas acústico reduce la sonoridad interior y se suma al silencio del motor eléctrico.

**MY RENAULT ES LA APLICACIÓN DE SMARTPHONE QUE PERMITE GESTIONAR EL VEHÍCULO A DISTANCIA, COMO VER EL ESTADO DE CARGA**



El ZOE se puede cargar ahora en cargadores de corriente continua de hasta 50 kW. Así, el ZOE se convierte en el único eléctrico que ofrece una recarga AC hasta 22 kW y DC hasta 50 kW.



El nuevo ZOE ha mejorado en muchos aspectos. Uno de ellos es la calidad general y la presentación, pues los materiales utilizados son mejores a la vista y al tacto. Y destaca la gran pantalla central táctil de 9,3 pulgadas.

generación de energía como el que también lleva el nuevo Nissan Leaf, muy adecuado para un uso urbano o en carreteras con importantes desniveles. Cuando el modo B está activado, el vehículo retiene de manera claramente más pronunciada cada vez que el conductor suelta el pedal del acelerador. El Modo B simplifica la conducción, especialmente en ciudad, o en caso de ralentización. Técnicamente, su integración se acompaña de un nuevo sistema de frenado que mejora además las sensaciones percibidas en el pedal. Por su parte, el Modo D, que apenas retiene, sigue siendo especialmente adecuado en las fases en las que el conductor desea aprovechar la inercia de su vehículo, por ejemplo cuando se circula por una vía rápida. Gracias al e-shifter, el conductor bascula entre los modos D y B en función de sus necesidades.

Pero Renault cuenta con una gama de modelos eléctricos que va más allá del ZOE, ya que a este vehículo compacto hay que sumarle el original y exclusivo Twizy, el eficaz y aprovechable Kangoo Z.E. y el poderoso Master Z.E. No obstante, en 2022 la gama del Grupo Renault contará con 8 vehículos eléctricos y

El notable aumento de la capacidad energética de la nueva batería del ZOE no ha ido aparejado de un aumento de su tamaño, por lo que se mantiene la amplitud interior del coche.



ción que facilita la circulación en ciudad, todo pensando en el objetivo de conseguir mayor sencillez y placer en el día a día.

Pero volvamos a las novedades técnicas del ZOE, porque son dignas de ser resaltadas. Como la nueva batería, que posee una ventaja adicional: su capacidad para suministrar una corriente de mayor intensidad ayuda a aprovechar al máximo el rendimiento del nuevo motor R135.

Además, el nuevo ZOE es también el vehículo eléctrico asequible más polivalente en materia de recarga. Con su capacidad para aprovechar lo mejor de cada estación de carga hasta 22 kW, ZOE es, desde su llegada, el vehícu-



lo eléctrico que más rápido se recarga desde infraestructuras especialmente comunes en el espacio público.

Y es que otra de las innovaciones del ZOE es que su batería puede también cargarse hasta 50 kW en las tomas que funcionan en corriente continua (DC). Esta nueva carga DC es adecuada para los grandes trayectos, sobre todo si se circula por autopistas. Así, la nueva generación del ZOE se convierte en el único vehículo eléctrico que ofrece, a un precio asequible en el mercado, una recarga

AC hasta 22 kW y DC hasta 50 kW. Acompañado por servicios conectados específicos a los que puede acceder a través de la aplicación My Renault, el conductor tiene la garantía de que siempre encontrará una solución de recarga adaptada a sus necesidades: en su domicilio, en su trabajo, al parar en espacios de estacionamiento públicos y en las autopistas...

Pero se trata de aumentar la autonomía ya sea realizando una conducción ecológica o mediante sistemas que ayuden a incrementarla. Es el caso de un nuevo modo de conducción que estrena el ZOE, con el que el conductor casi no necesita utilizar el pedal de freno. Renault lo ha denominado Modo B, y no es otro que un sistema de re-



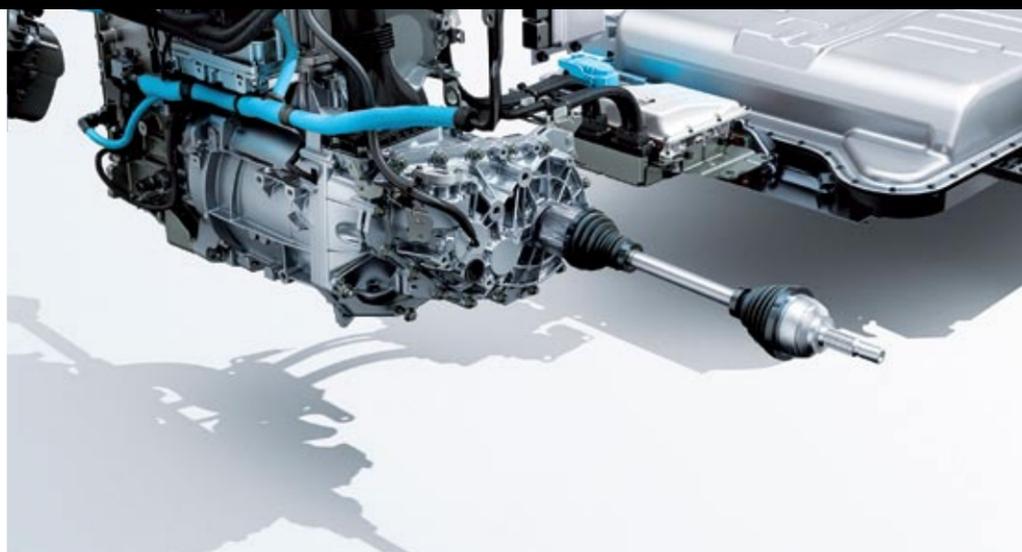
En la parte trasera del nuevo ZOE hay menos cambios que en la parte delantera. Aún así, el coche es elegante y aerodinámico.

# KANGOO Z.E. ESTÁ DISPONIBLE CON UN MOTOR ELÉCTRICO EQUIVALENTE A 60 CV, Y SU AUTONOMÍA ES DE 270 KM EN CICLO NEDC



12 modelos electrificados. En concreto, los vehículos cien por cien eléctricos abarcarán los principales segmentos de su oferta y representarán el 20 por ciento de la gama.

Pero hasta que llegue ese momento hay que decir que la actual gama eléctrica de Renault parece asentada, pues ha madurado lo suficiente como para considerar a la marca francesa como una de las mejor posicionadas de cara a los nuevos tiempos que se avecinan. Y aunque el Twizy ha pasado de fabricarse en la



- ▼ **1.- FRENADA RECUPERATIVA.-** La batería se recarga cuando levantamos el pie del acelerador o cuando se pisa el pedal de freno. **2.- BOMBA DE CALOR.-** Unida a la climatización, genera calor o frío en el habitáculo. Funcionando como una climatización reversible, asegura estas dos funciones sin repercusiones en la autonomía. **3.- NEUMÁTICOS DE BAJO CONSUMO.-** Gracias a su baja resistencia a la rodadura contribuyen a preservar la autonomía sin mermar el agarre a la carretera o la calidad de la frenada. **4.- ECONÓMETRO.-** Situado en el tablero de a bordo, este instrumento indica si se está en fase de consumo o de recuperación de energía. **5.- MODO ECO.-** Activándolo, aprovecha el motor para circular más kilómetros. **6.- R-LINK EVOLUTION.-** Con el servicio gratuito My Z.E. Inter@ctive, programa y evalúa la carga en cada uno de los vehículos de una flota; controla desde el ordenador o el smartphone el estado de carga, el tiempo que tiene disponible de autonomía. Se utiliza para optimizar los costes programando la carga en horas valle. **7.- PREACONDICIONAMIENTO TÉRMICO.-** Para programar la calefacción o la refrigeración cuando el Kangoo Z.E. está todavía cargando. La energía empleada no será obtenida de la batería. **8.- NUEVO CARGADOR DE 7 kW.-** En una hora –en tiempo cálido– recupera 35 kilómetros con una 'wallbox' 32 A / 7,4 kW.

▲▲ Con las baterías cargadas, el Kangoo Z.E. puede recorrer, entre recargas, hasta 270 kilómetros, según el ciclo de homologación NEDC. La batería se puede comprar o alquilar.

## EL FUTURO, A LA VUELTA DE LA ESQUINA

El sector de los vehículos comerciales ligeros celebró el año pasado el récord de ventas del Renault Kangoo, con más de 619.000 unidades vendidas. Y la marca, que no quiere perder la inercia lograda, ya prepara una evolución que significaría la llegada de la tercera generación. Un Kangoo de estética estilizada que, cómo no, contará con su versión eléctrica Z.E. que, imaginamos, podría disponer de un motor más potente y una batería de mayor capacidad.

energética y el equivalente a 60 caballos, y unas baterías que se pueden comprar o alquilar, y que permiten recorrer hasta 270 kilómetros en ciclo NEDC con una sola carga. Se trata de la nueva batería Z.E. 33 (33 kWh) con el nuevo cargador de 7 kW, que permite una recarga comple-

ta en 6 horas, siendo suficiente una hora para recuperar 35 kilómetros de autonomía. Por último hay que destacar la practicidad del gran Renault Master Z.E., dotado de un motor eléctrico con una potencia equivalente a 78 CV y una gama que se extiende hasta las seis versiones, con

cuatro modelos de estilo furgón y dos versiones con carrocería piso-cabina. En una 'wallbox' de 7,4 kW el Master se recarga en sólo 6 horas, mientras que en una toma 'wallbox' de 3,7 kW tardaría 11 horas, y en una toma do-

méstica de 2,3 kW el Master podría cargar completamente sus baterías en un tiempo de 17 horas.

En definitiva, una gama pionera y consolidada que pronto, además, recibirá refuerzos.

◀◀ La furgoneta Master Z.E. equipa un motor eléctrico con el equivalente a 78 CV, capaz de mover con soltura todo el peso que puede transportar. Hay cuatro versiones Furgón y dos Piso Cabina.



euros, y dos más, denominadas Cargo y con una plaza y buen espacio para transporte, cuyos precios comienzan en los 9.495 euros.

La tercera alternativa sin emisiones dentro de la gama Renault es el Kangoo Z.E., un auténtico superventas con mecánicas de combustión que también ofrece esta versión Z.E., con un motor eléctrico de 44 kW de alta eficiencia

planta de Valladolid a hacerlo en Corea, la gama para el mercado español se mantiene intacta, con tres versiones biplaza que parten de los 7.525

▲▲ La gama Twizy es la más completa de todos los eléctricos de Renault. Se ofrecen tres versiones Life biplaza y dos versiones Cargo, para un solo ocupante pero con un práctico espacio de carga adicional.





# SW, pero diferente

Peugeot apuesta por la distinción con su nuevo familiar, un 508 SW que combina rasgos de deportivo con la funcionalidad de las mejores carrocerías break. Y con una carga tecnológica en ayudas a la conducción o en el apartado de motores a la altura de los mejores.

Peugeot rompe reglas entre los SW con el 508, un modelo que atrae miradas por su línea deportiva y gana adeptos por su versatilidad. Son dos argumentos para convertirse en alternativa a los modelos SUV y crossover en este segmento donde la distinción

también tiene su peso. Para ello, se han adaptado las líneas maestras de la berlina y se les ha añadido un tercio final con una rompedora estética, cercana a los shooting brake. Con cuatro centímetros más de longitud que su hermano y seis menos de

altura, su poderosa imagen emana gran dinamismo. Y un cuidado por los detalles digno de marcas premium. Elementos estéticos que buscan la exclusividad, como los cristales sin marco, algo no habitual, que permiten reducir la altura exterior sin sacrificar la habitabilidad,

o el original diseño de las luces, con las distintivas tres 'garras' en la parte posterior. Hay más exclusividad en las tecnologías que utiliza, pues dispone del i-Cockpit, el revolucionario puesto de conducción que se ha convertido en seña de identidad de Peugeot. Y también es incomparable en el cuidado con que

## MÁXIMA FUNCIONALIDAD

El estilo dinámico no está reñido con la versatilidad. El 508 SW cuenta con un maletero de 530 litros al que se accede a través de un portón que opcionalmente puede contar con

apertura y cierre eléctricos, además de con sistema manos libres. Su plano de carga se queda a sólo 63,5 centímetros del suelo, lo que sirve para mejorar el acceso a ese cofre que se puede ampliar gracias a un respaldo

trasero dividido en partes 60:40, lo que incrementa su funcionalidad. Y se pueden abatir de forma eléctrica desde el maletero gracias al sistema Magic Flat. El resultado, 1.780 litros de capacidad máxima.

trata a sus ocupantes, desde los asientos certificados por AGR a un sistema de sonido firmado por Focal, la prestigiosa marca de sonido.

Y gracias a estar desarrollado sobre la plataforma EMP2 del Grupo PSA, es capaz de incorporar todos los sistemas de seguridad y ayuda a la conducción de que dispone el gigante francés; una batería de sistemas que incluye sistema de visión nocturna Night Vision y el Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo en carretera en colaboración con el regulador de velocidad adaptativo con función Stop & Go. Suma alerta activa de cambio involuntario de carril, alerta de atención del conductor, cambio automático entre luces de carretera y de cruce, freno automático de emergencia con detección de peatones y de ciclistas, alerta de riesgo de colisión, sistema activo de vigilancia de los ángulos muertos... O incluso el reconocimiento de señales de limitación y recomendación de velocidad, que en su versión ampliada reco-

► Alta calidad de acabado en un interior moderno donde destaca el i-Cockpit, con el cuadro de instrumentos por encima del volante. La pantalla central maneja todos los sistemas.



noce las señales de stop y de dirección prohibida.

Y por supuesto no se deja nada en el apartado de motores, con una gama que combina dinamismo y eficiencia. Una gama diésel con tecnología BlueHDi y tres niveles de potencia -130, 160 y 180 caballos- y dos motores de gasolina PureTech con 180 y 225 caballos. Transmisión manual o automática

de 8 velocidades con levas de cambio en el volante son los encargados de gestionar un rendimiento que se traduce en los 245 km/h de la versión más potente de gasolina -con una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos y un gasto medio de solo 5,7 l/100 km de media-. Y si hablamos de los diésel, pueden llegar a alcanzar 230 km/h de punta -de 0 a 100 km/h

en 8,4 segundos y 4,7 l/100 km de gasto medio-.

Además, la guinda mecánica aún está por venir en forma de una versión PHEV, híbrida enchufable, con 225 caballos, 2,2 l/100 km de gasto medio, 40 kilómetros de autonomía eléctrica y etiqueta 0.

Mientras llega la versión más limpia de la gama, el 508 SW ya se puede disfrutar entre 28.750 y 43.600 euros.



► Las tres 'garras' en las luces traseras, una seña de identidad en el 508 SW. Motores de hasta 225 CV.



SILUETA DEPORTIVA 4 CENTÍMETROS MÁS LARGO Y 6 MÁS BAJO QUE LA BERLINA, TIENE MÁS ESPACIO INTERIOR Y MALETERO DE 530 LITROS



# Lujo en familia

Crossover, premium y con siete plazas. El RX 450 L conserva las ventajas del RX 450h en materia de calidad, lujo, prestaciones, seguridad o eficiencia –se beneficia de la preciada etiqueta ECO–, pero optimizando su capacidad para enfrentarse a usos familiares exigentes gracias a un aumento del espacio interior y la versatilidad que no resta elegancia o dinamismo al diseño exterior.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Propulsado por el sistema Lexus Hybrid Drive, el nuevo RX 450h L combina de manera inteligente un motor V6 de 3,5 litros de gasolina con dos motores eléctricos, uno delante y otro detrás, para que la potencia máxima de 313 CV se distribuya entre las cuatro ruedas gracias a la tecnología E-Four de tracción integral, que envía par de forma instantánea donde más se necesita. De ahí, por ejemplo, que podamos acelerar de 0 a 100 km/h en 8 segundos exactos, con unas emisiones de CO<sub>2</sub> de sólo 138 g/km; aunque el conductor, si lo prefiere, también puede optar por circular en modo Vehículo Eléctrico, casi

en completo silencio y sin usar gasolina temporalmente, reduciendo entonces a cero las emisiones de CO<sub>2</sub> o NO<sub>x</sub>. Ello es debido a su batería híbrida, alojada debajo del asiento trasero para no restar espacio al habitáculo o al maletero, que no requiere carga externa, pues se recarga siempre que lo necesita mediante la electricidad generada durante la conducción y el frenado.

Porque cada vez que fre-namos o aceleramos se aprovecha la energía cinética producida por los dos motores eléctricos para convertirla en alimentación eléctrica, que se empleará después bien en el modo Vehículo Eléctrico antes citado, bien para conseguir una aceleración más rápi-

da al servir de apoyo al motor 3.5 de gasolina, que es un suave V6 de ciclo Atkinson.

Además, el motor eléctrico frontal de 123 kW, el generador y el mecanismo de reparto

de potencia del sistema Lexus Hybrid Drive no superan el tamaño de una transmisión automática convencional, y los flujos de energía son gestionados por medio de una avan-



▲ El cargador de móvil inalámbrico, la pantalla multimedia de 12,3" con navegador y la Radio Digital DAB son de serie en Executive y Luxury.

zada unidad de control, que optimiza constantemente la asignación de recursos de alimentación eléctrica, de gasolina o una combinación de ambas, pero también la labor del motor eléctrico trasero adicional, de 50 kW, vinculado a la tracción E-Four.

Así, por ejemplo, cuando arrancamos e iniciamos la marcha son los dos motores eléctricos los que nos impulsan hasta los 65 km/h gracias a la energía eléctrica suministrada por la batería, mientras que a partir de esa velocidad entra en juego el V6 de gasolina, que recibirá asistencia de la parte eléctrica cuando la necesite. Eso ocurrirá, por supuesto, ante una aceleración máxima, pues los dos motores eléctricos complementarán de



▲ Un ejemplo del mimo que pone Lexus en los acabados: la madera interior de sapeli, montada sobre una fina capa de aluminio, se graba con láser en un proceso artesanal que requiere 14 pasos diferentes y 8 semanas.

## FUNCIONALIDAD, CONFORT, SEGURIDAD... 11 CENTÍMETROS DECISIVOS

El equipo de diseño de Lexus se ha mostrado siempre orgulloso de la versión 'ampliada' del RX 450h, pues con unos pocos centímetros extra –sólo se alarga el voladizo trasero, y 11 centímetros nada más– lograron el espacio necesario para ampliar a siete las plazas, al ofrecer una tercera fila de asientos indicada para que viajen dos niños o, incluso, dos adultos en trayectos cortos. Para facilitar el acceso a esa tercera fila, que puede plegarse de forma electrónica desde la segunda fila

o desde el maletero, la segunda fila puede deslizarse y plegarse también. Asimismo, la capacidad del maletero es sorprendente: un máximo de 1.656 litros si solo necesitamos la primera fila, 828 con las dos primeras filas en uso y 211 litros si utilizamos las siete plazas. Al margen de la funcionalidad, se cuida también el confort de esa tercera fila, que dispone de una zona independiente de climatización, controlable desde los asientos o mediante la pantalla multimedia central, y cuenta con

grandes posavasos. Y, por supuesto, la seguridad de los ocupantes fue reconfigurada en la nueva carrocería, pues si ya toda la gama RX 450h dispone de diez airbags –eso incluye los airbags frontales delanteros de dos etapas y airbags de rodillas para conductor y pasajero, o los airbags laterales–, en el caso de los airbags de cortina, que se extienden a lo largo de las ventanillas laterales, los del RX 450h L son más largos para proteger también a los ocupantes de la tercera fila.

► La segunda fila, con respaldo abatible 40:20:40 en toda la gama, puede deslizarse o plegarse en el RX 450h L para facilitar el acceso a la tercera fila de asientos, que podemos plegar de forma electrónica desde la segunda fila o desde el maletero. Este ofrece un volumen espectacular: 1.656 litros con las dos filas traseras abatidas, 828 con cinco plazas en uso y 211 litros cuando necesitamos las siete plazas.



**MÁS LARGO PERO IGUAL DE ELEGANTE: UNA AMPLIACIÓN EXITOSA**



forma instantánea al de gasolina para lograr un potente aumento del par y una respuesta progresiva.

La tecnología tiene que ver con la eficiencia y el rendimiento, pero también con la seguridad. Gracias al Lexus Safety System+, de serie, el RX 450h L podrá evitar tres de los accidentes más comunes, como son los alcances traseros, las salidas de carril

**FICHA TÉCNICA**

<b>MOTOR TÉRMICO</b>	<b>3.5 V6</b>
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (cc)	3.456
Potencia máxima/rpm	262 CV / 6.000
Par máximo/rpm	34,2 mkg / 4.600
<b>MOTORES ELÉCTRICOS</b>	
Delantero: Potencia / Par	167 CV / 34,2 mkg
Trasero: Potencia / Par	68 CV / 14,2 mkg
Potencia máxima total	313 CV
Par máximo total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. E-CVT
Frenos delanteros	Disc. vent. 328 mm
Frenos traseros	Disc. vent. 338 mm
Peso en vacío (kg)	2.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.000/1.895/1.700
Maletero (l)	211 / 828 / 1.656
Capacidad depósito (l)	65
Tipo de batería	Níquel hidruro metá.
Capacidad de la batería	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,0
Velocidad máx. (km/h)	200
Consumo NEDC (l/100 km)	6,0
Consumo WLTP (l/100 km)	8,0
Emissiones NEDC CO <sub>2</sub> (g/km)	138
Emissiones WLTP CO <sub>2</sub> (g/km)	183
Precios desde... (euros)	<b>78.300</b>



◀ El Lexus Safety System+, de serie, incluye sistema precolisión PCS, control de cruce adaptativo, asistente de mantenimiento en el carril LKA, luces de carretera automáticas AHB y lector de señales de tráfico TSR.

y los atropellos de peatones. Asimismo, el acabado Luxury suma a su dotación la Suspensión Variable Continua, que controla de forma inteligente la fuerza de amortiguación en las cuatro ruedas. De

este modo no sólo se mejora la comodidad, sino que también aumenta la estabilidad, la maniobrabilidad y el disfrute de la carretera, pues el equipo de desarrollo que puso a punto el RX 450h L es el mismo que en

su día trabajó en el proyecto del superdeportivo LFA.

Y los diseñadores han hecho todo lo posible por simplificar la experiencia al volante en el nuevo RX, pues la información más relevante queda en el campo de visión al mostrarse en el parabrisas, mediante el Head-Up Display, o en la pantalla multifunción. Y gracias al Remote Touch se puede acceder a los sistemas de sonido, climatización y navegación en el sistema central Lexus Premium Navigation, de 12,3 pulgadas, ligado también al Monitor de Visión Panorámica de 360 grados.

► En un circuito delimitado por el centro de la ciudad, el vehículo autónomo se mostró preparado para circular completamente solo entre el tráfico real.



**Autonomía gallega**

Circulación y estacionamiento, dos pruebas que el coche autónomo de PSA supera con éxito en Vigo, la ciudad elegida para probar en un entorno urbano real la comunicación entre vehículo e infraestructura. La conducción del futuro con funciones automatizadas del vehículo.

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

Convirtiendo Vigo en escenario de las primeras pruebas de un coche autónomo en un entorno urbano real, el Centro Tecnológico de Automoción de Galicia (CTAG), el Grupo PSA y el Ayuntamiento de la ciudad dan un gran paso en esa movilidad conectada y autónoma que nos lleva a la movilidad del futuro, con ochenta millones de vehículos autónomos en 2030, según Luis Moreno, el director del CTAG.

Un C4 Picasso equipado con sensores y cámaras se moverá por Vigo en los próximos meses para mejorar la contribución de las tecnologías de comunicación al desarrollo de funciones automatizadas de vehículos. Validando esa comunicación entre vehículo e infraestructura en un entorno urbano complejo, gracias a las tecnologías de comunicación IoT (Internet of Things) y V2X (Vehicle to Everything).

De hecho, las pruebas se centran en el estacionamiento

automatizado y la regulación de la velocidad ante un semáforo o peatón que cruza un paso de cebra. En la primera de las pruebas, que se desarrolla en el parking público de Praza do Rei, el conductor abandona el vehículo en el área de recogida señalizada en el aparcamiento y el coche se dirige y ocupa la plaza designada. También acude sólo cuando se solicita para salir.

En las otras dos situaciones, se comprueba la anticipación y adaptación del vehículo en

un circuito delimitado en la Gran Vía de la ciudad, donde el C4 Picasso se mostró capaz de anticiparse y frenar ante un semáforo en rojo y reanudar la marcha una vez verde, dado que ese semáforo de la red de tráfico del Ayuntamiento de Vigo manda datos en tiempo real al vehículo. También las cámaras detectan al peatón que cruza un paso de cebra y los radares del coche miden la distancia para actuar en consecuencia.

La experiencia se enmarca en el proyecto Autopilot (Automated Driving Progressed by Internet Of Things), lanzado a principios de 2017 para explorar y evaluar la contribución de las nuevas tecnologías a la conducción autónoma y en el que participan cinco ciudades europeas, entre las que se encuentra Vigo.



► Un conjunto de radares y sensores permiten al autónomo de PSA aparcar, entrar y salir del parking, o circular por la ciudad sin intervención.



► Luis Moreno, director del CTAG; Abel Caballero, alcalde de Vigo; Ignacio Bueno, director PSA Vigo; y Francisco Sánchez, jefe de electrónica del CTAG.

## la frase

Marta Blázquez. Vicepresidenta ejecutiva de Faconauto y presidenta de Faconauto Woman

«Faconauto Woman quiere atraer el talento femenino y joven a los concesionarios y también acompañar y potenciar a las mujeres que quieren asumir puestos de responsabilidad».



## en breve

► **ACUERDO UE-MERCOSUR.** - Tras el acuerdo alcanzado, los coches exportados desde Europa a Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay pasan a no pagar aranceles, frente al 35 por ciento actual.

► **BAIC ENTRA EN DAIMLER.** - El grupo automovilístico chino ha adquirido un 5% de Daimler AG, que representa unos 53,5 millones de acciones. El consorcio alemán posee el 9,55% de BAIC Motor y algo más del 3% del fabricante de eléctricos BAIC BluePark New Energy Technology.

► **RECORTES EN NISSAN.** - 12.500 empleos suprimirá la automovilística japonesa en el mundo. El recorte se hará en dos etapas y España, parece, se librará en la primera, tras el ERE aprobado en abril.

► **CICLISTAS EN BARCELONA.** - El 55% de los 68.000 ciclistas de Barcelona se sienten vulnerables, sensación que puede haber potenciado la prohibición de circular por aceras de menos de cinco metros, según el II Barómetro del Racc, que refleja que el 45% no conoce la normativa.



ESTRATEGIA DE MOVILIDAD DE SEAT

## Ampliando horizontes

Vender y producir coches no es la única finalidad de los fabricantes de automóviles, porque los nuevos tiempos imponen una nueva movilidad, con distintas y variadas oportunidades para cubrir las nuevas exigencias.

Un campo de experimentación para Seat, que lidera la estrategia de movilidad en el Grupo Volkswagen para el desarrollo de productos y conceptos idea-

dos para trayectos cortos en núcleos urbanos. De hecho, la marca española ya cuenta con productos suficientes para ofrecer distintos tipos de soluciones, con nuevas tecnologías y alianzas y colaboraciones con los socios más idóneos en cada una de las áreas de negocio, porque «tener un coche se ha vuelto costoso y aburrido, y ya no debemos preguntarnos qué coche quiere la gente, sino

qué necesita en las ciudades para moverse de un sitio a otro», asegura Lucas Casanovas, director de Marketing de Producto de Seat. Por eso la apuesta por la micromovilidad de la compañía se traduce en tres vehículos reales creados en base a las distintas necesidades de la nueva movilidad: el eXS, el Minimó y el Mii eléctrico. El patinete eléctrico eXS

es el primer producto de Seat diseñado específicamente para facilitar la movilidad urbana. En ocho meses se han vendido más de ocho mil unidades, incluidas las destinadas al 'sharing' compartido, que desde abril comercializa UFO en Madrid y Málaga, experiencia que «nos está permitiendo entender, identificar y aprender de los

nuevos patrones de consumo», especifica Lucas Casanovas. Un escalón más arriba se encuadra el Minimó, ese microvehículo de dos plazas que aún «lo mejor de los coches y las motos» para minimizar las dificultades de los trayectos por ciudad. Conectado, ágil y fácil de aparcar, «es el futuro de la movilidad urbana», según



▲ Jordi Caus, responsable de Nuevos Conceptos de Movilidad Urbana; Arantxa Alonso, directora ejecutiva de XMOBA, la filial de SEAT propietaria de Respiro; y Lucas Casanovas, director de Marketing de Producto.



▲ De lo mejor del coche y de la moto nace el Minimó.

Jordi Caus, el responsable de Nuevos Conceptos de Movilidad Urbana de Seat.

En cuanto a la tercera creación, el Mii eléctrico, es el primer cien por cien eléctrico de Seat y se pondrá a la venta en septiembre para flotas y clientes privados. Es un vehículo preparado «para los retos de la ciudad y las necesidades de una

nueva generación de clientes», combinando practicidad, dinamismo, tecnología y nuevos niveles de conectividad. Conjunto de cualidades arropadas por un precio asequible y un bajo coste de propiedad.

Además, el plan de movilidad urbana de Seat no olvida el 'carsharing' para empresas en Madrid y Barcelona, con vehículos de gas natural (GNC). Alquiler de vehículos por minutos, horas y días al que comienzan a unirse importantes compañías españolas. Lo ofrece a través de Respiro, la compañía propiedad de XMOBA, una filial de Seat dedicada a la movilidad. Su directora, Arantxa Alonso, confirma la intención de incluir los concesionarios de Seat en la red de parking de Respiro, entre los que ya se encuentra Seat Castellana Motor.

## el puntazo

La polémica está servida: enseñanza presencial obligatoria o sólo formación digital para obtener el carné.

Ante la formación presencial obligatoria para poder presentarse al teórico del carné de conducir, que pretende la DGT, las autoescuelas digitales alegan que es un gasto innecesario y que el 80% de los municipios españoles no cuenta con autoescuela. Por contra, los expertos en seguridad vial, como Luis Montoro, defienden la formación obligatoria, reglada y presencial, que tienen casi todos los países europeos y los investigadores consideran «vital en la prevención de la siniestralidad», porque se dirige al factor humano por la educación y la formación.

## la cifra

31.582.409

vehículos asegurados en España al final del primer semestre de 2019. Un modesto incremento interanual del 2,11%, con la incorporación de 652.432 unidades en los últimos doce meses. De enero a junio el parque de vehículos español ha crecido en 234.515 unidades.



## La Fiscalía afina el protocolo Suben drogas, baja alcohol

La imposibilidad de saber hasta dónde llega la influencia de drogas y estupefacientes en el comportamiento del conductor ha llevado a la Fiscalía de Seguridad Vial a elaborar un formulario, que evalúa, e incluso graba, el estado del conductor que da positivo en la prueba de saliva o es sospechoso de haber consumido estupefacientes. Se trata de «un acta de signos externos», elaborada a partir de protocolos, como el que se utiliza en Estados Unidos, que servirá a Guardia Civil y policías autonómicas y locales, para recabar información estandarizada utilizable como prueba en un juicio.

De hecho, hasta ahora pocos conductores detectados bajo la influencia de drogas o psicofármacos llegaban al juzgado, por la imposibilidad de determinar la influencia en la conducción de las sustancias ingeridas, el factor que puede castigarse penalmente. Una casi inexistente respuesta penal que el pasado año dejaba en apenas doscientas las sentencias por estupefacientes, apenas un 0,5% de las 56.173 condenas por ir al volante bajo la influencia de alcohol o drogas, y a pesar de los casi cincuenta mil positivos en drogas detectados en 2018.

La media llega inmediatamente después de conocerse los datos de la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología, que revelan la presencia de alcohol, drogas o psicofármacos en el 43,4% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico en 2018. Un dato demasiado real, al salir de las autopsias realizadas a 535 conductores muertos en accidente, con 232 casos positivos. No menos preocupante que esos cuatro de cada diez automovilistas muertos con presencia de sustancias incompatibles con el volante en su organismo, es el incremento del consumo de estupefacientes y psicofármacos, subida de casi nueve puntos porcentuales, centrada especialmente en los últimos tres años, al pasar del 10,7% del 2008 al 19,1% de 2018. Periodo en el que la ingesta de alcohol pasa del 30,9% al 26,5%. Los análisis toxicológicos también concluyen que son los hombres de entre 25 y 54 años al volante de un turismo los que más consumen sustancias incompatibles con la conducción, destacando que siete de cada diez positivos en alcohol rebasaba los 1,2 gramos por litro, el límite de delito penal.

denuncia deterioros relevantes en más de la mitad de su superficie en uno de cada trece kilómetros de la red española. Desperfectos que pueden afectar a la estructura de la vía comprometiendo seguridad, comodidad y eficiencia de la circulación.

## Móvil y volante

## Actitudes peligrosas

«Apaga y Vámonos» es el lema elegido para la campaña Stop Distracciones, la iniciativa que desde hace seis años conciencia a los españoles sobre el peligro de las distracciones al volante. En esta ocasión, el VI informe sobre distracciones realizado por BP, Castrol y Race refleja que el 18% de los conductores reconoce haber usado las redes sociales mientras conduce, con un 12% que lo hace de forma habitual; porcentaje



que aumenta hasta el 17% entre los jóvenes de 18 a 24 años. Pero no es esta la actitud peligrosa más habitual, pues el 25% confiesa manipular el teléfono como GPS, el 19% lo usa como mensajería instantánea y el 13% lee correos electrónicos. Usos que provocan que 530.000 conductores confiesen un percance o accidente por culpa de esa distracción.

## Informe Anual Anfac

## Un sector comprometido con España

El repaso a la industria española de la automoción en 2018 destaca los más de tres mil millones de euros invertidos en el país. Supone un 42% más que el año anterior y supera la media de inversión del último quinquenio, reflejo del compromiso con la transformación de las fábricas y las empresas instaladas aquí hacia la nueva movilidad. Así lo expresaba el vicepresidente ejecutivo de Anfac (fabricantes), Mario Armero, reclamando un plan de choque que contribuya a eliminar la incertidumbre de los consumidores sobre qué coche comprar, para evitar que

el mercado caiga un 3% este año, y ayude a rejuvenecer un parque con una antigüedad media de 12,4 años.

Según la memoria de Anfac 2018, la facturación subió a 66.550 millones de euros (+3%), más de la mitad de los 104.000 millones de euros sumados por fabricantes de vehículos y componentes, aportando el automóvil en conjunto al erario público unos 30.000 millones de euros (+6%); «2.000 millones más que en 2017 y sin planes de apoyo o estímulo a la compra de vehículos», recalca Armero, recordando que el sector da empleo a más de 93.500 personas, por encima de los años previos a la crisis.

En cuanto al futuro, aumentar la competitividad industrial de las fábricas en España pasa por mejorar los malos datos de matriculaciones y por una transición a la nueva movilidad ordenada y sin prohibiciones, que garantice la neutralidad tecnológica y en un marco regulatorio homogéneo y estable, que de certidumbre a los ciudadanos. Así lo considera Anfac, pues según su informe de 2018 solo un 7% de las matriculaciones fueron vehículos electrificados, híbridos o de gas.

## Alemania

## Permiso al aparcamiento autónomo

El sistema de aparcamiento automatizado —que no necesita supervisión humana— desarrollado por Daimler y Bosch ha logrado luz verde en Alemania. Una novedad mundial, por ser el primer aparcamiento totalmente automatizado del mundo —recoge y devuelve el vehículo sin conductor— con aprobación oficial. Se utiliza en el Museo Mercedes-Benz de Stuttgart a través del smartphone.

## Volkswagen

## Tercer modelo para Navarra

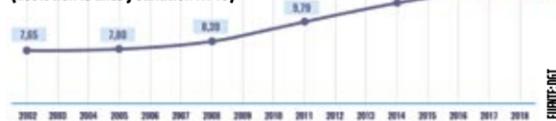
El esfuerzo de dirección y sindicatos para ganar la flexibilidad requerida por el grupo alemán ha llevado a la adjudicación de un tercer modelo a Volkswagen Navarra, por el que la planta española competiría con otras cuatro factorías europeas. El nuevo vehículo, un Volkswagen basado en la plataforma MQB A0 de Polo y T-Cross, que ya se hacen en la factoría española, se comenzará a fabricar en el segundo semestre de 2021 y asegura a largo

plazo la carga de trabajo y el empleo en Landaben.

## Carreteras Deterioro percibido

Seis de cada diez usuarios de la carretera reconoce problemas de inseguridad por el mal estado de la vía, aunque en el 94% de los casos no tuvo consecuencias graves. Realidad detectada por la Fundación Cea y la Asociación Española de la Carretera (AEC), en línea con el último informe sobre la necesidad de inversión en conservación realizada por la asociación, que

## Edad media del parque de turismos (Evolución 15 años y variación 17/18)



# Un viaje de 50 años



Los 50 años del Seat 1430 permiten ver la evolución de los motores de la marca española. Aquel 1430 que motorizó a toda la gama podría tener su reflejo en el actual 1.5 TSI, el motor de gasolina que utilizan hoy Arona, León, Ateca y Tarraco. Los hemos puesto a prueba.

Seat celebra este 2019 los 50 años de uno de sus modelos más emblemáticos... pero sobre todo de un motor que durante sus 15 años de utilización en diferentes modelos, se convirtió en referencia de la movilidad española. Algo similar a lo que ocurre actualmente con el que podríamos considerar su sucesor en la actualidad. Porque el motor 1430 puede equiparse –salvando los 50 años que separan las tecnologías– al 1.5 TSI que ahora incorporan en la gama española el Arona, León, Ateca y Tarraco.

El motor del 1430 se lanzó en 1969 para motorizar en un principio al Seat 1430, una berlina pensada para la clase

media española y que significaba una evolución del Seat 124, lanzado un año antes. El 1430 contaba con los últimos avances de la época tanto desde el punto de vista técnico como en lo relativo al confort. Suspensión independiente, cuatro frenos de disco, 70 caballos...

Prácticamente todos los Seat de los años 70 y hasta 1984 contaron con este propulsor. Algo similar a lo que ocurre en la gama actual con el motor 1.5 TSI, que se convierte en la gran apuesta de la marca española para sus versiones de gasolina con sus 150 caballos, algo equiparable a aquel de 70 caballos del primer 1430.

El 1.5 TSI de 150 caballos incorpora avances tecnológicos para combinar prestaciones con unos consumos muy contenidos, como por ejemplo el sistema de desconexión de cilindros que permite en determinadas circunstancias, circular solo con dos de los cuatro cilindros del motor rebajando de manera sustancial los consumos. Con el doble de potencia que aquel del 1430 consigue rebajar más del 50 por ciento el consumo.

Y se acopla a la perfección a las diferentes exigencias de cada uno de los modelos de la actual gama de Seat en combinación con unas cajas de cambio que pueden ser manuales de 6 velocidades o el cam-

bio DSG de doble embrague con siete relaciones. Así brilla desde un SUV urbano como el Arona con 1.224 kilos de peso hasta el Tarraco, que con 1.599 kilos es el SUV más grande jamás fabricado por la compañía española.

Para comprobar el rendimiento de ambas generaciones de motores, Seat organizó una jornada de pruebas por carreteras de Guadalajara en la que pudimos probar el excelente rendimiento del motor 1.5 TSI sobre el León. Un propulsor que encaja como un guante, con una gran respuesta y una elevada suavidad de marcha. Con el cambio DSG ofrece un comportamiento intachable.



◀ La historia de Seat no se entiende sin estos dos motores. Tanto el 1430 como el 1.5 TSI se han encargado de mover a algunos de los modelos más importantes de la marca. En la foto inferior, las 14 gamas que se han impulsado –o se impulsan– con ellos.



También en el Tarraco ofrece un gran rendimiento, aunque en este caso, los 150 caballos se tienen que esforzar más para mover un coche mucho más grande y 360 kilos más pesado. Además de los coches nuevos, también pudimos probar el 1430 so-

bre cinco modelos, un 1430 berlina, un 1430 familiar, un 131, un 124 D y un Fura Crono. Cinco modelos en perfecto estado de mantenimiento y conservación gracias al trabajo del departamento de Seat Históricas que dirige Isidre López.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1430 (1969)	1.5 TSI
Disposición	Del. longitud (1430)	Del. transversal (León 5p)
Nº de cilindros	4, en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.438	1.498
Potencia máxima/rpm	70/5.400	150/5.000-6.000
Par máximo/rpm	10,7/3.400	25,5/1.500-3.500
Tracción	Trasera	Delantera
Caja de cambios	Manual 4 vel.	Man 6 vel/Aut 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos/discos	Disc. vent/Discos
Peso (kg)	910	1.243/1.258
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.050/1.610/1.420	4.282/1.816/1.459
Velocidad máx. (km/h)	150	215/213
Consumo mixto (l/100 km)	11,5	5,1

En nuestras manos cae el 131 Familiar con el que volvemos al pasado, nos recuerda formas diferentes de viajar a las actuales, donde con las autovías tienen como cometido llevarnos de A a B en el menor tiempo posible. Con el 131 volvemos a las carreteras comarcales, a bajar las ventanillas para recibir el aire del exterior,

a la corrección permanente de la trayectoria sobre el volante o a anticipar la frenada. Y todo con una comodidad destacable, con unas suspensiones confortables y unos balanceos de la carrocería que en nada se parecen a los actuales. Un viaje de 50 años resumido en estos dos motores. Cómo hemos cambiado.

## EL MOTOR 1430 TODO UN CLÁSICO

De este motor 1430 salieron, entre 1969 y 1984, 522.578 unidades, que se fueron incorporando a los modelos de la marca. El primero



▲ **1430.** Presentado en el Salón de Barcelona de 1969, tuvo versiones de 70, 75 y 95 caballos. Se vendieron 250.582 unidades.



▲ **124 D ESPECIAL.** Fabricado desde 1975 en Landaben, fusionó el 1430 y el 124. Tenía 75 CV y alcanzaba 155 km/h. Cesó en 1980.



▲ **128 1430.** Lanzado en 1977, este coupé de 77 CV -hubo una versión 1.2 de 67-, consumía 7 l/100 km y llegaba a 160 km/h.



▲ **131.** Llegó en 1975 para coronar la gama. Con 75 y 77 CV, el motor 1430 se utilizó también, hasta 1982 en los Supermirafiori.

modelos de corte más deportivo de la época de Seat, el Sport 1430 y el 128 cuentan con este propulsor potenciado hasta los 77 caballos.



▲ **SPORT 1430 BOCANEGRA.** En 1977 equipó el motor 1430 con 77 CV. Alcanzaba 165 km/h y su producción cesó en 1979.



▲ **RITMO.** Llegó en 1979 como último modelo del acuerdo con Fiat. Con el 1430 de 75 CV, en 1980 incorporó cambio de 5 marchas.

El Ritmo de 1979 incorpora también el motor 1430 en 1979. Y para terminar su andadura, el Fura Crono de 1982 y el Ronda.



▲ **RONDA.** Primer modelo de Seat independiente, en 1982, fue el primero en llevar nombre de ciudad. Y el último que usó el 1430.



▲ **FURA CRONO.** La despedida del motor 1430 fue en 1982 con este 127 deportivo con cinco marchas y motor transversal.

HYUNDAI



RECICLA Y APARCA GRATIS

El EcoParking de Hyundai, una iniciativa que ofrece aparcamiento gratis a cambio de reciclar envases, ha vuelto este año a las playas.

Esta original idea, que la marca ha puesto en marcha con el objetivo de concienciar y aportar su granito de arena para la conservación de los mares, arrancó el año pasado con gran éxito y, desde el 1 al 15 de agosto, podrán beneficiarse de ella en las playas de Salinas (Asturias), Alicante y Puerto de Santa María (Cádiz).

WRANGLER RUBICON

UN JEEP PARA JESÚS CALLEJA

El aventurero Jesús Calleja acaba de estrenar un exclusivo Jeep Wrangler Unlimited Rubicon que Mopar, la división de accesorios y recambios de FCA, ha



personalizado especialmente para él añadiendo elementos que estarán presentes en el Wrangler 1941, que llegará al mercado después del verano.

FORD



Como socio de movilidad del Festival Starlite, Ford ofrece una zona experiencial para conocer el Ranger Raptor y un servicio de 'transfer' con el Ford EcoSport.

CON LAS ESTRELLAS DE STARLITE

46 días ininterrumpidos de música en directo con artistas de la talla de Sting, Manuel Carrasco o Jamie Cullum. Es lo que ofrece el Festival Starlite (hasta el 23 de agosto), el evento musical más largo del verano y una cita que fusiona música, cultura y gastronomía en un espacio sin igual, la Cantera de Nagüeles de Marbella (Málaga).

Un festival que cuenta con Ford como socio de movilidad y con el nuevo Ranger Raptor como vehículo oficial. Un pick up que los asistentes podrán conocer de primera mano en la zona experiencial -Terra Pods- creada por la marca, y en la que el nuevo modelo demostrará sus habilidades. Además, la marca ha puesto en marcha un ser-

vicio 'Fastpass' que permite al público trasladarse gratis y sin esperar colas desde el aparcamiento hasta los conciertos a bordo del EcoSport.

Ford lleva diez años colaborando con Starlite no solo como vehículo oficial, sino también en la gala solidaria, que contará de nuevo con Antonio Banderas y Sandra García-Sanjuán como anfitriones.

REDES SOCIALES

CURRY VIVE LA VIDA CON INFINITI

El jugador de baloncesto y estrella de la NBA, Stephen Curry es embajador de la marca Infiniti y este verano ha grabado una serie de vídeos, 'Life, Lived', en los que muestra su lado más humano al volante de los modelos QX50 y QX60. Los cortometrajes se pueden ver ya

en las redes sociales de la marca y en ellos el jugador aparece con sus hijos o con su amigo Chris Strachan (en la foto), fundador de la ONG Kick'n It for a Cause.



COCHE OFICIAL

El SUV **Honda CR-V Hybrid** es el nuevo coche oficial de **Port Aventura**. La marca ha entregado a los responsables del parque de ocio una flota de vehículos que servirán para cubrir las necesidades de movilidad.

CREADOS POR TOYOTA

ROBOTS PARA LOS JJ. OO.

Toyota es socio oficial de movilidad para los Juegos Olímpicos de Tokio 2020, pero no quiere que su colaboración con este evento deportivo se quede solo en la cesión de vehículos para cubrir las necesidades de transporte. Por eso, ha dado un paso más allá con el desarrollo de una serie de robots que se emplearán para potenciar la

movilidad de las personas en las distintas ubicaciones y sedes.

Estos robots se encargarán, por ejemplo, de dar la bienvenida a los atletas, guiar a los invitados con discapacidades hasta sus asientos o de recuperar elementos -como las jabalinas- en los deportes que impliquen lanzamientos.



Toyota ha creado varios robots que ayudarán en diversas tareas en los JJ. OO. de Tokio.

15 ANIVERSARIO DE LA MARCA EN EL PAÍS

EL GRAN VIAJE DE MASERATI EN CHINA

Maserati ha celebrado el 15º aniversario de su entrada en el mercado chino con un recorrido de 10.000 kilómetros por todo el país.

28 unidades de los modelos Quattroporte, Ghibli y Levante han recorrido China en un viaje de 10.000 kilómetros que ha atravesado 70 ciudades y 10 provincias. Con este 'Grand Tour Tributo a China', Maserati no solo ha celebrado sus 15 años en este mercado, también sus 105 años de existencia, los que cumple la marca del tridente este 2019.

A lo largo de 40 días, unos 200 conductores se han puesto al volante de los vehículos de la marca para completar un recorrido en forma de M por todo el país en cuatro rutas diferentes. El viaje comenzó en Shanghai y cruzó las cimas y los ríos de la región del Río Yangtze, siguió la histórica Ruta de la Seda y atravesó los paisajes montañosos del oeste.



Los modelos Quattroporte, Ghibli y Levante atravesaron China en cuatro recorridos diferentes completando 10.000 kilómetros.

RECORRIDO POR SUS 30 COCHES MÁS EMBLEMÁTICOS

120 AÑOS DE OPEL EN TRES VÍDEOS

#Opel120 es el 'hashtag' que reúne en redes sociales y en YouTube un recorrido por los 120 años de historia de Opel a través de tres vídeos protagonizados por 30 de sus modelos más emblemáticos.

Los fans de la marca del rayo (comenzó a construir automóviles en 1899 y hoy forma

parte del Grupo PSA) podrán disfrutar con coches tan legendarios como el Patentwagen, el 4-8 PS, el Olympia o el Rekord y otros tan recordados como

Kadett, Ascona, Corsa o el moderno Insignia. También con deportivos como el Monza, Speedster, Opel GT, Calibra o Manta, que marcaron una época.



DISEÑADO POR SKODA

EL TROFEO DEL TOUR

La 106 edición del Tour de Francia acaba de terminar y ha vuelto a contar un año más con Skoda como vehículo oficial. El departamento de diseño de la marca se ha encargado también de la creación de los trofeos de cristal (miden 60 cm. y pesan cuatro kilos), que se entregan a los ganadores y que se caracte-

rizan por realizarse con uno de los cortes de cristal de Bohemia más tradicionales y conocidos de la historia, llamado 'Spitzstein'. De la fabricación de los trofeos se encarga la compañía checa Lasvit y de su diseño, Peter Olah, de Skoda.



+ en [www.hyundai.es/experience/hyundaiaccion/recoparking](http://www.hyundai.es/experience/hyundaiaccion/recoparking)

+ en <https://imm2019.co.uk>

+ en [www.infiniti.es](http://www.infiniti.es)

+ en [www.opel.es](http://www.opel.es)



**SE PRETENDE IGUALAR PRESTACIONES ESTANDARIZANDO VARIOS ELEMENTOS DE LOS MONOPLAZAS, PERO FERRARI ESTÁ EN CONTRA**



▲ En su día se aprobó que las llantas empleadas en la futura Fórmula 1 sean de 18 pulgadas, frente a las de 13 usadas actualmente. Y cobra fuerza la idea de recuperar los repostajes de combustible, suprimidos en 2009 pero que permitirían a los monoplazas tomar la salida con 60 ó 70 kilos menos.



▲ De izquierda a derecha, el ingeniero Pat Symonds, Ross Brawn –supervisor del grupo que trabaja en el nuevo reglamento– y el presidente de la FIA, Jean Todt, convertidos en principales planificadores de los cambios que se avecinan. Su objetivo, fomentar la acción y los adelantamientos en pista.

# Una Fórmula 1 que no la conocerá “ni la madre que la parió”

La Fórmula 1 vive inmersa en un profundo proceso de reestructuración a todos los niveles: sistema político de gestión, distribución de los beneficios generados a nivel global, techo presupuestario para igualar las estructuras de los equipos y futuros monoplazas más atractivos para la acción y los adelantamientos en pista, apartado clave de cara al espectáculo que la Fórmula 1 pueda ofrecer en los próximos años.

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

Durante el pasado Gran Premio de Gran Bretaña, los responsables de FOM (Fórmula 1 Management) y la FIA detallaron la hoja de ruta en la que se está trabajando para configurar los nuevos monoplazas a partir de 2021 con una filosofía

nunca vista en la historia del deporte, y dentro del marco de reconversión a todos los niveles que está viviendo la Fórmula 1.

Dos son los objetivos de FOM: que los pilotos puedan seguirse y adelantarse mejor entre ellos, y reducir sus costes producción, mecanismo para moderar, de paso, la diferencia de presta-

ciones de la parrilla actual. Ambos apartados ofrecen sus específicos desafíos técnicos y políticos. Porque no todos los equipos comparten la misma filosofía. Pero FOM y la FIA han lanzado una ambiciosa propuesta sobre la que se está trabajando hasta el mes de octubre, que confirma las ambiciones de reestructuración. Porque

en el caso de los monoplazas ningún área se ha dejado al margen. Con los pilotos también como protagonistas activos en este proceso.

La dificultad de adelantamiento fruto de la filosofía aerodinámica imperante es uno de los graves problemas actuales de la Fórmula 1. Precisamente el pasado Gran Premio de Gran Bre-

taña fue una clamorosa excepción que contribuyó a destacar las carencias presentes en la mayoría de las carreras de los últimos años. Para estudiarla, FOM estableció un grupo de trabajo bajo la supervisión de Ross Brawn y con el ingeniero Pat Symonds a la cabeza, responsable final del diagnóstico de los males del presente y los potenciales remedios del futuro. La investigación preliminar se centró en los efectos de la estela de un coche sobre su perseguidor. El alerón delantero y los flujos creados en torno a un monoplaza actual configuran una estela de aire ‘sucio’ que neutraliza la mitad de la carga cuando un perseguidor rueda a dos segundos o menos. Los futuros monoplazas necesitan una nueva filosofía de diseño para reducirla. “Producir más carga en la parte inferior del mono-

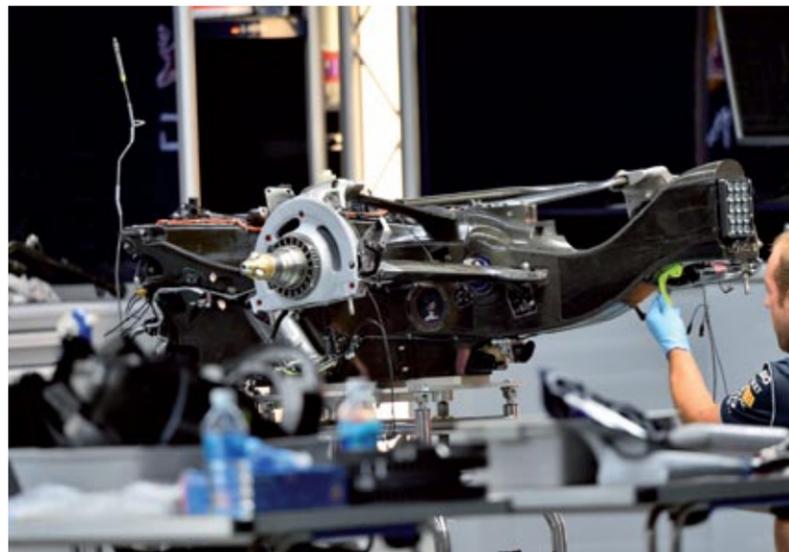
plaza con la combinación de un difusor y alerón trasero que cree una estela de aire más limpia”, explica el propio Symonds. Es decir, crear una suerte de gran ‘champiñón’ como estela para que el segundo monoplaza no pierda eficiencia aerodinámica. Incidir en la parte central del monoplaza significa recuperar el concepto ‘wing car’, introducido en los setenta del pasado siglo por Colin Chapman y los Lotus 78 y 79, distinguidos por unos pontones laterales con la forma de un ala de avión invertida en su interior. La distinta curvatura de sus dos superficies –superior e inferior– provocaba una diferente velocidad de paso del aire en cada uno de sus planos y, por tanto, de presión, pegando al monoplaza al suelo con el efecto de una ventosa. Según los planes de FOM y FIA, los futuros monoplazas

ya no contarán con el fondo plano como en el presente. Como apuntaba Symonds, también será necesaria una regulación específica para el alerón trasero y el difusor para crear una estela más elevada y ancha para reducir esa estela de aire ‘sucio’. Los estudios preliminares anticipan que el monoplaza perseguidor podría mantener el noventa por ciento de su carga al rodar pegado al que le precede. Pero también se pretende igualar prestaciones estandarizando numerosos elementos de los monoplazas, para lo que FOM ha puesto sobre la mesa una ambiciosa batería de propuestas. Objeto de grandes desarrollos e inversiones por parte de los equipos, la caja de cambios es una de las más costosas. Ya se rechazó el suministrador único en su día, por lo que se buscan elementos

más simplificados y comparados por todos los equipos para el cambio. También los radiadores y suspensiones, y llantas, objeto éstas de costosos diseños para disipar las elevadas temperaturas de los sistemas de frenado. La electrónica y las ayudas a los pilotos están igualmente en el punto de mira, ya que los organizadores pretenden una menor incidencia de la telemetría y mayor iniciativa del piloto en la gestión de la carrera, restringiendo también la información que se le transmite. Respecto a los neumáticos, ya se aprobó la medida de 18 pulgadas frente a las 13 actuales que, más grandes y de perfil más bajo, darán otra presencia a los monoplazas. Este elemento también está condicionando la pugna en pista por su reducida ventana de temperatura. En principio, los pi-



# LOS NUEVOS MONOPLAZAS PODRÍAN RECUPERAR EL CONCEPTO 'WING CAR', INTRODUCIDO POR COLIN CHAPMAN EN LOS LOTUS 78 Y 79



▲ Grosjean –izquierda– y Hamilton –derecha– son dos de los pilotos más activos a la hora de proponer ideas para el futuro reglamento. Sus puntos principales son cuatro: neumáticos, configuración aerodinámica, reducción de peso y reparto más equitativo de los ingresos entre los equipos.

▲ Para permitir que los coches se sigan a corta distancia manteniendo la carga aerodinámica, el diseño de los alerones deberá ser modificado. Y los organizadores han puesto también su vista en los costes, aunque no parece probable que los equipos terminen compartiendo la caja de cambios.

lotos piden compuestos con una degradación más progresiva. De hecho, el presidente de la FIA, Jean Todt, reconocía en Silverstone que tanto FOM como FIA y Pirelli estudian redefinir una nueva filosofía del neumático para la futura generación de monoplazas.

Entre otras razones, por cuestiones de peso, ya que los nuevos neumáticos aportarán otros 25 kilos a la ya de por sí elevada masa de un coche actual. Porque las actuales unidades de potencia híbridas no sufrirán cambios a partir de 2021. Los fabricantes presentes lograron

mantener el esquema actual –con los dos sistemas de regeneración de energía–, que alejaron a potenciales candidatos como Porsche. Hoy, los monoplazas pesan 150 kilos más que los de 2014, al elevarse también el peso mínimo de los pilotos y sistemas de seguridad como el halo. Solo la reintroducción de los antiguos V10 supondría un ahorro de peso de esos 150 kilos ganados en los últimos cinco años. Pero la FIA no quiere ni hablar del tema.

Por tanto, ante la imposibilidad de reducir peso en los futuros monoplazas –una de las mayores críticas de los pi-

lotos hacia los monoplazas actuales–, el propio Todt recuperó el retorno de los repostajes, idea rechazada durante los últimos años y retirada en 2009, pero que permitiría salir a la carrera con menos kilos de combustible. El presidente de la FIA reconocía que se está estudiando su implementación para contribuir a castigar menos el neumático, y que tanto al principio como al final de la carrera los pilotos dispongan de armas más ágiles para luchar entre ellos.

Los pilotos también se han involucrado en este proceso de definición de los futuros monoplazas a través de

la GPDA, la asociación que les representa, con Lewis Hamilton como uno de sus líderes. Como el británico ha reconocido, pretenden aportar su visión como contrapunto a la de los ingenieros. Sus peticiones para ser incorporadas a los futuros monoplazas se centran en cuatro puntos. El primero, los neumáticos, y que tanto la configuración aerodinámica. Tercero, el peso, una de sus mayores preocupaciones, ya que consideran demasiado perezosos a los coches actuales en las curvas más lentas. Por esta razón, y como mal menor, los

pilotos apoyan la reintroducción de los repostajes “para reducir el peso en 60 o 70 kilogramos al comienzo de la carrera, ya que así no se sobrecalentarían tanto los neumáticos”, declaraba en Silverstone Romain Grosjean, uno de los portavoces de la GPDA. En un cambio más amplio, también abogan por un reparto más equitativo de los ingresos generados de la Fórmula 1 como mecanismo de reducción de desigualdades competitivas entre los equipos.

Todas estas propuestas de FOM y FIA son actualmente objeto de negociación para

su concreción final. “Hemos tocado muchos temas con un enfoque restrictivo para empezar porque, de lo contrario, no lograremos nuestros objetivos. Sin duda, ante la relativa libertad de la que gozan los equipos va a ser muy frustrante, pero si aceptan que este reglamento es igual para todos, y no se trata de decir que seremos dos segundos más rápidos, pero sí dos décimas...” explicaba Ross Brawn para confirmar entre líneas las diferencias con los equipos.

Ferrari ya presentó objeciones a los planteamientos de los organizadores por el

carácter restrictivo de sus propuestas, tanto en el terreno aerodinámico como en la estandarización de piezas. “Indudablemente, tendrán sus puntos de vista en algunas de las decisiones”, apunta Brawn, “y tenemos que reconocer que habrá algunos recortes en estas propuestas, pero porque tienen otros objetivos. El nuestro es hacer una Fórmula 1 más sostenible desde una perspectiva comercial, no solo medioambiental”. Mattia Binotto también se expresaba al respecto reconociendo esas diferencias de criterio: “Estamos en contra del prin-

cipio de estandarización, a menos que ofrezca unos ahorros de costes significativos. Pero también será necesario garantizar la calidad y el rendimiento”.

“Si se resolvieran estos cuatro puntos, sería jod... bueno”, reconocía Romain Grosjean. De momento, la Fórmula 1 está en ello. Hasta dónde se llega, lo decidirá el resultado de la pugna política y técnica que sigue abierta hasta el próximo 21 de octubre. Pero algo sí es seguro: parafraseando a aquel famoso político español, a la Fórmula 1 “no la conocerá ni la madre que la parió”.

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### NEGATIVO, SIGNO GENERALIZADO DE MERCADOS Y FABRICANTES EN JUNIO

La limitada recuperación de las ventas en mayo no se pudo repetir en junio (1.446.183 unidades y -7,8 %), un mes en el que sólo tres mercados del conjunto de los 27 ha logrado superar las matriculaciones de ese mes del año anterior. Signo negativo del que tampoco se salvan los fabricantes, con la excepción de Toyota -ver cuadro-, Dacia (58.891 coches y +4,5 %), Seat (50.218 y +7,4 %), Kia (46.338 y +1,2 %), Jeep (15.907 y 1,1 %), DS (6.091 y +7,2 %), Lexus (4.523 y +7,2 %) y Alpine (3.612 y +82,3 %).

Bajada que también mantienen en el acumulado los mayores mercados, con la excepción de Alemania y Polonia, mientras España aparece como el país de los cinco grandes que más redujo ventas en la primera mitad del año -ver cuadro adjunto-. En un semestre que ha cerrado con -3,1 % turismos y todoterreno comercializados, tras la bajada del 8,3 % en junio de los quince mercados más antiguos de la UE, imposible de compensar con el 1,4 % de subida de los doce nuevos miembros de la UE.

Los datos proporcionados por la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea) también traducen a las marcas la desaceleración de las compras en la primera mitad del año, periodo en el que sólo cinco fabricantes, de los que suman más de cien mil unidades, superan al 2018. Con un

10,5 % de incremento, la lista la encabeza Dacia (311.841 coches), seguida por Citroën (+6,9 % y 352.480 unidades), Seat (+6 % y 261.497 matriculaciones) y Kia (+1,7 % y 263.231 operaciones), con BMW -ver cuadro- completando el quinteto.

En cuanto a la clasificación por Grupos, VW lidera mes (355.296, -9,5 %) y acumulado (1.982.926, -4,3 %), seguido de PSA (234.195, -8 % y 1.364.747, -1 %, respectivamente). En la tercera plaza aparece Renault (186.016, -3,6 % y 898.999, -0,9 %), con BMW colocado cuarto del mes (96.862 y -9,6 %) pero sexto en la suma del año (516.651 y -0,8 %). Hyundai cierra junio con 93.428 unidades (-3 %) y con 538.806 (-0,6 %) el semestre, por delante de FCA (88.585 matriculaciones en el mes, -13,6%, y 531.272, -9,5 % en el acumulado), con Ford (83.054, -4,8 %, y 504.676, -7,6 %), Daimler (80.029, -7,6 %, y 485.558, -0,8 %), Toyota (70.487, +1,9 %, y 399.256, +0,3 %) y Nissan (33.793, -25,6 %, y 210.275, -24,0%) completando el 'top ten'. De los cinco restantes, solo Mazda (20.648 coches y +1,7%) se salva del negativo en un junio en el que Volvo presenta -21,9 % (28.196 unidades), Jaguar Land Rover -6,2 % (18.752), Mitsubishi -5,1 % (12.453) y Honda -19,4 % (9.579). Algunos negativos se convierten en positivo en el acumulado, donde Mazda pre-

### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Junio	%19/18	Enero/Junio	%19/18
VW	162.889	-13,7	908.078	-6,7
RENAULT	126.360	-6,9	582.309	-6,3
PEUGEOT	87.908	-10,5	520.447	-2,8
FORD	83.054	-4,8	504.676	-7,6
OPEL	80.308	-9,5	467.901	-3,8
BMW	75.227	-10,1	411.000	+0,1
MERCEDES	71.350	-6,3	434.006	-1,1
AUDI	69.673	-9,4	394.644	-6,3
TOYOTA	65.964	+1,6	372.654	-0,3
SKODA	65.876	-8,6	382.150	-1,3

### LOS MAYORES MERCADOS

	Junio	%19/18	Enero/Junio	%19/18
ALEMANIA	325.231	-4,7	1.849.000	+0,5
FRANCIA	230.964	-8,4	1.166.442	-1,8
REINO UNIDO	223.421	-4,9	1.269.245	-3,4
ITALIA	171.626	-2,1	1.082.197	-3,5
ESPAÑA	130.519	-8,3	692.472	-5,7
BÉLGICA	50.044	-11,0	310.488	-6,3
POLONIA	45.050	-2,3	278.332	+1,9
HOLANDA	41.671	-10,9	226.482	-10,5
AUSTRIA	32.529	-14,4	175.909	-8,8
SUECIA	31.830	-52,0	167.882	-25,6
EU	1.446.183	-7,8	8.183.562	-3,1
EFTA	45.102	-9,6	242.628	-1,6
EU + EFTA	1.491.285	-7,9	8.426.190	-3,1

senta +0,3 % (120.077 matriculaciones), Volvo +3 % (165.179) y Mitsubishi +13,6 % (76.436), con Honda sumando -15,5 % (64.137) y Jaguar Land Rover -2 % (119.444).

## TRANSPORT&ENVIRONMENT

### Los eléctricos dominarán Europa

Hasta 214 modelos eléctricos -incluidos híbridos enchufables y pila de combustible- estarán disponibles en 2021 en la UE, y serán 333 en 2025. Son previsiones del informe de la organización no gubernamental Transport&Environment (T&E), que multiplica por seis la producción actual de esos vehículos en 2025, colocando al Grupo VW con 50 modelos diferentes, frente a los 23 BEV que otorga a PSA, los 16 de Daimler, los 13 de la Alianza Renault Nissan y los 12 de BMW y Toyota. En fabricación, se espera que Alemania, Francia, España e Italia acaparen la

mayor parte de los EV, aunque contarán con una producción relevante Eslovaquia, República Checa y Hungría. Si se cumplen los pronósticos, en cinco años el 22 por ciento de los vehículos que se hagan en la UE serán enchufables, lo que basta para cumplir el límite de CO2 establecido para 2025 en el continente, llegando a más de cuatro millones los turismos y comerciales ligeros eléctricos, y acaparando la quinta parte de la producción de automóviles en UE. También se espera que Europa cubra la demanda de baterías a partir de 2023.



### PRECIOS

Concept (100 kW)	36.225 €
Drive (100 kW)	39.225 €
Emotion (100 kW)	41.225 €
Drive (Long Range 150 kW)	42.725 €
Emotion (Long Range 150 kW)	44.725 €



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

## KIA

### Llega el e-Soul, con siete años de garantía

Dos versiones eléctricas, con 276 y 452 kilómetros de autonomía, centran la oferta de la tercera generación del Soul, solo disponible con tecnología de propulsión eléctrica en el mercado europeo. Con siete años de garantía o 150.000 kilómetros, cinco son las versiones que se ofrecen en nuestro país, comenzando con el e-Soul Concept de 136 caballos, batería de 39,2 kWh y 275 kilómetros de autonomía, para llegar a la variante Long Range, disponible en los dos acabados superiores, que sube a 204 caballos la potencia, a 64

kWh la capacidad de la batería y puede recorrer 452 kilómetros con una carga. El modelo coreano, que destaca por su relación precio-rendimiento, incluye en su equipamiento novedades en la marca como la gran pantalla táctil de 10,25 pulgadas -disponible en los acabados superiores- que ofrece una función dividida para que conductor y ocupantes puedan ver distintas informaciones. Tampoco faltan opciones de infotretreningo, conexión del smartphone a través de Apple CarPlay o Android Auto y carga-

## MERCEDES-BENZ

### Clase C híbridos: ¿gasolina o diésel?, se admiten pedidos

La marca de la estrella pone a la venta su nuevo híbrido enchufable, el Clase C, que llega con motor diésel (C 300 de) o hibridación suave (C 300 de), tanto para carrocería berlina como familiar Estate, y cuyas primeras entregas están previstas para septiembre,

aunque más adelante se unirá una variante híbrida enchufable con motor de gasolina. En el caso del Clase C 300 de, que combina un propulsor eléctrico con un motor diésel, ofrece una potencia conjunta de 306 caballos, con una velocidad máxima de 250 km/h y una autonomía de 57 km en modo completamente eléctrico, que le permite acceder a la

### PRECIOS

C300de	Berlina	Estate
	55.375 €	58.000 €
C300conEQBoost	Berlina	Estate
	50.125 €	52.100 €



etiqueta '0 emisiones' de la DGT. Va equipado con una batería de iones de litio, recargable del 10 al 100 % en 1,5 horas si se dispone de un 'wallbox', o en 5 horas en una toma de corriente convencional. La otra opción, el C 300, incorpora al motor de gasolina de cuatro cilindros y 258 caballos la tecnología de hibridación suave EQ Boost, basada en una red de 48 voltios. Se trata de un alternador arrancador accionado por correa, que apoya con 14 caballos al motor térmico en las aceleraciones y confiere la etiqueta medioambiental 'ECO' de la DGT a este modelo, que alcanza los 250 km/h y pasa de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos, y en 6 segundos exactos si se trata del Estate.

## PSA

### DESPLIEGUE EN VIGO

La ciudad gallega cuenta con un PSA Retail dedicado a las cuatro marcas del grupo. Ubicado en uno de los principales accesos a la localidad, el nuevo centro toma el relevo del antiguo concesionario de Opel Autoviava, que en sus 10.000 metros cuadrados, distribuidos en cinco plantas, ofrece ahora todos los servicios a los clientes de la marca. Con esta apertura, Vigo se convierte en la tercera ciudad española con un punto de venta Opel en un PSA Retail.



## HYUNDAI

### RENTING PERSONALL EN TODA LA GAMA

La marca coreana extiende su renting para particulares a toda su gama: Eco, SUV, turismos y deportivos 'N'. Una oferta de movilidad flexible en la que el cliente puede combinar duración del contrato y kilometraje, para encontrar la alternativa que mejor se adapte a sus necesidades. Efectuada la elección, Hyundai se encarga de todo lo relacionado con el disfrute del modelo elegido, porque PersonALL incluye todos los servicios en una cuota mensual fija.





## Digo #Sí a la Normalización

Recientemente se ha celebrado el Campeonato Mundial de Fútbol Femenino en Francia. Estoy segura de que a muchas niñas les habrá despertado la vocación de ser futbolistas. Algo parecido es lo que sucedió el pasado jueves 18 de julio cuando se celebró el lanzamiento oficial de Faconauto Woman, la primera red de cooperación de mujeres y hombres del sector de la automoción. Su intención es la de «acelerar la transformación cultural de los concesionarios hacia la paridad y convertirse en un referente para atraer el talento joven y femenino a los concesionarios para mejorar la experiencia tanto de los clientes como de los empleados». También facilitan el acceso de las mujeres a los puestos de responsabilidad con la finalidad de eliminar las barreras que tradicionalmente debían superar para desarrollarse plenamente en su trabajo.

Seguí en directo todo el acto de la presentación y aplaudo la iniciativa, enhorabuena a Faconauto por todo el trabajo desarrollado. Además, me pareció muy bonito que fuera un evento inclusivo en el cual han participado tanto hombres como mujeres. Las acciones concretas que expuso Faconauto Woman son muy positivas y son un primer paso. Y claro, todo esto me ha hecho reflexionar en torno a lo que cada uno de nosotros y nosotras, que ya trabajamos en el mundo de la automoción, podemos hacer.

En lo que me concierne a mí y a mi área, Marketing y Comunicación, opino que debe-

mos unirnos a esta iniciativa visibilizando en nuestro trabajo, tanto hacia el exterior como internamente, el papel de las mujeres en el sector y en los puestos relevantes de las empresas con la finalidad de que podamos normalizar su presencia en nuestra industria.

¿Qué quiero decir con normalizar? Que aparezcan más referentes femeninos en los videos, redes sociales, imágenes y publicidad que realicemos. Cuanto más normalizada sea la presencia de mujeres, más cerca estaremos de la igualdad en nuestra industria. Que en nuestros procesos de selección integremos este cambio de enfoque y animemos a más mujeres que participen y que se presenten. Hagamos que nuestras empresas sean más atractivas como lugar de trabajo.

No obstante, sabemos que el camino no es fácil, ya que tenemos que hacer ver a las empresas del sector, que ya priorizan los valores humanos, que la igualdad y la paridad son dos valores que enriquecerán el trabajo de todas y todos. Debemos cuidar que los trabajadores, ya sean hombres o mujeres, no tengan preocupaciones personales a la hora de desarrollar su trabajo. Así combinamos nuestros esfuerzos de manera conjunta con la finalidad de construir unos espacios de trabajo más igualitarios en los que podamos trabajar de la forma más eficiente posible.

**Stefanie Kaufmann**

Directora de Marketing y Comunicación de DealerBest

### RENAULT TRUCKS

#### SABER HACER ESPAÑOL

El equipo español «8 BarreirosTruck», de Talleres Craf Orense, ha sido segundo en el Desafío Postventa RTEC, el campeonato internacional con el que Renault Trucks valorará el servicio de su red de talleres. Pruebas teóricas y prácticas en condiciones reales valoran un servicio en el que los representantes austriacos se mostraron los mejores de los 24 equipos mundiales finalistas, acompañados en el podium por españoles y eslovacos. De los 134 equipos que prepararon el Campeonato en España, «8 BarreirosTruck» y «Monster Trucks», de Center Madrid, llegaron a la final.



### TRAMICAR

#### CLAVES PARA ELÉCTRICOS O HÍBRIDOS V.O.

Comprar un usado movido por electricidad requiere controlar algunos aspectos esenciales, como la batería –las nuevas tienen más autonomía–, el estado de los frenos –importante al ser un sistema de frenada regenerativa–, disponer de un punto de recarga o realizar una prueba en ciudad comprobando, especialmente, funcionamiento y capacidad para circular en modo eléctrico, así como si la batería recarga bien con el sistema de frenada regenerativa. Son los consejos de Tramicar, la plataforma que gestiona la compra-venta de vehículos de segunda mano.



saber com OFER



## OPEL Zafira Life, una larga gama

Se pone a la venta a finales de año, pero ya se puede reservar el nuevo Zafira Life, cuya cuarta generación se ofrece en tres versiones, S, M y L –todos con hasta nueve asientos–, cinco mecánicas adaptadas a la normativa Euro 6d TEMP, que nacen de los diésel 1.5 y 2.0, con potencias de 120 a 180 CV, unidos a cambio manual de seis velocidades –automático de 8 en 177 CV– y disponibles en cualquier

talla. El resultado son 28 versiones para elegir con los cuatro niveles de equipamiento previstos para España. Este monovolumen compacto cuenta con una dotación excepcional en la que no faltan sistemas de asistencia al conductor, como la cámara y el radar que monitorea frente al vehículo, reconoce a los peatones y activa el freno de emergencia hasta 30 km/h, el mantenimiento de carril o la alerta por somnolencia. También es único en su clase el Head-up Display, que muestra velocidad, distancia al vehículo que circula delante y navegación.

## BMW Gama y precios para la nueva Serie 1

La casa alemana ha comunicado los precios para España de la tercera generación del Serie 1, que llegará a los concesionarios a finales de septiembre. El lanzamiento se centra en una gama que suma a las variantes de tracción delantera las de tracción inte-

gral inteligente xDrive, asociada al cambio Steptronic y la motorización más potente en gasolina y diésel. En nuestro mercado, el nuevo Serie 1 llega bien equipado de serie, con elementos y servicios como faros y luces antiniebla LED, llamada de emergencia inteligente, BMW ConnectedDrive, Live Cockpit y connected package, Active Guard Plus, sensor de lluvia,

PRECIOS	
<b>Selective</b>	
1.5 Diésel 120 CV 6V (S)	40.300 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (S)	42.700 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (S)	46.700 €
1.5 Diésel 120 CV 6V (M)	40.700 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (M)	43.100 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (M)	47.100 €
1.5 Diésel 120 CV 6V (L)	41.200 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (L)	43.600 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (L)	47.600 €
<b>Innovation</b>	
2.0 Diésel 150 CV 6V (S)	50.600 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (S)	54.600 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (M)	51.000 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (M)	55.000 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (L)	51.500 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (L)	55.500 €
<b>Business</b>	
1.5 Diésel 120 CV 6V (S)	36.900 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (S)	39.300 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (S)	43.400 €
1.5 Diésel 120 CV 6V (M)	37.300 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (M)	39.700 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (M)	43.800 €
1.5 Diésel 120 CV 6V (L)	37.800 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (L)	40.200 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (L)	44.300 €
<b>Business Innovation</b>	
2.0 Diésel 150 CV 6V (M)	47.600 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (M)	51.600 €
2.0 Diésel 150 CV 6V (L)	48.100 €
2.0 Diésel 180 CV AT8 (L)	52.100 €

Llantas de aleación de 16 –a partir de 18i/18d– y 17 pulgadas –desde 20i/20d–, Servotronic, volante de cuero y multifuncional o indicador de presión de neumáticos.

PRECIOS	
118i Manual 140 CV	28.800 €
M135i xDrive Steptronic 306 CV	51.700 €
116d Manual 116 CV	29.150 €
118d Manual 150 CV	31.050 €
120d xDrive Steptronic 190 CV	40.800 €



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

### ADINE

#### CUIDADO DEL NEUMÁTICO

La Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (Adine) da las claves para prevenir el deterioro prematuro de los neumáticos. Cinco pautas de comportamiento, que empiezan por vigilar la presión y acaban recomendando los frenazos bruscos de forma habitual. Conservar las ruedas también pasa por evitar velocidades excesivas, sobrecarga y mal equilibrado.



### TOYOTA

#### ADAPTADOS A SILLA DE RUEDAS

Ofrecer una solución de movilidad a todas las necesidades es el objetivo de Toyota Se Adapta, el programa para silla de ruedas ligado a los Proace Verso Shuttle y Family, largos y cortos. En función del uso del vehículo se ofrecen tres configuraciones: particular, transporte privado complementario o transporte público y colectivo, que contemplan tanto el acceso al habitáculo como la sujeción fácil y segura de la silla en el interior.

## ¿Buscas empleo?

Asesor Comercial  
(Oviedo)  
Asesor Comercial  
(Girona)  
Vendedor B2B  
(A Coruña)

Asesor Comercial  
(A Coruña)  
Asesor Comercial  
(Girona)

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

dealerBest in f t

# EUROSOL

## RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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



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



## ¿RENAULT MÉGANE TCE O SEAT LEÓN TSI?

Sebastián Gómez

Mi intención es cambiar mi veterano Seat Ibiza y reemplazarlo por un Seat León o un Renault Mégane. A mi mujer le gusta más este último, pero yo prefiero el León. Sería con motores de gasolina, TCE de 160 CV y TSI 150 CV, en ambos casos con cambio automático. Nos gustaría saber su opinión. ¿Merece la pena pagar más por lo que ofrecen las versiones más deportivas GT Line en el Mégane y FR en el León? Muchas gracias por su atención.

### RESPUESTA

Nos parece muy buena elección, teniendo en cuenta que son de los modelos más vendidos dentro del segmento compacto en nuestro mercado. El León es el líder indiscutible y el Mégane ha sido el tercero más matriculado durante el primer semestre del año. Y algo tiene el agua cuando la bendicen... No nos comentas tus prioridades de uso y si haces bastantes kilómetros por carretera, aunque por la media de potencia que nos indicas suponemos que sí. Si no, hay opciones más modestas en cuanto a 'caballería', como suponemos sabrás.

Los dos motores que nos propones son tremendamente avanzados, eficientes y convincentes. Además, son los últimos que han llegado a sus respectivas gamas. El propulsor del Mégane recurre a una menor cilindrada, de 1,33 litros, para lograr los 160 CV. En el León se apuesta por un 1.5 EcoTSI de 150 CV y ofrece un par máximo algo más modesto, 25,5 mkg frente a 27,6, pero en parte lo neutraliza porque lo ofrece a un menor número de vueltas.

Tampoco hay diferencias significativas en cuanto al cambio. Somos 'muy fans' de las transmisiones automáticas y en este caso los dos recorren a cajas de doble embrague con siete relaciones, muy similares por tanto en cuanto a funcionamiento y efectividad. En los dos se puede cambiar de manera secuencial, pero en el León se puede hacer también sobre unas levas en el volante y añade un programa deportivo que no contempla su rival. Las prestaciones



**CARTA DE LA SEMANA**

son muy similares en los dos modelos y algo parecido ocurre con los consumos, que rondan de media los 6,5 litros.

Si somos cuidadosos, el León es algo más eficiente debido a la tecnología ACT, sistema que desconecta de manera automática los dos cilindros centrales cuando la carga del motor lo permite. Esto conlleva ahorros de casi 0,5 litros cada 100 kilómetros y no notarás nada al respecto en su funcionamiento, salvo un pequeño icono que aparece en el cuadro de instrumentos.

A nivel dinámico también hay diferencias. El Mégane es un vehículo estable y de los mejores a la hora de valorar el compromiso entre confort y comportamiento. Su tarado de suspensión es más blando, pero en esta última generación

los balanceos de la carrocería se han minimizado. Por su parte, el León es bastante más ágil, la dirección es más precisa y frena algo mejor. Está orientado hacia un conductor quizás más exigente, que le gusta disfrutar más al volante. Además, puede montar una suspensión adaptativa DCC que no está prevista en el Mégane —salvo en los poderosos RS—.

En cuanto a los respectivos acabados deportivos GT Line y FR, digamos que son más caros porque portan más equipamiento de serie y se rematan con elementos y una atmósfera más 'sport'. En el León, la suspensión es más dura.

El precio de acceso es algo más asequible en el León porque el Mégane TCE 160 sólo se vende con los acabados más altos y mejor equipados.

asiste al de combustión, y eso les sirve para recibir también la etiqueta medioambiental ECO. El siguiente escalón serían los híbridos 'convencionales', con baterías de mayor capacidad y también autorrecargables. En este caso, los vehículos sí pueden circular de manera totalmente eléctrica, pero apenas un par de kilómetros seguidos, en el mejor de los casos. Y su etiqueta también es ECO. Por último están los híbridos enchufables, PHEV o plug-in. En este caso la batería gana capacidad, hasta el punto de que ofrecen autonomías eléctricas que superan ya muchas veces los 50 kilómetros. También son autorrecargables, pero su mayor almacenaje obliga a tener que recurrir a una toma de carga exterior, como en los vehículos eléctricos, aunque necesitan menos tiempo que estos últimos. Y en este caso, la mayoría sí presumen de la etiqueta '0 Emisiones'. Como ves, hay varios tipos, aunque el primer caso es una especie de 'trampa'... legalizada.

### CONSULTAS RÁPIDAS



#### ¿QUISIERA SABER CADA CUÁNTO TIEMPO SE PUEDE HACER EL CURSO DE RECUPERACIÓN PARCIAL DE PUNTOS?

El curso de reeducación y sensibilización vial para recuperar una parte del crédito inicial de los puntos que se hubiesen perdido sólo se puede realizar una sola vez cada 2 años, con la excepción de tratarse de un conductor profesional; y en este caso la frecuencia sería anual. Hay que recordar que este tipo de cursos, cuya duración viene siendo de 12 horas, tratan de sensibilizar y reeducar a los conductores concienciándoles de la importancia de respetar las normas de la circulación y la señalización existente.

Teniendo en cuenta que con la realización de este tipo de cursos se recupera cada vez un máximo de 6 puntos, y considerando la frecuencia con la que se pueden realizar, es recomendable hacer el curso precisamente cuando únicamente se tienen 6 puntos o menos, ya que se debe recordar que con estos cursos sólo se podría alcanzar el máximo de los 12 puntos. En este sentido hay que tener en cuenta también que de 12 a 15 puntos únicamente se puede pasar como consecuencia de las bonificaciones o premios que obtendrán quienes mantengan la totalidad de los puntos al no haber sido sancionados en firme en vía administrativa por la comisión de infracciones, recibiendo como bonificación dos puntos durante los tres primeros años y un punto por los tres siguientes, pudiendo llegar a acumular hasta un máximo de 15 puntos, en lugar de los 12 iniciales.

### BUENA PREGUNTA

#### EL RETROVISOR IZQUIERDO ES EL ÚNICO QUE REALMENTE ES OBLIGATORIO

Tengo roto el retrovisor del lado izquierdo de mi coche, el del conductor. ¿Me pueden multar por ello?

### RESPUESTA

El Reglamento General de Vehículos, al regular las condiciones técnicas que deben cumplir los vehículos de motor, sus partes y sus piezas, establece que deben estar provistos de uno o varios retrovisores, según la categoría del vehículo.

El número, las dimensiones y la disposición de los espejos retrovisores deberán reunir los requisitos que se establecen en el propio reglamento y, concreta y específicamente, permitir al conductor ver la circulación por detrás del vehículo, con una visibilidad clara hacia atrás y hacia los lados del vehículo.

Para ello se establece que para un turismo sea obligatorio, precisamente, el retrovisor izquierdo y también lo sería el interior siempre que permita la visión de una parte de la carretera plana y horizontal desde el horizonte hasta una distancia de 60 metros por detrás y en una anchura de 20 metros, ya que si no cumplierse con estos parámetros, el interior dejaría de ser obligatorio para convertirse en opcional y, en este caso, pasaría a ser obliga-

torio el exterior del lado derecho. Por tanto, si se circulase con el retrovisor izquierdo roto o deteriorado, que precisamente es el realmente obligatorio, se estaría cometiendo una infracción que es considerada de carácter grave y, por ello, sería sancionada con una multa de 200 euros.



#### ES OBLIGADO FACILITAR LA INCORPORACIÓN DE OTROS VEHÍCULOS, Y MÁS DE UN BUS

Me han multado por no facilitar la incorporación a la circulación de un autobús. Quisiera saber si eso es correcto.

### RESPUESTA

Efectivamente, este tipo de infracciones no sólo están reguladas en las ordenanzas municipales que permiten a los ayuntamientos regular la circulación en sus municipios o ciudades, sino que tiene cobertura, tanto en la Ley de Seguridad Vial como en el propio Reglamento General de Circulación.

Así, se establece que los conductores siempre tienen que facilitar, en la medida de lo posible, la manobra de incorporarse otro vehículo a la circulación,

y especialmente estarán obligados si se trata de un vehículo de transporte colectivo de viajeros que pretende incorporarse a la circulación desde una parada señalizada. Incluso con el fin de facilitar la circulación de los vehículos de transporte colectivo de viajeros, los conductores de los demás vehículos deberán desplazarse lateralmente, siempre que fuera posible, o reducir su velocidad, llegando a detenerse, si fuera preciso, para que los vehículos de transporte colectivo puedan efectuar la maniobra necesaria para proseguir su marcha a la salida de las paradas señalizadas como tales.

Por tanto, no cumplir con estas obligaciones sería una infracción que, por ser considerada de carácter leve, podría ser sancionada con una multa que podría llegar a alcanzar los 100 euros.

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

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### HIBRIDACIÓN SÍ, ¿PERO DE QUÉ TIPO?

Félix Campuzano

No nos extraña nada que tengas ese caos, porque cada fabricante juega con sus armas para captar clientes. Y las diferencias en cuanto a la hibridación que nos consultas son evidentes. Digamos que hay tres tipos bien diferenciados: por un lado está la microhibridación, que recurre a sistemas eléctricos de 24 o 48 voltios, con una batería de escasa capacidad. Un pequeño propulsor-generador eléctrico

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

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

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

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

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



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

## Verano de 1994: llegan los radares móviles

La DGT ponía en marcha, en pruebas, los radares móviles con 50 coches de 12 modelos diferentes dispuestos a descubrir y sancionar todas las infracciones por exceso de velocidad.

Ahora que el gas está poniéndose de moda como combustible más limpio, nos sorprende una noticia de hace 25 años cuando Bugatti apostó por este combustible para

el imponente EB 110 que alcanzaba los 650 CV y llegaba a más de 350 km/h.

A esa velocidad, por cierto, lo hubieran 'crucificado' los radares móviles que en



aquel verano de 1994 empezaban a funcionar en pruebas.

Novedades de la semana eran la primera toma de contacto con el nuevo Audi A6, con carrocería sedán o Avant y motores de hasta 290 caballos. El nuevo Seat Toledo 2.0 GTI 16V de 150 caballos. Y el Ferrari F-355 que conducíamos por primera vez. Además, Opel nos mostraba sus avances en capacidad de baterías para sus

prototipos eléctricos, que ya llegaban a ofrecer 120 kilómetros de autonomía.

Un especial vacaciones recopilaba rutas, consejos de viaje, de cómo cargar el coche y modelos especialmente pensados para el ocio. Probábamos a fondo un TT coreano -SsangYong Korando Family-; una autocaravana -Fiat Boos Viva- y un monovolumen -Mitsubishi Space Wagon-.



LA PORTADA

Nº 559

FECHA

5-7-1994

HABLAMOS DE

El especial con las recomendaciones veraniegas para unas vacaciones al volante, era el protagonista de nuestra portada, encarnado en tres modelos, el SsangYong Korando Family, el Mitsubishi Space Star y la autocaravana Fiat Boos Viva. Y, además, el Ferrari F-355 que conducíamos por primera vez.



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

## BMW Serie 7, cumbre tecnológica

El nuevo Serie 7, la berlina de representación de BMW, se había convertido en el modelo más avanzado tecnológicamente del momento. Probábamos sus dos versiones.

Tras nuestra información sobre los radares móviles, el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, hizo su presentación oficial y explicó su funcionamiento. Aún tardarían unas semanas

en entrar en vigor, tras su homologación.

Una importante novedad de esta semana no era un coche; sino un sistema de navegación, aún incipiente. Se llamaba Carminat y lo ensayaban Renault y



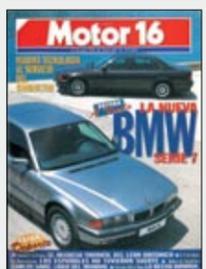
TDF con el objetivo de orientar al conductor en las ciudades.

Más novedades, ahora sí, de nuevos coches. Hablamos del Peugeot 106 1.5 D que aumentaba de cilindrada y elevaba su potencia hasta los 58 caballos. También se renovaba estéticamente -y con cambios mecánicos- la gama Citroën, desde el pequeño AX al lujoso XM.

Y Porsche muestra

ba un gran avance técnico, la evolución del cambio automático Tiptronic que se podía manejar, desde el volante, simplemente con dos dedos.

La prueba a fondo tenía como protagonistas a dos versiones de lo más lujoso de BMW, el Serie 7, que llegaba con un nivel de tecnología superior. El 730i, con 218 caballos y el 740i con 286 brillaban por comportamiento y confort de marcha



LA PORTADA

Nº 560

FECHA

12-7-1994

HABLAMOS DE

730i y 740i eran las dos versiones de la nueva generación del BMW Serie 7 que probábamos a fondo esta semana y, por lo tanto, eran los protagonistas de nuestra portada. Además, una semana deportiva con las informaciones sobre el GP de Francia de F-1, el de Italia de Motos y el Rally de Argentina.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

# ¿QUIERES o NECESITAS?

**T-ROC**  
desde **205€**  
/mes

**TIGUAN**  
desde **230€**  
/mes

**GOLF**  
desde **190€**  
/mes



**Lo quiero tanto que lo necesito.**

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

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



**Volkswagen**

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