

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

VOLKSWAGEN
GOLF GTI TCR

A fondo



290 CV, CAMBIO DSG
Y 260 KM/H

**Audi S7
Sportback
TDI Quattro
Tiptronic**

**Diésel, 349 CV
y etiqueta ECO**

A fondo



NOVEDADES 2020

**TODO LO QUE LLEGA,
AL DESCUBIERTO**



Bajo la lupa

La gama Ford Active, al detalle



● KA+

● FIESTA

● FOCUS

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.759 Del 13 al 26 de agosto de 2019





MHA

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA

Fundación Gómez Planche

www.museoautomocion.com

Al detalle



DONACIÓN DE HANS RUDOLF GERSTENMAIER

Muchos recordarán su empresa de recambios para coches alemanes, Gerstenmaier S.A., aunque en realidad este alemán nacido en Hamburgo llegó a España en 1962 para representar a la firma de camiones Man. Pero los recambios fueron los que le hicieron rico en un momento en el que llegó a tener 150 empleados y 30 delegaciones en toda España. Gerstenmaier comenzó entonces a coleccionar obras de arte y ahora acaba de donar 11 de sus pinturas al Museo del Prado. Estas podrán visitarse en la sala 60 del edificio Villanueva hasta el 12 de enero de 2020.



LOS CICLISTAS NO CUMPLEN EN CIUDAD

Seguimos comprobando con cierta sorpresa que los ciclistas que circulan por las grandes ciudades siguen sin cumplir la normativa específica para este colectivo vulnerable. Y es que pocos llevan las luces obligatorias delante y detrás, se saltan los semáforos como norma y muchos de ellos circulan por las aceras poniendo en serio peligro a los peatones. Y lo peor, nadie les multa.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Consejero editorial: Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Truena, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.

Boycá

jd

ARI

ENTRE NOSOTROS

Andrés Mas

amas@motor16.com



Peatones, los grandes olvidados

Mientras que en 2018 se reducían los fallecidos en accidente de tráfico en España, aumentaba notablemente el número de atropellos con el peor resultado posible. Urge tomar medidas.

Según los datos consolidados de la DGT para 2018, el año pasado España redujo la cifra de fallecidos en accidente de tráfico respecto al año anterior; y, sin embargo, aumentó de una forma preocupante el número de atropellos con resultado de muerte. En concreto, en 2018 murieron en España 386 peatones atropellados, 35 más que en 2017, 237 de ellos en ciudad y 149 en carretera, un 45 por ciento más. Esta escalofriante estadística es el terrible resultado de errores estrepitosos, conductas arriesgadas, adicciones malvadas o, a veces, fruto del propio desconocimiento. Y es que sorprende saber que nada menos que el 32 por ciento de los peatones fallecidos en accidente de tráfico, con cifras estables desde 2013, habían consumido sustancias adictivas; de ellos, el 64 por ciento habían mezclado alcohol y cocaína; uno de cada tres había bajado de su vehículo tras un accidente sin tomar precauciones; y el 83 por ciento de conductores o pasajeros fallecidos tras un atropello esperaba junto a su

vehículo averiado en el arcén sin el chaleco reflectante obligatorio y sin la correspondiente señalización, o con los triángulos mal colocados a tan solo cinco o seis metros de distancia del obstáculo en vez de a los 50 obligatorios por delante y por detrás del vehículo. Los peatones fallecidos en zonas urbanas, un 51 por ciento del colectivo vulnerable, situaban a nuestro país en un triste pódium como segundo porcentaje más alto de toda la Unión Europea, solo por detrás de Letonia. Y el aumento de jóvenes y no tan jóvenes que cruzan un paso de peatones sin mirar mientras fijan

su mirada en el móvil ensimismados, hablan o escuchan música con cascos, va en aumento paralelamente al incremento en el tráfico urbano del número de coches o motos que circulan en modo eléctrico acercándose sin apenas ruido –o con el conductor mirando también su móvil– a un posible peatón confiado que cruza mal la calzada sin comprobar que puede hacerlo sin peligro. No cabe duda de que es urgente la toma de medidas para anticiparse a un problema que crece por momentos, y la promesa de la DGT pasa por centrar los esfuerzos normativos en las situaciones comentadas pero también en evitar en lo posible que los peatones caminen por los arcenes, algo habitual en zonas rurales, de espaldas a la circulación y sin chaleco reflectante o con ropa demasiado oscura. La muerte de cada vez más peatones tiene a muchos países europeos en guardia, pero es que a nivel mundial, sobre todo en continentes como África o Asia, se producen alrededor de 500 muertes al día de niños que realizan, caminando por la carretera, el trayecto que dista desde el hogar a las escuelas, a veces excesivamente lejanas. De hecho, los atropellos son una de las mayores causas de mortalidad infantil en los países en vías de desarrollo, y por ejemplo, tanto Unicef como la Fundación FIA, un organismo altruista líder en seguridad vial, subvencionan programas innovadores de prevención y proyectos piloto de cara a frenar este despropósito. Tomemos nota porque de los peatones parece haberse olvidado todo el mundo.

Un 32 por ciento de los peatones fallecidos en accidente de tráfico habían consumido sustancias adictivas, y de ellos, un 64 por ciento habían mezclado alcohol con cocaína. Y la tendencia a ir distraído con el móvil, ya sea cruzando una calle o conduciendo, puede disparar con el tiempo esta triste estadística.



Neckmarine

X-TREME
NM-X3779M05
SUMERGIBLE 100M

SWISSNECK EUROPE, SL

914476227

info@neckmarine.com



SUMARIO

Nº 1.759 • 13 al 26 agosto de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA DACIA DUSTER 1.0 TCE Y FORD FIESTA GLP.

Dos modelos ya conocidos que estrenan mecánicas de corte ahorrador, y con etiqueta ECO en el caso del modelo de Ford.

10.- EN PORTADA TODO LO QUE LLEGA EN LO QUE RESTA DEL 2019 Y EN EL 2020.

Decenas de modelos llaman a la puerta. En algunos casos son novedades ya desveladas, pero en otros se trata de coches aún en desarrollo. Estos son los planes secretos de las marcas.

22.- CUATRO RUEDAS NUEVO AUDI A4

Conducimos la berlina de Audi tras su reciente renovación, que incluye motores nuevos más ecológicos.

24.- MERCEDES-AMG A 45, A 45 S, CLA 45 Y CLA 45 S.

Nuevos motores de 387 y 421 CV para las versiones más rabiosas de la Clase A y del CLA. Y los hemos probado en carretera y circuito.

26.- AUDI S7 SPORTBACK TDI QUATTRO TIPTRONIC.

Un V6 diésel de 349 CV impulsa ahora al S7 Sportback, que de paso recibe la preciada etiqueta ECO. Lo hemos probado a fondo... y nos ha entusiasmado.

30.- VOLKSWAGEN GOLF GTI TCR.

Una de las 290 unidades que llegarán a España de la serie especial TCR del Golf GTI ha pasado por nuestro banco de pruebas. La potencia sube a 290 CV, pero la deportividad no aumenta quizás en proporción.

34.- BAJOLA LUPA TODO SOBRE LA GAMA FORD ACTIVE.

Cuatro modelos componen la gama Active de Ford: Ka+, Fiesta, Focus y Focus Sportbreak. Os lo contamos todo sobre estos interesantes crossover.

46.- SEAT ARONA 1.0 TGI.

Seguimos con nuestro test de larga



10



46



24



30



duración con el Arona animado por gas natural. Tras varios viajes por carretera, seguimos alucinando con el coste por kilómetro.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE CONCENTRACIÓN DE CLÁSICOS DE CITROËN EN FRANCIA.

En La Ferté-Vidame se dieron cita 5.000 coches históricos de la firma

del doble chevrón, que celebra este año su centenario. Y estuvimos allí para ver cómo fue la reunión.

52.- LA MOVILIDAD DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ.

De la mano de Iberdrola te ofrecemos las últimas novedades en torno a la movilidad eléctrica.

54.- A LA ÚLTIMA

**56.- DE CARRERAS
EL ECUADOR DE LA FÓRMULA 1.**
Llegados a la mitad de la

temporada, hacemos un resumen sobre el campeonato en liza: Hamilton, Vettel... y un Carlos Sainz que toma posiciones rápidamente.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER NOVEDADES EN EL MERCADO

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

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

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 60

Busca tu marca

AUDI	11, 22, 26
BMW	12
CITROËN	50
DACIA	8
FORD	8, 15, 34
HISPANO-SUIZA	6
MERCEDES	24
OPEL	17
PEUGEOT	21
RENAULT	18
SEAT	19, 46
VOLKSWAGEN	21, 30

Síguenos
en...



Motor 16.com

Motor 16.tv



El Hispano-Suiza Carmen, por Barcelona

A menos de un año de comenzar las entregas a los clientes, previstas para junio de 2020, el Carmen ha circulado por las calles de Barcelona, su ciudad natal. La Sagrada Familia de Gaudí, el Museu Nacional d'Art de Catalunya, la Casa Milà, la Torre Agbar, Las Ramblas... Uno tras otro, el Carmen conducido por Sergio Martínez Campos, CEO de la marca, y Lluç Martí, director técnico del Carmen, recorrió los principales escenarios de una ciudad ligada a Hispano-Suiza desde 1904, y donde hoy tiene esta empresa la sede central, el centro técnico y su fábrica. El Carmen, un 'hyperlux' cien por cien eléctrico de 1.019 caballos, afrontará ahora pruebas en las carreteras catalanas y en el circuito malagueño de Ascari.



qué pasa

BMW Z4 sDRIVE 20i MANUAL

Aunque el nuevo Z4 llegó al principio con cambio automático para las tres motorizaciones, ahora la marca alemana ha decidido ofrecer uno manual para uno de esos motores. Se trata de una caja de seis marchas sobre la versión Z4 sDrive20i, que sin embargo costará lo mismo que con cambio Steptronic: 48.900 euros.



NOVEDAD EN EL ACURA NSX

Con un color específico llamado Indy Yellow Pearl que hace un guiño al primer NSX de la historia, se acaba de presentar en Estados Unidos esta evolución del híbrido de Honda, que mantiene la parte técnica.

Style Set Free

El futuro, según Hyundai

Para Wonhong Cho, vicepresidente ejecutivo y director de marketing de Hyundai Motor Company, el concepto Style Set Free presentado en la 'Semana de Diseño de Milán' del pasado mes de abril, y que la casa coreana llevará al

Salón de Francfort, tiene como objetivo «proporcionar una experiencia única en el automóvil que ningún otro fabricante ha ofrecido, pero algo que los clientes han estado buscando». La escultura que preside el stand representa

la visión innovadora de la marca sobre cómo en el futuro los vehículos se convertirán en espacios de vida individuales. Además, Hyundai ofrecerá a los visitantes una experiencia para el cliente con pantallas interactivas orientada

hacia el futuro, que permite a las personas crear su propio espacio de vida dentro de sus vehículos, gracias a los productos y servicios. Una muestra original que adelantará el futuro de la movilidad a los visitantes.

Ford Fiesta 1.1 PFi GLP 75 CV

1.000 kilómetros de autonomía

Ford ha decidido ofrecer una alternativa de su Fiesta con etiqueta ECO de la DGT y un coste de uso mucho más reducido. El coche ha sido bautizado con el nombre de Fiesta 1.1 PFi GLP 75 y cuenta con un depósito de gas GLP que le permite recorrer

hasta 400 kilómetros con ese tipo de combustible. Pero a esa autonomía habría que añadirle la del motor de gasolina para sumar más de 1.000 kilómetros sin pasar por la gasolinera. Además, el GLP es aproximadamente un 50 por ciento más barato que la gasolina. El depósito de GLP va situado en el maletero ocupando el lugar de la rueda de repuesto, por lo que no sacrifica nada del espacio de carga.



Disponible desde 11.460 euros

El Dacia Duster, con motor 1.0 TCe de 100 caballos

Los entusiastas del Duster están de enhorabuena, ya que Dacia ha decidido poner a la venta una versión de este todocamino superventas dotada de un motor de gasolina 1.0 Turbo con tres cilindros y una potencia de 100 caballos. Asociado exclusivamente a un cambio manual de cinco velocidades y a la tracción delantera, el Duster 1.0 TCe acelera de 0 a 100 km/h en 12,5 segundos, homologa un consumo medio de 5,4 l/100 km y tiene un precio que parte de los 11.460 euros en acabado Access.

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



ENTREVISTA A PEDRO MARTÍNEZ 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

YA EN TU KIOSCO
SOLO 3€

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



EXPLORAR LAS MARCAS SIGUEN DESCUBRIENDO NICHOS DE MERCADO CON VARIANTES TODOCAMINO. LA FIEBRE SUV SE MANTIENE

Estreno inminente

Las marcas han pasado de los cuarteles de verano a los de invierno con el objetivo de dar el toque final a sus modelos en fase de desarrollo. Y tras analizar el material que recibimos de nuestros corresponsales de Carpix por el mundo, todo parece indicar que se avecinan unos meses sin tregua en lo que a lanzamientos de nuevos modelos se refiere. Sierra Nevada, Nürburgring, los Alpes, Marruecos... Escenarios diversos para un despliegue de estrenos fantástico.

Andrés Mas || amas@motor16.com



Audi A1 citycarver Con **suspensión** de dureza regulable

un paquete opcional Dynamic que incluye pinzas de freno en color rojo, modo de conducción dinámico en el sistema Audi Drive Select, actuador de sonido y una suspensión con amortiguadores de dureza regulable. La marca alemana abrirá los pedidos para el A1 citycarver el próximo mes de septiembre, y el coche llegará en otoño.

Basado en el Audi A1 Sportback, el nuevo citycarver hereda de este prácticamente toda la tecnología y buena parte de su diseño, aunque resultan definitivos los cuatro centímetros adicionales de altura libre al suelo, lo que añade una polivalencia

extra gracias a que se mejora el acceso al habitáculo, se multiplica la visibilidad en ciudad y se facilita una utilización más segura por caminos. Además, al excelente comportamiento del que hace gala el A1 Sportback se añade en el caso del citycarver

ALFA GIULIA.- Nuestra lectora habitual Victoria Sánchez nos manda estas fotos captadas el pasado mes de julio en la Avenida de la Constitución de la ciudad andaluza de Granada. Se trata de un Alfa Romeo Giulia cuyo camuflaje, sin duda, oculta una actualización más profunda que la de 2018 de esta exclusiva berlina italiana. En la marca también se espera con entusiasmo la llegada de la versión Coupé de dos puertas de este modelo. Recordemos que el Giulia recibió a finales de 2018 motores actualizados adaptados a la normativa Euro 6d-TEMP y un equipamiento más completo.



▲ En el habitáculo del Stelvio se esperan importantes cambios.

Alfa Romeo Stelvio Con **hibridación** en 2020

Alfa Romeo también prepara una renovación inminente de su Stelvio con nuevos faros LED y cambios en el interior, como la palanca de cambio, además de los diales y botones del cuadro, que serán diferentes. También

hemos visto que el botón del freno de estacionamiento electrónico ahora se encuentra junto a la palanca de cambios. Se rumorea que el renovado Stelvio contará con una versión híbrida cuando llegue en 2020.



Audi S3 Sedan Objetivo, **CLA 35 4Matic**

Este lavado de cara del Audi S3 Sedan busca rivalizar con el Mercedes CLA 35 4Matic. Así que la berlina compacta de los cuatro aros compartirá su motor con el Audi S3 Sportback, y probablemente la potencia de

su motor 2.0 de cuatro cilindros podría alcanzar ya los 325 CV, asociados a un cambio S tronic de 7 velocidades y a la tracción Quattro. Ello irá acompañado de sutiles cambios estéticos y en el equipamiento.



Audi Q3 Sportback Desde **40.690 euros** por el TDI 150 CV

Este otoño llega a España el primer SUV Coupé compacto de Audi, el Q3 Sportback. Desde el principio, el coche contará con cuatro niveles de acabado y tres motorizaciones. El Q3 de carrocería coupé mide 4,50

metros de largo, 1,84 de ancho y 1,56 de altura, 3 centímetros menos que su hermano Q3. Y se mantienen los 530 litros de maletero. Las mecánicas serán el 35 TDI de 150 CV, el 40 TDI de 190 y el 45 TFSI de 230.



AUDI RS 5 SPORTBACK.- Al igual que el Audi A4 dado ya a conocer, la gama A5 / S5 / RS 5 actualizará algunos faros que adoptan nuevos diseños LED, un nuevo paragolpes delantero con entradas de aire ligeramente modificadas y una parrilla rediseñada. En la parte trasera estrenará nuevos pilotos y pequeños cambios en el paragolpes. Por ahora no tenemos información sobre si habrá un aumento de potencia o si a Audi le bastará con entregar la misma, pero con menos emisiones de CO2.



Audi Q5 Estrena **faros**, y mucho más

El nuevo Q5 tendrá faros rediseñados, una nueva parrilla y, por supuesto, un nuevo paragolpes delantero con entradas de aire rediseñadas. En la parte posterior hay nuevos pilotos y un paragolpes diferente. En el interior del nuevo Q5 los cambios reflejarán los del recientemente presentado Audi A4. Y aunque la versión fotografiada por CarPix era híbrida enchufable, los cambios se aplicarán a todos los Q5.



Audi e-tron 50 quattro Con **313 CV** y un precio más competitivo

Audi pone a la venta una nueva versión de su flamante todocamino cien por cien eléctrico, esta vez con menor potencia y, lógicamente, también con menor precio. Se trata del e-tron 50 quattro, que

emplea dos motores eléctricos con una potencia total de 313 caballos. Esta variante, que en Alemania costará menos de 70.000 euros, tiene una autonomía superior a los 300 kilómetros en el ciclo WLTP.

AUDI A4.- Tras sus primeros cuatro años de vida Audi ha renovado su A4 proporcionándole importantes dosis de deportividad y sofisticación. Nuevo lenguaje de diseño en el exterior, pantalla táctil con un funcionamiento más intuitivo, ampliación de la oferta Mild Hybrid, faros LED de serie desde la versión de acceso... En el momento del lanzamiento, el A4 contará con siete motores

turboalimentados con potencias entre 136 y 347 CV: tres TDI de cuatro cilindros, y tres TFSI de cuatro cilindros, además del S4 con un V6 TDI de 347 caballos. El A4 disfrutará de seis motorizaciones Mild Hybrid: cinco con sistema eléctrico de 12 voltios para los de cuatro cilindros y uno de 48 voltios para el S4 TDI; y todos con la etiqueta ECO de la DGT. Más información en las páginas 22 y 23.



1.000 CV EL PRIMER FERRARI HÍBRIDO ENCHUFABLE DE LA HISTORIA COMBINA UN V8 TURBO DE 780 CV Y TRES MOTORES ELÉCTRICOS



BMW Serie 2 Gran Coupé

Tracción **delantera** para el coupé compacto

Compartiendo plataforma con el nuevo Serie 1, este Serie 2 Gran Coupé también tiene tracción delantera, con un control de tracción innovador –denominado ARB– y tracción total opcional. Los motores también se compartirán con el Serie 1, pero este prototipo es el M235i xDrive con 306 CV. La berlina coupé de BMW será presentada oficialmente en el Salón de Los Ángeles, a finales de noviembre, y estará a la venta para la próxima primavera.



BMW SERIE 5.-

BMW ya está trabajando en una actualización de su Serie 5.

En este caso se trata de una variante con tecnología híbrida enchufable, pero los nuevos faros y pilotos los heredará toda la gama. También sabemos que habrá algunas incorporaciones a la gama mecánica, como un 545e xDrive, modelo que podría ser el que aparece en estas fotos espía. Esta será la misma opción de motor que se encuentra en el 745e, pero ligeramente 'descafeinada' a 375 CV.



BMW Serie 5 Touring

Tendrá versión **Plug-in**

También trabaja la firma de Munich en la actualización de la versión familiar Touring de su Serie 5, y en la parte frontal intuimos los riñones ocultos bajo una gran cantidad de camuflaje, lo que sugiere que las modificaciones estéticas principales sucederán allí, en ambas carrocerías. También se esperan algunas actualizaciones del sistema de infoentretenimiento, así como actualizaciones interiores menores a nivel de diseño o equipamiento.



BMW iX5.- BMW tiene muy avanzado su todocamino cien por cien eléctrico, al que llamará iX5 o iNEXT. En comparación con los avistamientos anteriores, el nuevo prototipo cazado por nuestros fotógrafos espía tiene ya un aspecto casi definitivo en cuanto a su tamaño y las formas; con un frontal completamente nuevo, diferente al de cualquier otro BMW. El coche podría ser presentado oficialmente en el Salón de París del próximo año.



BMW M4 Cabrio

374 caballos muy picantes

La próxima generación del BMW M4 se ha visto por primera vez en forma de carrocería Cabrio –el Cabrio lleva el código de chasis G83, mientras que el coupé es G82–. Debemos suponer entonces que los coupés aparecerán muy pronto, durante los próximos meses. Este prototipo de M4 Cabrio fue fotografiado en las carreteras que rodean el Circuito de Nürburgring, donde BMW M tiene un centro de pruebas. La potencia de 374 CV será compartida con el M3 sedán. Y la versión CS ya está confirmada.



FERRARI S90 STRADALE.- El primer híbrido enchufable de Ferrari anuncia una potencia total de 1.000 caballos, resultado de combinar un motor V8 de gasolina –con turbo y una potencia de 780 caballos– y tres motores eléctricos, de los que por el momento se desconoce su potencia individual. La batería que incorpora, con una capacidad de 7,9 kWh, sólo le permite recorrer 25 kilómetros seguidos en modo eléctrico. Y el cambio es automático de 8 marchas con sistema de doble embrague. En la fabricación de la carrocería, Ferrari ha empleado fibra de carbono y aluminio en grandes cantidades para conseguir un peso total de 1.570 kilos. Es por ello que el S90 Stradale acelera de 0 a 100 km/h en 2,6 segundos.



Chevrolet Corvette Stingray

El primer **Corvette** con motor central

El nuevo Chevrolet Corvette Stingray es el primer Corvette de producción con motor central en la historia de la mítica saga. Esta arquitectura ofrece mejor distribución del peso y una respuesta y una sensación de control aumentadas, gracias a la posición del conductor más cercana al eje frontal, casi encima de los neumáticos delanteros. Y con 495 CV, la aceleración de 0 a 100 km/h es mejor que la de cualquier otro Corvette de la historia: unos 3 segundos con el paquete Performance Z51.



HYUNDAI i30 PHEV.-

Hyundai prepara la puesta al día de su exitoso i30, pero una cosa nos ha llamado la atención al margen del 'restyling', y es que al mirar la rejilla se ve una solapa en el camuflaje donde va el logotipo de Hyundai. Estamos muy seguros de que Hyundai ha ocultado ahí el puerto de carga para el sistema híbrido enchufable. A nivel estético, el actualizado i30 prepara nuevos faros con tecnología LED, nuevos pilotos traseros y paragolpes de distinto diseño. Y mejoras en las emisiones en todas sus motorizaciones.



Hyundai i30 N Sport

Potencia similar, **mayor ligereza**

Hyundai está trabajando en una versión del i30 N más deportiva y más centrada en el conductor. La potencia seguirá siendo la misma, pero la marca coreana se ha concentrado en reducir el peso y en algunos cambios aerodinámicos ligeros. La pérdida de kilos se logrará con un capó delantero de fibra de carbono, asientos aligerados y llantas de aleación muy livianas. Probablemente el i30 N Sport se presentará en el Salón del Automóvil de Frankfurt, en septiembre.



EL DEPORTIVO MÁS VENDIDO DEL MUNDO POR CUARTO AÑO CONSECUTIVO ES EL MUSTANG, QUE CUMPLE 55 AÑOS CON EDICIÓN LIMITADA



Cupra Formentor Un crossover **Plug-in** deportivo

Entre los objetivos de la marca Cupra se encuentra lanzar el año que viene el Formentor, presentado como 'concept car' en el pasado Salón de Ginebra y primer modelo diseñado de forma específica para la nueva firma. El Cupra Formentor está propulsado por un motor híbrido enchufable de alto rendimiento, diseñado para responder a los

requisitos actuales de eficiencia y rendimiento. Asociado a un cambio DSG de doble embrague, la potencia total anunciada es de 245 CV. Y gracias al Control de Chasis Adaptativo DCC y al bloqueo diferencial, este vehículo debería ofrecer un rendimiento excelente.



CUPRA ELÉCTRICO.- La marca Cupra tiene previsto presentar en el Salón de Francfort del mes de septiembre un prototipo movido exclusivamente por electricidad. Se trata de un 'concept car' mitad crossover de cinco puertas, mitad coupé, que revela la visión de futuro de la nueva marca deportiva del Grupo Volkswagen. El primer Cupra eléctrico aporta una estética muy deportiva con una aerodinámica muy trabajada, con el objetivo de aumentar una autonomía que, de momento, se desconoce. Cupra, eso sí, anuncia altas prestaciones.

FORD MUSTANG55.- El Mustang, el deportivo más vendido del mundo, cumple 55 años y para celebrarlo Ford ha creado una edición especial denominada Mustang55, con motor 5.0 y un diseño exterior específico, además de un interior personalizado. Disponible en versiones fastback y convertible, el Mustang55 rinde una potencia de 450 caballos y su estilo exterior incluye un capó y unas franjas laterales distintivas, un emblema específico y un alerón trasero que le da el toque picante a una carrocería de concepto legendario.



Ford Explorer PHEV Siete Plazas, **450 CV** y 3,4 l/100 km

A finales de este año Ford comercializará en España su nuevo Explorer, un todocamino híbrido enchufable con 450 caballos, un habitáculo de siete plazas y un consumo medio homologado de 3,4 l/100 km. El Explorer cuenta con un cambio automático de 10 velocidades y una tracción total inteligente con siete modos de uso.



FORD PUMA.- Ford pone a la venta de forma inminente su nuevo Puma, un ingenioso todocamino de 4,19 metros realizado sobre la plataforma del Fiesta. Y casi la mayor sorpresa es su maletero, que cubica 456 litros. Además, bajo el piso hay un doble fondo con 80 litros más que dan mucho juego, ya que se pueden introducir objetos de hasta 1,15 metros de alto. El Puma contará con un 1.0 EcoBoost, disponible con 125 y 155 CV. Y ambos recurren a la tecnología de 48 voltios... con etiqueta ECO.



Ford Kuga El tercero echa **el resto**

La tercera generación del Kuga estrena plataforma, talla y tres tipos de hibridación: hibridación ligera, híbrido autorrecargable e híbrido enchufable, además de propulsores diésel y gasolina eficientes. Así que el SUV más vendido de Ford en Europa se pone las pilas para convertirse en una alternativa con versiones en todos los frentes y consumos convincentes. Además, equipa nuevos y eficaces asistentes de seguridad.



KIA SORENTO.- Con el nombre en clave MQ4, el Kia Sorento experimentará un gran cambio de imagen en términos de diseño, dinámica de conducción o respeto al medio ambiente. Esta vez, la marca coreana también ofrecerá variantes híbridas y enchufables cuando el nuevo Sorento llegue al mercado a finales de 2020. No variará, eso sí, la imponente capacidad para pasajeros y su equipaje, ni tampoco la excepcional calidad que ya ofrece este modelo todocamino, que se sitúa al nivel de las mejores alternativas en su segmento.

Land Rover Defender Con muchos detalles **premium**

Ya sabemos que el Defender 110 podrá llevar suspensión neumática y el 90, resortes helicoidales. Pero no sabemos si la suspensión neumática se ofrecerá como opción en ambos modelos o solo en el 110. O si, de hecho, será estándar en el 110.

En el interior vemos un grupo de instrumentos digitales y una amplia pantalla del sistema de información y entretenimiento. El cambio tiene forma de joystick, a la izquierda de los controles.



Dongfeng DFSK 580 **21.995 euros** y siete años de garantía

El DFSK 580 acaba de aterrizar en España de la mano del gigante automovilístico chino Dongfeng, accionista mayoritario del grupo PSA. Cuenta con un motor turbo 1.5 de gasolina con 146 caballos y cambio automático CVT. Además, la marca ofrece una adaptación a gas licuado de petróleo (GLP), convirtiéndolo así en una interesante opción para tener un SUV de siete plazas con etiqueta ECO. El DFSK 580 tiene una garantía de 7 años o 100.000 kilómetros



DACIA DOKKER.- Parece un Kangoo, pero no lo es. Porque, por ejemplo, mientras el Renault incorpora cinco tuercas por rueda, la versión Dokker solo tiene cuatro. En el exterior, la cantidad de camuflaje hace que sea difícil apreciar más cambios en comparación con el Kangoo, pero esperamos que los faros y la parte delantera sean ligeramente diferentes.

Todo apunta a una gama de motores de gasolina y diésel revisados y aún más eficientes, y también una posible versión de GLP cuando llegue el momento de que el nuevo Dacia Dokker vea la luz a lo largo de 2020.

REVOLUCIÓN EN EL SEGMENTO DE LOS UTILITARIOS URBANOS. LLEGA N LOS NUEVOS RENAULT CLIO, PEUGEOT 208 Y ESTE OPEL CORSA



HONDA e.- En el Salón de Francfort lo veremos ya en su versión de calle definitiva, y en enero ya estará en los concesionarios. El Honda e es un modelo urbano eléctrico de estilo minimalista que cuenta con una batería de iones de litio de 35,5 kWh que le proporcionará una autonomía superior a 200 kilómetros. Tracción trasera, reparto de pesos ideal 50:50, sistema de carga rápida, chasis con gran capacidad de respuesta... El Honda e –veremos lo que cuesta– ya tiene más de 25.000 pedidos en firme.



Jaguar F-Type Posible **motor BMW** y 2+2 plazas

El F-Type tendrá una imagen nueva y moderna. Los delgados faros y la gran parrilla casi le dan al automóvil un aspecto de Audi R8 en el frontal. Los últimos rumores sugieren que Jaguar usará un motor BMW en este F-Type, y esos rumores también sugieren que habrá una versión de 2 + 2.



Mazda CX-30

Desde **27.500 euros** con 122 CV

El mes que viene Mazda poblará sus concesionarios con una generosa gama del nuevo CX-30, todocamino compacto basado en la plataforma del Mazda3 que se venderá a partir de los 27.500 euros. El CX-30 está disponible desde el inicio con motores de 122 CV en gasolina y 116 CV en diésel, y con tracción delantera o total.



Nissan Juke Aún más **original**

En la parte delantera, el diseño de la rejilla nos recuerda al del nuevo Nissan Leaf, y los faros delanteros son aún más finos. La plataforma CMF-B se comparte con el nuevo Renault Clio y otros modelos Renault más pequeños que irán llegando. Además, está preparada para hacer posible en el futuro una versión completamente eléctrica del Juke. Las opciones mecánicas incluyen inicialmente un tres cilindros de un litro, un diésel de 1,5 litros y un motor de gasolina 1.6 Turbo con 190 CV.

LOTUSEVIJA.- El primer 'hypercar' británico cien por cien eléctrico se llama Evija, lo ha concebido Lotus, tiene 2.000 CV procedentes de cuatro motores de 500 CV y se convierte en el modelo de producción en serie más potente del mundo. Su autonomía llega a los 400 kilómetros y pasa de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos. Lotus solo fabricará 130 unidades, cuyo precio se ha situado en los dos millones de euros. Recordemos que la marca británica es propiedad del Grupo chino Geely desde el año 2018.



Kia XCeed

Gasolina, diésel, 48V y **Plug-in hybrid**

A partir del próximo mes Kia pondrá a la venta en el mercado español su nuevo XCeed, un crossover de 4,39 metros de longitud disponible con tres motores de gasolina –120, 140 y 204 caballos de potencia– y un diésel 1.6 –con

115 o 136 caballos–. Además, en noviembre el XCeed contará con versiones de hibridación ligera y 48 voltios, además de una versión híbrida enchufable con etiqueta 0 de la DGT. El XCeed estará disponible con precios que parten de los 22.800 euros.



Opel Corsa

El **eléctrico**, con 330 kilómetros de autonomía

A partir de 16.300 euros en versión con motor de explosión y 29.900 euros en el caso del nuevo eléctrico Corsa-e, Opel ya ha puesto a la venta su nuevo utilitario, que crece a todos los niveles convirtiéndose en una alternativa muy recomendable dentro de su segmento. En concreto, el Corsa-e ofrece hasta 330 kilómetros de autonomía WLTP con su motor eléctrico de 136 CV.

OPEL ASTRA.- Llega a nuestro mercado el Astra más eficiente de todos los tiempos, con una reducción de hasta un 19 por ciento en las emisiones de CO₂ gracias a una nueva generación de motores mucho más ahorradores.

El nuevo Astra es también mucho más aerodinámico, estrena caja de cambios de 9 velocidades y un nuevo chasis Sport.



Opel Insignia GSI ST Todavía más **estilizado**

En el nuevo Insignia parece que la parrilla ha crecido y vemos faros de nuevo diseño. Por el contrario, el paragolpes delantero está tan cubierto camuflaje que es difícil detectar los cambios. Esperamos algunos motores nuevos –tal vez incluso de PSA–, versiones híbridas y diversos cambios en el interior y en el sistema de infoentretenimiento.



Opel Grandland X Hybrid4 Con **300 CV** de sus tres motores

Un motor turbo 1.6 de gasolina y dos máquinas eléctricas de 109 CV cada una, situadas en ambos ejes. Es el planteamiento mecánico del Opel Grandland X Hybrid4, que anuncia 300 CV –habrá también una versión de 225 CV con tracción delantera– y que ya se puede pedir a partir de 53.000 euros.



PORSCHE PANAMERA SPORT TURISMO.-

En el nuevo Panamera Sport Turismo el paragolpes delantero está camuflado y el LED parece falso, así que suponemos que habrá nuevos faros bajo el camuflaje. El deportivo alemán recibirá un nuevo volante. Y también habrá actualizaciones para motor y transmisión para mantener a raya las emisiones de CO₂.



Jeep Gladiator

Como el **Wrangler...** pero pick-up

El Gladiator es un Wrangler con chasis de largueros y carrocería tipo pick-up. Es 78,7 centímetros más largo y cuenta con una distancia entre ejes 49 centímetros mayor, y para aligerar el peso usa aluminio en un buen número de piezas, como el capó, las puertas, el portón, las aletas... Y también comparte con el Wrangler los distintos tipos de tracción. El motor, un V6 3.0 diésel de 260 CV.



Jeep Renegade Plug-in 50 kilómetros de alcance **eléctrico**

Jeep lanzará el año que viene dos versiones híbridas enchufables: el Compass Plug-in y el Renegade Plug-in. En el caso de este último hablamos de un conjunto mecánico que emplea el nuevo motor 1.3

Turbo, con una potencia de 240 CV si se añade el motor eléctrico. Acelera de 0 a 100 km/h en 7 segundos y permite recorrer hasta 50 kilómetros seguidos sin emisiones.



OTOÑO ACTIVO ES LO QUE LES ESPERA A LOS COMPRADORES DESPUÉS DE ELEGIR COCHE NUEVO, PUES LLEGAN MUCHAS NOVEDADES



Renault Mégane Sport Tourer Con versión **híbrida**

No es ningún secreto que Renault está trabajando en un 'restyling' profundo del Megane, pero ahora es la primera vez que nuestros espías de CarPix sorprenden al Sport Tourer. Y al igual que el hatchback, la versión familiar tendrá nuevas luces delanteras y traseras, y también paragolpes renovados. También se esperan motores nuevos o actualizados, y alguna versión híbrida cuando llegue el momento de su estreno, posiblemente con motivo del Salón del Automóvil de Ginebra en marzo de 2020.



Renault Espace Mantiene **la esencia**

El nuevo diseño del Renault Espace heredará la líneas maestras de los últimos modelos de la marca, lo que significa que tendrá una nueva parrilla, un nuevo paragolpes y faros delanteros distintos. Y en la parte posterior, el paragolpes recibirá también un rediseño. Esta evolución hace que el Espace parezca más moderno y de estilo más agresivo. Se esperan algunos cambios mínimos en el interior, como un sistema de información y entretenimiento actualizado y una posible pantalla central más grande y de mayor calidad. El Espace también podría estar en el Salón de Ginebra del mes de marzo.



RENAULT SUV B.- El director de la fábrica de Renault en Valladolid, Rafael Vázquez, ya mencionó en 2017 que allí se producirá no solo el nuevo Captur sino también un segundo B-SUV. Y las fotos captadas de este nuevo prototipo demuestran que sus comentarios fueron correctos. Ambos se basan en la plataforma CMF-B y, por lo tanto, también tendrán la posibilidad de ofrecer opciones híbridas y eléctricas. Está previsto que este nuevo SUV del segmento B se desvele oficialmente en el Salón de París de septiembre de 2020.

Renault Kangoo Mucho **más coche** e igual de práctico

Ya conocido como Kangoo ZE Concept, el nuevo Kangoo en su versión definitiva ya casi está listo para su estreno en 2020. Según el jefe de diseño de Renault, Laurens van den Acker, el aspecto del concepto coincidirá en un 80 por ciento con el modelo de producción, que deja las formas cuadradas a favor de un diseño «más Mégane» sin sacrificar el área de carga. Habrá Kangoo diésel y eléctrico.



RENAULT CAPTUR.- El éxito de ventas del Captur en toda Europa ha dado alas a Renault para evolucionar su modelo más mimado, así que el que llega es más grande, estrena plataforma, motores más eficientes y una versión híbrida enchufable. Llegará a España el próximo mes de enero en versiones de gasolina y diésel, y a mediados de 2020 el Captur e-Tech Plug-in.

Renault Koleos Exclusivamente con motores **diésel**

El buque insignia de los SUV de Renault se renueva para convertirse en un modelo más refinado, tecnológicamente avanzado y mucho más seguro gracias a un nuevo paquete de sistemas de ayuda a la conducción. El nuevo Koleos se moverá exclusivamente con motores diésel. En concreto, hablamos de los Blue dCi de 150 y 190 CV, ambos con cambio automático X-Tronic.



MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE.- Con un maletero de 505 litros de capacidad y un aspecto deportivo que enseguida entra por los ojos, llega el nuevo CLA Shooting Brake. En esta segunda generación la personalización adquiere una nueva dimensión, ya que se amplían las líneas de equipamiento. Además, crece la apertura de carga, se añade el asistente activo de la dirección, o de cambio de carril, y se incorpora la ayuda activa para aparcar, entre otros sistemas. El CLA Shooting Brake estará disponible con motores de gasolina de 136, 163 y 224 caballos; y en diésel, con 150 y 190 caballos.

Seat Ateca Cambios muy **ligeros**

Seat ya está preparando una cirugía estética para el Seat Ateca. Y lo hemos cazado en los hermosos Alpes austríacos donde realizaba intensas pruebas de frenos. El lavado de cara será el clásico, con un nuevo paragolpes delantero, parrilla y faros rediseñados. Este prototipo no tiene camuflaje ni cambios aparentes en la parte trasera, pero estamos seguros de que habrá un paragolpes trasero ligeramente rediseñado, así como nuevos gráficos en los pilotos. Además, esperamos algunos cambios en los propulsores y en el interior antes de su lanzamiento, previsto para 2020.



SEAT EL-BORN CONCEPT.- El el-Born es el primer vehículo de Seat cien por cien eléctrico basado en la plataforma MEB del Grupo VW, un concept que recibe el nombre de uno de los barrios más icónicos de Barcelona. El el-Born está diseñado y desarrollado en España, pero se fabricará en la planta de Zwickau, Alemania. Llegará el año que viene, propulsado por baterías de alta densidad con una autonomía de hasta 420 kilómetros en ciclo WLTP.

Seat León Finalmente llegará **en 2020**

El lanzamiento de la cuarta generación del Seat León, que iba a tener lugar en el Salón de Francfort de septiembre, se ha retrasado al de Ginebra del próximo mes de marzo. Mientras, podemos ver en estas fotos exclusivas el grupo de instrumentos digitales,



entre los que destaca la gran pantalla de infoentretenimiento. En comparación con el nuevo Golf, que tendrá una más grande, la del Seat tiene un aspecto más convencional, aunque no por ello dejará de ser bien visible y práctica. Lo que no es tan convencional es la pequeña y minimalista palanca del cambio automático. El nuevo León es más estilizado, y su frontal recuerda mucho al del Tarraco.



▶▶ Sorprende la gran pantalla central, pero aún más el tamaño de la palanca del cambio automático. La consola tendrá muchos huecos.



AUTONOMÍA DE 340 KILÓMETROS PARA EL e-208 DE PEUGEOT, QUE EQUIPA UNA MÁQUINA ELÉCTRICA CON EL EQUIVALENTE A 136 CV



POLESTAR 2.- Es un fastback premium de cinco puertas con dos motores eléctricos y una capacidad de batería de 78 kWh, que le permitirá ofrecer una autonomía WLTP de 500 kilómetros. Basado en la plataforma de Arquitectura Modular Compacta (CMA) de Volvo Car Group, el Polestar 2 recurre a una batería de 27 módulos integrada en el piso que contribuye a la rigidez del chasis. Este modelo eléctrico con tracción total rinde 408 CV, lo que se traduce en un tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h de menos de 5 segundos. El coche partirá de un precio de 59.900 euros.

Porsche Taycan

El GT eléctrico **demuestra** su poder

Antes de su llegada definitiva al mercado, el nuevo Porsche Taycan está realizando recorridos de demostración en tres continentes en el plazo de tres semanas, tiempo en el que visitará China, el Reino Unido y

Estados Unidos. La decoración del techo es un homenaje a cada uno de los países anfitriones: y en Shanghái, el prototipo llevó el gráfico de un dragón. Al volante se puso Li Chao, un piloto de la Porsche Carrera Cup Asia.



Smart ForFour e

Con **más potencia** y autonomía

El 'restyling' facial del Smart EQ llegará a finales de año. Y teniendo en cuenta que en 2020 Smart dejará de vender las variantes con motor de combustión, esta actualización busca convertir a este modelo

en lo suficientemente atractivo como para asegurar las ventas. Y por lo que deja entrever el camuflaje, los cambios exteriores no serán tan radicales. Esperamos más potencia y baterías con mayor autonomía.

Toyota Yaris

Podría ser el **sucesor del MR2**

El prototipo de las fotos es extraño. Porque podemos ver que no se ajusta a lo que debería ser un Yaris. Hay aletas más anchas, luces provisionales y cinco tuercas en cada rueda. Y es difícil pasar por alto el radiador más grande. No es el aspecto típico de un Yaris, ni siquiera para el GRMN. Pero entonces... ¿qué es esto? ¿el prototipo de un nuevo Toyota deportivo pequeño? ¿Un sucesor del MR2? Pronto lo sabremos.



Skoda Octavia

Con una **gran pantalla** central

Después de descubrir el interior de los nuevos Volkswagen Golf y Seat Leon, ahora es el momento de revelar también el interior del nuevo Skoda Octavia. Y observando de cerca también vemos el nuevo Octavia sin camuflaje. Como podemos ver, el tablero se parece más al que tiene el Leon que al del nuevo

Golf. Y también vemos la misma pequeña palanca de cambios minimalista que observamos por primera vez dentro del Seat Leon. Exteriormente, el Octavia cambiará bastante frente a la generación actual, adoptando una imagen más deportiva. Y, como Scala y Kamiq, lucirá la palabra 'Skoda' en el portón.



PEUGEOT 2008.- El nuevo Peugeot 2008 se fabrica en Vigo y ofrece versiones con motores gasolina, diésel o cien por cien eléctricas. Muy avanzado técnicamente, el 2008 cuenta entre otras novedades con un sistema de frenado automático de emergencia de última generación, capaz de detectar a peatones y ciclistas, de día o de noche, en un amplio rango de velocidades: entre 5 y 140 km/h.



Peugeot 208

Con un **eléctrico** desde 29.850 euros

Llega el nuevo Peugeot 208 al mercado español, con precios que parten desde los 13.200 euros de la versión Like dotada del motor de gasolina PureTech 75. En cuanto al 208 eléctrico, bautizado e-208, se comercializará a un precio de partida de 29.850 euros. El nuevo 208 marca distancias frente a sus rivales con una avanzada generación del Peugeot i-Cockpit, equipada con head-up display digital 3D y muchas ayudas a la conducción.



Peugeot 508 PSE

De 0 a 100 km/h en **4,3** segundos

El Concept 508 Peugeot Sport Engineered anticipa el desarrollo de una nueva línea de productos electrificados de altísimas prestaciones. Para ello, los ingenieros de Peugeot Sport han combinado tres propulsores, un PureTech de 200 CV y dos eléctricos –de 100 CV delante y de 200 CV detrás–, con dos energías alternativas y cuatro ruedas motrices. Este cóctel, que acelera de 0 a 100 en 4,3 segundos, equivale a lo que rendiría un vehículo dotado de 400 CV térmicos.



Volkswagen Golf VIII GTI

Con **300 CV** y un chasis mejorado

Poco a poco se van conociendo datos de la octava generación del Golf, un compacto que intentará conservar esa clase premium que se ha ganado a pulso con el tiempo. Pero al margen de las versiones menos deportivas,

esta vez hemos cazado al futuro Golf GTI, que también deberá mantener su reputación frente a un grupo cada vez más amplio de rivales. De momento ya sabemos que rendirá 300 CV y que se agarrará mejor al asfalto.

VOLKSWAGEN I.D. CROZZ.-

Se dice que el I.D. Crozz, basado en la plataforma eléctrica MEB, rinde 302 CV con dos motores eléctricos y tiene una autonomía de unos 500 kilómetros. El Crozz puede cargarse al 80% en 30 minutos con un cargador de 150 kW. Medirá unos 4,6 metros.



VOLKSWAGEN T-ROC R.- El T-Roc R dispone de un motor TSI con dos litros de cilindrada, 300 caballos de potencia y un par máximo de 400 Nm. Este propulsor se combina con un cambio automático de doble embrague y 7 velocidades, y con la tracción total 4Motion. Así que el crossover compacto de Volkswagen es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos, al nivel de los mejores deportivos GTI.

Volkswagen Passat

Estrena el nuevo motor **2.0 TDI EVO**

Ya se pueden hacer pedidos de la versión actualizada del Volkswagen Passat que llegará a España en octubre. El precio de partida del nuevo modelo con motor 1.6 TDI 120 CV y cambio DSG es de 33.520 euros. La nueva berlina alemana estrena paragolpes delantero y trasero, y parrilla delantera. Y se aprovecha de un nuevo motor 2.0 TDI Evo de 150 CV.



Audi se enfrenta a la corriente SUV con un A4 renovado a conciencia, sobre todo en el apartado de motores, donde la eficiencia se da la mano con el dinamismo. El sistema Mild Hybrid garantiza la etiqueta ECO, y la versión S4 con motor TDI, prestaciones instantáneas.



▲ Elegante en todas sus facetas, la versión S brilla por un estilo más deportivo.



MOTORES CON TECNOLOGÍA MILD HYBRID, QUE GARANTIZA LA ETIQUETA ECO. BRILLA EL DEL S4 TDI CON SUS 347 CABALLOS. COMUNICACIÓN TODO QUEDA A LA VISTA DEL CONDUCTOR: PANTALLA CENTRAL TÁCTIL, VIRTUAL COCKPIT, HEAD-UP DISPLAY...



▲ Un poco más alto y con aspecto aventurero. Así es el nuevo A4 allroad.

▼▶ Acabado impecable, como es norma en Audi. La plaza central trasera es incómoda por tamaño y por el mueble con las salidas de aire. El maletero no brilla en exceso.



◀ Nueva pantalla de 10,1 pulgadas. Manejo táctil, por voz, texto escrito...

Brilla en todas partes

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No es el mejor momento para las berlinas, sometidas a la dictadura de los SUV. Pero eso no amilana a Audi, que ha acometido en el A4 una profunda renovación, pese a no ser un coche cien por cien nuevo. Y es que el modelo de los aros ha sido de uno de los grandes éxitos y así debe seguir siendo. Viendo sus rasgos, se ve un estilo más joven y deportivo –sobre todo en el S4–, pero también con cambios importantes en la parte que no se ve, bajo el capó o en el apartado tecnológico.

Por fuera, una renovada parrilla Singleframe más grande o los nuevos faros de LED de serie o en la vista lateral unos rasgos más musculosos que consiguen darle más carácter al coche, carácter que se afianza con las opciones de acabado disponibles en opción, Advance o S line, o el Black line disponible en la versión Avant. Además, por supuesto, del diseño específico del A4 allroad y el S4.

En el interior hay más cam-

bios y más evidentes. El salpicadero, diseñado en líneas horizontales, cuenta como elemento principal con la pantalla MMI de 10,1 pulgadas y dice adiós a la clásica rueda de control que habitualmente llevaban todos los Audi. Ahora es una pantalla táctil que cuenta con control de voz o entrada de texto libre para manejar sus funciones. El nuevo sistema ofrece la posibilidad de acceder a servicios conectados a través de Audi connect y Audi connect plus, con servicios online como información de tráfico online, y otras funcionalidades más sorprendentes a través de Car-to-X, que uti-

liza la inteligencia conectada de la flota de Audi. También puede contar con el Audi Virtual Cockpit con pantalla de 12,3 pulgadas, que convierte el cuadro de instrumentos en un panel de control totalmente digital; y suma Head-up Display, que pone a la vista del conductor toda la información relevante sobre la ruta.

Prosiguiendo con la tecnología, incorpora sistemas de ayuda a la conducción, como el control de crucero adaptativo con función Stop&Go para mantener la distancia, un dispositivo que junto al asistente predictivo de eficiencia puede frenar o poner en marcha

el coche aunque no haya ningún vehículo delante.

Y apuesta fuerte por la eficiencia y la ecología en su gama de motores, con la gama más avanzada de la historia de este modelo. Y no solo desde el punto de vista del rendimiento, sino también desde el prisma de la eficiencia. Porque de los seis motores que aparecen en la gama de arranque del nuevo Audi A4, cinco cuentan con tecnología Mild Hybrid –con batería de 12 o 48 voltios–, que garantiza la etiqueta ECO de la DGT. En esta gama brilla con luz propia el motor TDI de 347 caballos del S4, con la nueva tecnología que incorpora un compresor eléctrico que hace instantáneas sus reacciones. El cambio puede ser manual, de seis velocidades y automático, con caja de siete velocidades S tronic y ocho marchas con tecnología tiptronic. Y la tracción, delantera o quattro.

La marca alemana nos cita en Bolzano, norte de Italia, en la zona sur de los Alpes, para ponerlos a prueba. Empezamos por lo máximo, pues el



Y finalizamos con el A4 allroad, con motor de gasolina de 245 CV y tracción total. También con cambio automático, realmente no encontramos motivos que nos inclinen hacia este modelo en lugar de un A4 Avant normal. Porque un A4 cualquiera va tan bien que no vemos necesario decantarse por una versión que lo único que ofrece es una estética un poco más aventurera y mayor altura al suelo. Pero, eso sí, se acerca más a los cánones de lo que triunfa ahora.

PRECIO DESDE		38.060 €
EMISIONES DE CO ₂ : 129 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Calidad de acabado. Rendimiento. Comportamiento dinámico. Consumos. Dinamismo S4	- Plaza central trasera. Manejo de la pantalla táctil. Maletero solo correcto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	35 TFSI	40 TFSI	45 TFSI	30 TDI	35 TDI	S4 TDI	45 TFSI ALLROAD
Disposición	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	6, en V	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984	1.984	1.984	1.968	1.968	2.967	1.984
Potencia máxima (CV/rpm)	150/3.900-6.000	190/4.200-6.000	245/5.000-6.500	136/3.000-4.400	163/3.215-4.200	347/3.850	245/5.000-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	27,5/1.350-3.900	32,7/1.450-4.200	37,5/1.600-4.300	32,6/1.500-2.750	38,7/1.500-2.750	71,4/2.500-3.100	37,5/1.600-4.300
Tracción	Delantera	Delantera	Total Quattro	Delantera	Delantera	Total Quattro	Total Quattro
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Aut. 7 vel	Aut. 7 vel	Man. 6 vel	Aut. 7 vel	Aut. 8 vel	Aut. 7 vel
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Disc. vent./Disc. vent.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	225/50 R17	225/50 R17	225/50 R17	225/50 R17	225/50 R17	255/35 R19	245/45 R18
Peso (kg)	1.515	1.530	1.620	N.D.	1.540	1.860	1.690
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.762/1.847/1.431	4.762/1.847/1.431	4.762/1.847/1.431	4.762/1.847/1.431	4.762/1.847/1.431	4.762/1.847/1.431	4.762/1.847/1.493
Volumen maletero (l)	460	460	460	460	460	460	495-1.495
Capacidad depósito (l)	54	54	54	54	54	54	58
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	7,3	5,8	9,5	8,2	4,8	5,8
Velocidad máx. (km/h)	225	241	250	214	228	250	247
Consumo mixto (l/100 km)	6,5	6,5	7,3	5,1	4,9	6,9	7,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	148	148	165	133	129	180	176
Precios desde... (euros)	38.060	43.560	51.290	41.010	42.460	N.D.	55.310



DOBLE PERSONALIDAD DAN LA TALLA EN UN CIRCUITO Y, A LA VEZ, SON APTOS PARA EL USO DIARIO



El límite lo pones tú

La nueva gama AMG A 45 S y CLA 45 S presume de un moderno motor de dos litros con 421 CV de potencia y unas prestaciones de vértigo. Los hemos probado al límite en circuito, y por si te parece demasiado brío, las versiones de acceso erogan ‘sólo’ 387 CV. Todos ellos llegarán en otoño.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Es complicado saber dónde está el límite si AMG está por medio. Más si vemos que la nueva gama de vehículos compactos de Mercedes con esas siglas presumen del motor 2.0 de cuatro cilindros de serie más potente del mundo. Y es que los nuevos AMG A 45 S 4Matic+ y AMG CLA 45 S 4Matic+ erogan la friolera de 421 CV. Tampoco son ‘mancas’ las versiones 45 4Matic+ de ambos modelos, la otra posibilidad en curso con sus 387 CV.

El motor es nuevo y se ha girado 180 grados sobre su eje vertical, quedando el turbo y el colector de escape por detrás y la admisión por delante. Así se reducen las vías de conducción del aire. De paso se ha optimizado el trabajo de la sobrealimentación, las válvulas de escape

son más grandes y las camisas de los cilindros llevan un revestimiento utilizado en la Fórmula 1.

Ambas versiones se gestionan con una nueva transmisión automática de ocho relaciones con doble embrague, con programa manual y rapidísima en su funcionamiento.

La tercera pata del banco es la tracción total 4Matic+, que ahora introduce el siste-

ma AMG Torque Control –ver cuadro–.

Con ‘más’ motor y una mayor rigidez torsional del conjunto, gracias a los refuerzos introducidos en el chasis, nos disponemos a probar este purasangre en un escenario ideal: el madrileño circuito del Jarama. Lo hacemos al volante del AMG A 45 S. Salimos en orden, sin poder disfrutar del Launch Control, pero ya en pista nos damos

cuenta de su potencial. Pasamos por meta a 230 km/h –alcanza una velocidad punta de 270 km/h–, pero lo mejor es sentir cómo acelera, cómo frena y, sobre todo, cómo entra y tracciona en las curvas. Los primeros giros los hacemos con el modo Sport+ accionado en el asistente de conducción AMG Dynamic Select.

Ya familiarizados con el vehículo, cambiamos al programa Race, que abandona la electrónica para correr sin ‘guardaespaldas’. En ese instante va duro como una tabla, sin concesiones a los balanceos, deslizando controladamente de atrás... Sube hasta acariciar las 7.000 rpm y enamora al reducir con la función doble embrague y el petardeo que sale por el escape... Una delicia. Sólo en los últimos instantes de las seis vueltas al trazado notamos que los



Las versiones 45 S 4Matic+ se reconocen por montar llantas de 19 pulgadas, pinzas de freno en rojo y salidas de escape más generosas. El interior es ‘AMG’ y la pantalla tiene nuevas funciones para estos modelos.



frenos comienzan a sufrir un tanto.

Repetimos experiencia con el CLA de similar potencia. No hay grandes diferencias –comparten distancia entre ejes–, aunque su mayor longitud y peso, y unos anchos de vías más generosos provocan que vaya algo más asentado. Nos

quedamos con el primero, más nervioso y divertido...

No todos los días se tiene la suerte de rodar en un circuito. La mayor parte del tiempo compartiremos carreteras, autopistas y ciudad con el resto de los ‘humanos’. No valdría de nada tener un superdeportivo que fuera un in-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	AMG A 45	AMG A 45 S	AMG CLA 45	AMG CLA 45 S
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.)	1.991	1.991	1.991	1.991
Potencia máxima (CV/rpm)	387 / 6.500	421 / 6.750	387 / 6.500	421 / 6.750
Par máximo (mkg/rpm)	49,0 / 4.750-5.000	51,0 / 5.000-5.250	49,0 / 4.750-5.000	51,0 / 5.000-5.250
Tracción	Total	Total	Total	Total
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	245/35 R18	255/35 R19	245/35 R18	255/35 R19
Peso (kg)	1.620	1.635	1.660	1.675
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.445/1.850/1.407	4.445/1.850/1.412	4.693/1.857/1.407	4.693/1.857/1.413
Volumen maletero (l)	370-1.210	370-1.210	460	460
Capacidad depósito (l)	51	51	51	51
De 0 a 100 km/h (s)	4,0	3,9	4,1	4,0
Velocidad máx. (km/h)	250	270	250	270
Consumo mixto (l/100 km)	8,3	8,3	8,1	8,1
Emisiones CO2 (g/km)	189	189	185	186
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



DRIFT MODE Deslizar es lo que importa

Una de las novedades que incorpora la gama Mercedes-AMG en sus vehículos compactos es la función Drift Mode, asistente que es de serie en los AMG 45 S 4Matic+ y se ofrece como opción, dentro del paquete AMG Dynamic Plus, en las versiones con 387 CV. Para disfrutarlo hay que activar el modo Race, desconectar el ESP, apostar por el modo manual en el cambio, tirar de las dos levas a la vez, confirmar y... a disfrutar. El sistema 4Matic+ sigue pasando hasta un 50 por ciento de la tracción al eje trasero, pero con el nuevo AMG Torque Control, que combina dos embragues de discos de manera electrónica, se puede enviar hasta el cien por cien a una sola rueda trasera. Esto permite deslizar de atrás constantemente y hacer ‘donuts’ como si fuéramos buenos...



No lo pudimos conducir, pero es la primera vez que se muestra en público. Nos referimos al nuevo Mercedes-AMG CLA Shooting Brake 45 S 4Matic+, modelo que comparte el motor de dos litros con 421 caballos de potencia y que llegará al mercado unas semanas más tarde que el resto. El nuevo GLA cerrará el círculo AMG en lo que se refiere a modelos compactos.



Probamos en el circuito del Jarama las versiones AMG con 421 CV, tanto en la Clase A como en el CLA. Toda una experiencia.

cordio en el día a día. No lo son. Su carácter bipolar los humaniza en este aspecto.

En nuestro recorrido apostamos ya por los modos Comfort y Sport. También ofrece las opciones Baja Adherencia e Individual, esta última para configurar al gusto. Con el primero se dulcifica el tacto de la suspensión, la dirección, el cambio y el acele-

rador. Incluso tiene parada y arranque ECO para limitar el consumo, y hasta una función de ‘planeo’. Lo dicho, aptos por confort para el uso diario... aunque si se pisa el pedal con energía, adelantar será un juego de niños.

Estos modelos llegarán en otoño con una dotación tecnológica y una estética acordes a su ‘rango AMG’.

Rutero deportivo

Es un gran velocista en las distancias cortas, con una agilidad y un talante explosivo dignos de un representante de la saga S de Audi. El propulsor diésel de 349 CV ofrece un gran rendimiento y, a la vez, permite a este modelo convertirse en un corredor de fondo gracias al confort y a la autonomía que brindan sus atractivos consumos. Y a nivel tecnológico, abruma.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

¿Te imaginas que la versión más potente y deportiva –por ahora– de la gama A7 Sportback sea un diésel? ¿Asumes que todo un S7 presume de la etiqueta medioambiental ECO en el parabrisas? Son ecuaciones difíciles de entender... hasta que te pones al volante. Porque la gama S de Audi se une a las siglas TDI y lo hace con total normalidad. Nuestro protagonista, el S7 Sportback, dejó de lado el anterior 4.0 V8 de gasolina y apuesta por un 3.0 TDI. Por el camino cede 100 CV, aunque mantiene las excelencias dinámicas y llega mucho más lejos porque reduce los consumos.

Y es que hasta que no lo disfrutas, no lo asumes. Este vehículo es un deportivo por prestaciones, e invitaré a comer a quien sea capaz de desvelar que, bajo el capó, llevamos un motor diésel. El mérito es que suena a 'pepiño' cuando lo forzamos, aunque el abanico de acción en el cuarenta y ocho revoluciones no es tan amplio como antes. El S7 Sportback TDI es una berlina de casi cinco metros que supera las dos toneladas de peso. No le falta detalle, pero se le presume rendimiento y agilidad. Es un S y tiene que demostrarlo. El propulsor V6 diésel eroga 349 CV, pero lo mejor son los 71,4 mkg de par máximo que ofrece. La respuesta es inme-

diata siempre. También contribuye a ello el empleo de un compresor eléctrico que genera empuje desde el inicio y hasta que el turbo ya gira a pleno pulmón. El compresor, como muchos de los elementos del vehículo, se alimenta con la energía que le proporciona el sistema eléctrico Mild Hybrid (MHEV) de 48 voltios. La batería de iones de litio se aloja detrás. Esta tecnología consta de un alternador conectado al cigüeñal que incrementa el rendimiento si se le solicita. Nunca moverá por sí solo el vehículo, pero contribuye a mejorar las prestaciones y, sobre todo, el consumo. De ahí la mencionada etiqueta ECO. ¿Y todo eso en qué se tra-

duce en la conducción real? Pues en que nuestro protagonista acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y cubre el primer kilómetro desde parado en 24,8 segundos –ahí ya va lanzado a 211 km/h–. Tampoco hace falta hacer un 'máster' para adelantar. Ejemplo práctico: pasar de 70 a 100 km/h para superar a un vehículo en carretera se traduce en 3,2 segundos y apenas 82 metros de pista libre. No cabe duda de que se trata de números dignos de un S7. En esos dígitos es vital el programa deportivo del cambio Tiptronic con convertidor de par de ocho relaciones, muy rápido y hasta delicado en su funcionamiento. Que corre es un hecho, y



▲ El sistema de hibridación suave MHEV de 48 voltios que porta el S7 TDI se traduce en la etiqueta medioambiental ECO.



LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Te subes con cierto recelo, por aquello de "un S7 con motor diésel". Luego comprobas que no suena a TDI, que corre de verdad, que se mueve con la agilidad propia de un deportivo de menor tamaño, que consume mucho menos, que resulta confortable, que lo tiene todo a nivel tecnológico... Y al final, te conquista.

PRECIO	92.760 €
 EMISIONES DE CO ₂ :	170 G/KM (NEDC)
NUESTRA VALORACIÓN	
A FAVOR	
	Calidad sobresaliente. Rendimiento del motor. Prestaciones. Dinámica confortable y ágil. Etiqueta medioambiental ECO. Consumo y autonomía.
EN CONTRA	
	Precio algo elevado. Algunas lagunas en cuanto a asistentes en su equipamiento de serie. Quinta plaza opcional, e incómoda por el túnel central.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

que lo hace bien, otro. Su magnífico chasis, su amplia pisada y la tracción total cuatro son toda una garantía en este aspecto. También tiene algo que ver en su gran dinámica la suspensión deportiva, que rebaja la altura 10 milímetros y cuenta con amortiguadores de dureza variable

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	3.0 V6 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Iny. dir. por rail común, compresor eléct., turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	349 CV / 3.850
Par máximo/rpm	71,4 mkg / 2.500-3.100
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	77,6 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	12,2
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores de dureza variable y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores de dureza variable y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	255/35 R21
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.085
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.979 / 1.908 / 1.417
Capacidad del maletero (l)	525
Capacidad del depósito (l)	63

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,5
De 0 a 50 km/h	1,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,2 (5,1)
Recorriendo (metros)	86
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,5
1.000 m desde 40 km/h en D	24,0
De 80 a 120 km/h en D	3,7
Recorriendo (metros)	105
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,9 / 37,5 / 51,4

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,0 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,8
En conducción dinámica	10,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,2
A 140 km/h de cruce	8,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	863
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	7,7 / 5,8
Ciclo mixto (NEDC)	6,5
Ciclo mixto (WLTP)	7,8





▲ El portón trasero es enorme y eléctrico. El alerón posterior se despliega automáticamente en función de la velocidad.



CORREDOR DE FONDO
EL S7 SPORTBACK TDI NO SÓLO ES UN GRAN VELOCISTA POR PRESTACIONES, TAMBIÉN ES UN GRAN ATLETA PARA LARGAS DISTANCIAS.

IMPECABLE
EL INTERIOR REBOSA CALIDAD Y TECNOLOGÍA. LAS PANTALLAS SON DIGITALES, Y DE SERIE, EN EL CUADRO Y EN LA CONSOLA CENTRAL



▲ ▼ La pantalla superior, de 10,1 pulgadas, es táctil y háptica. A su gran resolución añade una auténtica cascada de información. El cuadro de mandos configurable Audi Virtual Cockpit es también de serie y resulta espectacular.



▲ El maletero ofrece un volumen de 525 litros. Debajo está la batería de iones de litio del sistema híbrido de 48 voltios.



▲ Cuatro puertas sin marcos en las ventanas y cuatro plazas de serie. En opción se puede optar a cinco. Las butacas delanteras deportivas son... para llevarse a casa.



▲ El cambio Tiptronic con convertidor de par presenta ocho relaciones.

—en opción puede montar suspensión neumática—.

La dirección progresiva de serie es una delicia por su inmediatez, aunque la agilidad es más cosa de la dirección dinámica en las cuatro ruedas que porta nuestra unidad de pruebas —2.415 euros en la carta de opciones— y del diferencial trasero deportivo, elemento que contribuye a eliminar el subviraje en curva, tras pagar otros 1.905 euros extra.

Con todo este arsenal, el S7 Sportback se comporta como queramos. Si nos da por 'pilotar', en el asistente Drive Mode activamos el modo Dynamic, con una respuesta más directa y rápida del propulsor,

► El S7 Sportback ofrece el confort de una gran berlina, pero a la vez se transforma en un vehículo deportivo cuando se desea. Y el motor TDI no suena a diésel.

y un ajuste más deportivo de cambio, tren de rodaje y dirección. La electrónica nos da más cuartel; tanto, que hasta dejará que el eje trasero deslice de manera controlada. Y nos dejará apurar hasta las

4.800 rpm... Ahí es donde pierde atractivo frente al anterior TFSI, que estiraba hasta el infinito. A cambio, el consumo medio durante nuestra prueba ha sido de sólo 7,3 litros.

También podemos elegir

los programas Auto, Comfort y Efficiency, este último con una función de planeo —circulación por inercia con el motor apagado durante bastantes segundos— para ahorrar combustible. Por último, en Indi-

vidual podemos configurar al gusto, incluido el sonido del motor. Por su parte, los frenos cumplen con unas distancias

registradas de notable alto, como los 51,4 metros que recorre sólo hasta pararse desde 120 km/h.

► SUS RIVALES



BMW 840d XDRIVE GRAN COUPÉ 320 CV

El rival natural sería el Serie 6 Gran Coupé, pero actualmente sólo se vende el Gran Turismo. Por eso incluimos el Serie 8, el más deportivo y caro de los comparados.

Precio	109.300 €
Maletero	440 l
Consumo	6,2 l/100km
0 a 100 km/h	5,1 seg.



MASERATI GIBLI DIÉSEL GRANSPORT 275 CV

Propulsión trasera, motor V6, cambio automático de ocho relaciones... El italiano es menos potente y prestacional que el Audi S7, y curiosamente consume más.

Precio	83.200 €
Maletero	500 l
Consumo	7,0 l/100km
0 a 100 km/h	6,3 seg.



MERCEDES CLS 400d 4MATIC 340 CV

El motor de seis cilindros en línea arroja un gran rendimiento y el menor consumo. El cambio es de nueve relaciones. Es, sin duda, el rival más directo del nuevo Audi S7 TDI.

Precio	85.500 €
Maletero	520 l
Consumo	5,8 l/100km
0 a 100 km/h	5,0 seg.

Tampoco se le pueden hacer muchos reproches a la calidad que rodea el conjunto, el confort que ofrece y su tecnología. La presentación está cuidada hasta al más mínimo detalle: cuadro de mandos Virtual Cockpit, dos pantallas táctiles en el salpicadero de gran resolución, sistema de navegación MMI Plus, butacas deportivas, ventanas sin marco...

Delante iremos como reyes; detrás también, pues el espacio es enorme en las cuatro plazas que ofrece —la quinta es opcional—. Por su parte, el maletero cubica nada menos que 525 litros y se accede por un enorme portón eléctrico.

La dotación de serie es muy completa, como corresponde

a un vehículo que cuesta nada menos que 92.760 euros. Sin embargo, hay algunas lagunas, como las luces de carretera inteligentes, el mantenimiento de carril o el reconocimiento de señales de tráfico, pues cuesta creer que debamos pagarlos aparte.

Nuestra unidad contempla hasta 23.215 euros en opcionales, algunas de ellas tan sofisticadas que hacen que la noche se convierta en día. Nos referimos a los extraordinarios faros Audi HD Matrix LED —evitan los deslumbramientos gracias a que ensombrecen las zonas donde se encuentran otros vehículos— y al asistente de visión nocturna con cámara térmica.

GTI en mayúsculas

De los 110 caballos que rendía el primer GTI allá por 1976 hemos pasado a los 290 de nuestro protagonista, una versión bautizada TCR en homenaje a los Golf que compiten en ese certamen de Turismos. Y aunque no tiene la radicalidad de un coche de carreras, su rendimiento es soberbio.

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

No es el Golf GTI más potente de la historia porque la generación anterior ya disfrutó de versiones Clubsport S con 290 y 310 CV, pero el TCR sí se erige en el GTI más energético de la oferta actual, pues sus 290 CV superan ampliamente los 245 del GTI Performance, quedándose a sólo 10 CV del Golf R, de tracción total. Y es que nuestro protagonista, del que sólo vendrán 290 unidades a España, mantiene su tracción en el eje delantero, factor innegociable en todo Golf GTI que se precie.

Con semejante potencial bajo el capó y luciendo las siglas del campeonato Touring Car Racing, lo razonable sería pensar en una variante extrema que replique en nuestro coche de calle las sensaciones

que experimenta un piloto de circuito; aunque, lo adelante ya, eso no ocurre en el Golf GTI TCR, que es tremendamente rápido y agradable de conducir a cualquier ritmo, pero se aleja de la radicalidad que sí hallamos en varios de sus oponentes; pudiendo ser definido como un GTI Performance 'vitaminado'.

De hecho, al margen del drástico aumento de potencia –nueva programación de la centralita, escape más deportivo, refrigeración optimizada con dos radiadores extra...– no hay muchas más mejoras técnicas, salvo los discos de freno perforados, que ayudan a disipar mejor el calor acumulado en un tramo de montaña a ritmo 'vivo', por ejemplo. Porque el diferencial autobloqueante en el eje delantero, de serie, viene también en el GTI Performance, y lo mismo sucede

con la suspensión, rebajada 20 milímetros –25 si pedimos amortiguadores DCC de control electrónico– en comparación con un Golf 'normal'. Es decir, que los 4.110 euros de sobreprecio frente a un GTI Performance habrá que justificarlos básicamente por la mayor potencia y los cambios de diseño, pues el GTI TCR recibe paragolpes y faldones laterales específicos, carcasas de los retrovisores en negro o, ya en la zaga, difusor aerodinámico y alerón especiales. Y en el interior, detallitos también pero que no alteran sustancialmente la atmósfera del coche: asientos deportivos con un tapizado exclusivo, cinturones de seguridad con bordes

rojos y volante de cuero con una marca roja en el centro de la mitad superior.

Sí es posible tener un GTI TCR aún más exclusivo... pero pasando por caja. Por ejemplo, con las carcasas de los espejos en carbono o una gran lámina decorativa tipo panal de abeja –615 euros– para los laterales. Más interesantes –y caros, ya que arrancan en 2.350 euros– son los dos paquetes que incluyen llantas de 19 pulgadas, pues los 235/35 R19 opcionales, que restan algo de confort sobre mal firme, le sientan

PRECIO		44.680 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : 153 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
		COMPORTAMIENTO	*****
		ACABADO	*****
		PRESTACIONES	*****
		CONFORT	*****
		SEGURIDAD	*****
		CONSUMO	*****
		PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN			
A FAVOR		EN CONTRA	
	Comportamiento y facilidad de conducción. Motor y cambio. Prestaciones. Con 3 y 5 puertas. Equipamiento.		Precio frente a rivales. Autonomía algo justa. Tracción en curva al límite. Sólo caja DSG. Acabado poco 'racing'.

bien a nivel dinámico –luego entraremos en detalles– y se acompañan de otras mejoras, como la amortiguación DCC, una suspensión trasera optimizada y, como guiño a los usuarios de las 'autobahn' germanas, velocidad máxima elevada de 250 a 260 km/h.

Pero mientras que podemos pedir nuestro GTI Performance con cambio manual o con el DSG, en el caso del TCR sólo se ofrece la caja automática, de doble embrague y siete marchas. Con levas en el volante, por supuesto, pero del mismo tamaño que siempre:

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	2.0 TSI 290
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyec. mixta directa/indirecta, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima/rpm	290 CV / 5.400-6.500
Par máximo/rpm	38,8 mkg / 1.950-5.300
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,0
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/40 R18 - 7.5Jx18"
Neumáticos en el test - Marca	235/35 R19 - Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.485
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.268 / 1.790 / 1.482
Capacidad del maletero (l)	380 - 1.270
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,9
De 0 a 50 km/h	2,8
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,9 (5,6)
Recorriendo (metros)	84
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,9
1.000 m desde 40 km/h en D	22,7
De 80 a 120 km/h en D	3,0
Recorriendo (metros)	84
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%

CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,0
En conducción dinámica	15,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,7
A 140 km/h de cruce	9,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	574
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	8,3
Ciclo extraurbano	5,8
Ciclo mixto	6,7





LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Esta serie especial lleva el nombre de un campeonato de carreras en circuito, y quizás por eso esperábamos un enfoque más radical. Pero el GTI TCR sigue 'nadando y guardando la ropa', porque es rapidísimo por sus 45 CV extra pero resulta tan dócil al límite y tan agradable en el día a día como otros Golf GTI. El precio, algo inflado.





▲ ▼ Maletero de 380 litros, con rueda de repuesto –de emergencia– de serie. En la zaga, el difusor inferior y el alerón son específicos en esta serie TCR.



◀ HASTA 260 KM/H DE PUNTA
LOS DOS PAQUETES
OPCIONALES QUE INCLUYEN
LLANTAS DE 19 PULGADAS
APAREJAN OTRAS MEJORAS,
COMO UNA VELOCIDAD
MÁXIMA 10 KM/H MÁS ALTA
VOLANTE CON MARCA ROJA
AYUDA A RECORDAR DÓNDE
ESTÁ EL CENTRO CUANDO
NOS 'ENFRASCAMOS' EN
UNA CONDUCCIÓN 'ALEGRE'.
Y SÓLO TIENE DOS VUELTAS
ENTRE TOPES... ▶



▲ ▼ El cuadro de instrumentos digital configurable es de serie, como la pantalla táctil central de 8 pulgadas con navegación. Y hay cinco modos de conducción, incluido el Individual, que permite personalizar casi todo.



▲ Nuestra unidad montaba los Pirelli P Zero opcionales, en medida 235/35 R19. Mejores que los 225/40 R18 de serie, salvo en confort.



▲ El interior, amplio y terminado con gran calidad, se ha personalizado un poco en este serie limitada: tapicería, cinturones... Pero no es claramente 'racing'.



▲ El GTI TCR sólo se ofrece con la caja DSG, estupenda por eficacia. Pero se agradecerían unas levas más grandes.

¡lo bien que habrían venido unas más grandes para acentuar el tono 'racing'!

Si la ausencia de un TCR de cambio manual nos deja fríos, nos gusta más que Volkswagen siga ofreciendo variantes de tres y cinco puertas, pues aunque la segunda es más funcional, con la primera ahorramos 1.080 euros, moderamos el peso unos kilos y, sobre todo, logramos una imagen más 'auténtica'. Y no digo 'deportiva' porque, cosas de la vida –y del reglamento–, el Golf GTI usado en el TCR tiene... cinco puertas.

Pero vayamos a lo que realmente importará al potencial cliente de un GTI TCR: el rendimiento. Para empezar,

la marca alemana habla de una ganancia de 0,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h en comparación con el GTI Performance –5,6 segundos frente a 6,2–, aunque en la práctica no hemos logrado ese valor, y nuestro corrector ha medido 5,9 segundos. No es mal dato, pues mejora en una décima lo cronometrado en su día al GTI Clubsport DSG de similar potencia, pero se nota que el incremento de par –1,0 mkg extra– y potencia –45 CV– se le empieza a 'atragantar' un poco al tren delantero del Golf GTI, pues a los 225/40 R18 –realizamos la medición de prestaciones con una unidad dotada de las gomas de serie– les cuesta pa-

sar tanta fuerza al asfalto y el control de tracción hace horas extras en las arrancadas extremas. De hecho, el testigo que avisa de su funcionamiento no deja de latir hasta que la caja engrana tercera, ya a 93 km/h. Pese a ese pérdida inicial –y no tan inicial– de eficacia, alcanzamos los 400 metros en 13,9 segundos y 'volamos' a 217,9 km/h cuando pasamos junto al mojón del primer kilómetro –215,3 km/h con el Clubsport DSG de 290 CV–.

Puede que en tráfico abierto no sea muy útil salir desde parado a ese 'trapo', pero el brío en los adelantamientos sí es más aplicable, y de eso tiene mucho también el GTI TCR, al que le bastan 3 segundos –84

metros de asfalto– para recuperar de 80 a 120 km/h; y escuchando al tiempo un sonido que encandila, especialmente en el modo Sport, uno de los cinco programas disponibles.

Son prestaciones tan serias que nuestro consejo es recurrir a los neumáticos 'gordos', como los equipados por la unidad que aparece en las fotos, probada también durante varios días. Y es que poner más goma en contacto con el suelo sí viene bien aquí, pues en las arrancadas más salvajes tenemos un pelín más de 'grip' –aunque también hay intento de patinamiento– y disfrutamos de mayor agarre en curva o al frenar, lo que nunca está de más conduciendo un apa-

rato de tal calibre. Y es que con las gomas de serie le hemos medido frenadas simplemente correctas –detención desde

120 km/h en 54,1 metros– y el paso por curva exige cierta calma a la hora de dar gas cuando buscamos los límites

► SUS RIVALES



HYUNDAI i30 2.0 T-GDI N PERFORMANCE 275 CV

Con descuento se queda en 36.250 euros, y eso deja en evidencia al Golf GTI TCR. Además, el i30 tiene una puesta a punto más 'racing', 5 años de garantía y más maletero.

Precio	39.250 €
Maletero	395 l.
Consumo	7,8 l/100km
0 a 100 km/h	6,1 seg.



RENAULT MÉGANE R.S. TROPHY TCE EDC 300 CV

Su precio asusta, pero ahora se anuncia por 40.431 euros y tiene una puesta a punto más extrema que la del Golf. Además de 10 CV extra y prestaciones similares.

Precio	45.890 €
Maletero	384 l.
Consumo	7,7 l/100km
0 a 100 km/h	5,7 seg.



SEAT LEÓN 2.0 TSI DSG-7 CUPRA 290 CV

Comparte prácticamente todo con el Golf GTI TCR, pero nos gusta más su comportamiento al límite. Y además de ser más barato 'de salida', ahora se queda en 34.950 euros.

Precio	38.250 €
Maletero	380 l.
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	6,0 seg.

de adherencia, pues si aceleramos a tope antes de terminar el apoyo buena parte de esa fuerza no puede ser transmitida y el testigo del XDS –control de tracción con diferencial electrónico– vuelve a hacer horas extras. Con los 235/40 R19 también, pero menos.

Y es curioso, porque un Seat León Cupra de tracción delantera rinde estos mismos 290 CV –motor idéntico, cambio idéntico, plataforma idéntica...– pero va aún mejor, con un aplomo y una fidelidad de trayectoria que recuerda la de coches deportivos con tracción total. E incluso las frenadas son más instantáneas, llegando a bajar el español de 50 metros desde 120 km/h.

En cuanto a la dirección, nada podemos criticar en el GTI TCR, pues es precisa y rapidísima: 2,1 vueltas de volante entre topes con las gomas de serie y 2 exactas –1,99 apunte en mi cuaderno de notas– con las opcionales, lo que viene a ser otra razón para pedir las llantas de 19 pulgadas. Y ya que sugerimos opciones, que nadie olvide el acceso y arranque sin llave Keyless Access, única laguna en un equipo de serie brillante.

¿Y el consumo? Pues los 8,7 litros de media real en nuestro test no son ni mucho ni poco –podría ser algo menos en modo Eco, que permite circular 'a vela'–, aunque los 50 litros del depósito se agotan pronto.



DESDE 10.688 EUROS TENEMOS UN MODELO ACTIVE DE FORD. Y EN LA GAMA HAY MOTORES DE HASTA 150 CV



Aventureros por naturaleza

Prácticos, económicos, eficientes, bien equipados y con la versatilidad de uso que les otorgan sus carrocerías de diseño crossover, bien protegidas ante los tratos duros y más separadas del suelo para abandonar el asfalto con garantías, los modelos Active de Ford se ajustan a las necesidades más variadas porque permiten elegir entre Ka+, Fiesta, Focus y Focus Sportbreak, disponibles en todos los casos con una completa oferta de modernos motores diésel y de gasolina.

Equipo de Pruebas || motor16@motor16.com

Las ventas de modelos SUV y crossover no paran de crecer en Europa, y Ford dispone desde hace tiempo de una extensa gama de vehículos capaces de adaptarse a los gustos

y necesidades más variados. Edge, Kuga y EcoSport cubren un frente SUV al que en septiembre se sumará el Puma, e incluso los usuarios más 'campesinos' tienen a su disposición el robusto pick-up Ranger, que ahora recibe una varian-

te Raptor de rabioso carácter deportivo, único en su clase. Pero Ford cuida también el segmento crossover con su exitosa familia Active, que toma como base los modelos Ka+, Fiesta, Focus y Focus Sportbreak, a los que dota de

una personalidad más aventurera tanto por estética como por versatilidad de uso.

En las siguientes páginas repasamos características, datos técnicos y equipamiento de la gama Ford Active para que cada cual elija su favorito...



► Mayor altura al suelo, raíles de techo, llantas de aleación exclusivas o diseño de carrocería personalizado son denominadores comunes en los Fiesta Active, Focus Active y Ka+ Active.





LA CARROCERÍA ADOPTA PROTECCIONES Y LLANTAS DE 15 PULGADAS, Y SE SEPARA 18 MILÍMETROS MÁS DEL SUELO



Para distinguirse al mejor precio

Como parte de su reciente renovación, el Ka+ introdujo en su gama las versiones Active, que se distinguen de los Ka+ ‘normales’ por la inconfundible imagen crossover que tantos clientes buscan ahora. Es el resultado de personalizar con plástico negro los estribos laterales y los pasos de rueda,

de proteger también las zonas inferiores de frontal y zaga con defensas más robustas, de coronar el techo con barras de acabado brillante o de usar unas llantas de 15 pulgadas específicas, aunque tiene protagonismo especial una distancia al suelo incrementada 18 milímetros, lo que da

mayores garantías si abandonamos el asfalto o circulamos por calzadas en mal estado, pero también cuando estacionamos en batería contra una acera más prominente de lo habitual.

Y el comprador puede acabar de definir el aspecto de su Ka+ Active, pues dispone de opciones como los cristales traseros o una carta de colores de carrocería con siete alternativas: Blanco Oxford, Negro Absolute, Gris Smoke, Plata Perla, Blanco Gold, Rojo Rubí o el Canyon Ridge que ilustra estas páginas.

Además, Ford amplía el equipo de serie habitual –ver dotación completa en página 44– con el control de crucero, y personaliza el interior con un volante deportivo forrado en piel, la exclusiva tapicería Active Edition y nuevas alfombrillas, de goma, tanto en el habitáculo como para proteger el maletero. Y cuando

abrimos las puertas, la versión más aventurera del Ka+ nos recibe con el emblema ‘Active’ grabado sobre las molduras de acceso.

Pese a unas dimensiones externas contenidas que favorecen su maniobrabilidad en ciudad –3,96 metros de largo por 1,74 de anchura–, el Ka+ Active propone un interior amplio y funcional de cinco plazas, y un maletero de 270 litros que podemos ampliar –hasta rebasar el metro cúbico de capacidad– abatiendo el respaldo posterior, que presenta división 60:40 de serie.

Pero si la gama Ka+ incorporó importantes novedades de equipamiento o diseño en su última actualización, las primicias mecánicas fueron aún más relevantes si cabe, pues Ford desplegó una oferta de motores completamente nueva que permite escoger, según gustos y necesidades, entre gasolina y diésel. En el primer caso, y ciñéndonos a la versión Active que nos ocupa, hablamos del tricilíndrico 1.19 Ti-VCT de 86 CV, que permite alcanzar los 169 km/h de velocidad punta y acelerar de 0 a 100 km/h en 13,5 segundos, mientras que el consumo



►► Equipamiento de nivel, pues podemos dotar al Ka+ Active de pantalla táctil de 6,5 pulgadas con conectividad SYNC 3, sistema MyKey de personalización de ajustes del vehículo, climatizador automático, arranque por botón...

medio se queda en 5,7 l/100 km. Y si por kilometraje anual o simple preferencia –su par máximo de 21,9 mkg es una tentación– nuestra elección es el diésel, debemos saber que el 1.5 TDCi del Ka+ Active rinde 95 CV, permite acelerar de 0 a 100 km/h en 11,4 segundos y

homologa un gasto mínimo: 4,1 l/100 km. De ahí que sus emisiones de CO2 sean también muy bajas: 108 g/km.

En ambos casos la transmisión queda encomendada a un cambio manual de cinco velocidades y hay función de ahorro Auto Start&Stop,

que apaga el motor automáticamente cuando detenemos el vehículo y ponemos punto muerto.

Y si la economía de uso es una virtud, otra es la seguridad, destacando en el equipo de serie elementos como el control de estabilidad ESC

con asistente de arranque en pendiente, el sistema TPMS –monitoriza los neumáticos para detectar posibles pérdidas de presión– o los ocho airbags: frontales y laterales para las plazas delanteras, y laterales de cortina para proteger las plazas delanteras y traseras.



►► El maletero, de 270 litros, da juego si afrontamos un viaje, y podemos ampliarlo gracias al respaldo abatible 60:40. El interior está bien personalizado.

►► Las barras longitudinales del techo figuran entre las señas de identidad del Ka+ Active, cuya funcional carrocería de 3,96 metros le concede una gran agilidad en la ciudad.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.19 TI-VCT 63 KW	1.5 TDCi 70 KW
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.194	1.498
Potencia máxima/rpm	86 CV / 5.500-6.500	95 CV / 3.750
Par máximo/rpm	11,7 mkg / 4.250	21,9 mkg / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventil./Tambores	Discos ventil./Tambores
Neumáticos	185/60 R15	185/60 R15
Peso (kg)	N.d.	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.955/1.743/1.551	3.955/1.743/1.551
Volumen maletero (l)	270 / 1.029	270 / 1.029
Capacidad depósito (l)	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	13,5	11,4
Velocidad máx. (km/h)	169	179
Consumo mixto (l/100 km)	5,7	4,1
Emisiones CO2 (g/km)	129	108
Precios desde... (euros)	10.688	12.256



HAY 18 MILÍMETROS MÁS DE ALTURA AL SUELO, PERO EL COMPORTAMIENTO NO PIERDE UN ÁPICE DE DINAMISMO



◀ En relación al nivel Trend, el equipo de serie del Active añade tres modos de conducción seleccionables, conectividad SYNC 2.5 con pantalla de 8 pulgadas, apertura y arranque sin llave... Y un diseño interior personalizado.



▶ Las llantas de aleación de 17 pulgadas son de serie, como las luces diurnas o los sensores de parking traseros. El maletero tiene un volumen de 311 litros.

Triple acción: ciudad, carretera y caminos

El 'look' aventurero de los modelos crossover, tan buscado hoy, no tiene por qué estar reñido con la funcionalidad, la economía de uso, el agrado en la conducción diaria o, incluso, el dinamismo, cuatro valores vinculados al nuevo Fiesta que preserva su versión Active, personalizada para dife-

renciarse al primer vistazo de otras versiones de la gama: Vignale, ST-Line, Titanium... Ahí están, por ejemplo, sus llantas de aleación específicas de 17 pulgadas, los raíles de techo negros, el acabado exterior bitono, las protecciones específicas para los laterales, el frontal y la zaga, o, por su-

puesto, una altura libre al suelo 18 milímetros superior que aporta ventajas como una posición de conducción sobre-elevada que se agradece en medio de la jungla urbana, menor riesgo de dañar la zona inferior del paragolpes contra la acera, mayor facilidad para entrar o salir del coche y, si nos apartamos del asfalto y exploramos nuevos territorios, mucha tranquilidad al transitar por pistas y caminos.

De hecho, y pensando en todo tipo de escenarios, Ford dota al Fiesta Active de un sistema que no encontramos en otros Fiesta: un selector de modos de conducción que permite escoger entre los programas Normal, Eco –adapta parámetros de motor y acelerador para optimizar el consumo– y Deslizante, siendo éste el idóneo si aparecen suelos sueltos –arena o gravilla–, barro, nieve o hielo, pues regula el funcionamiento del control de tracción y del ESC pa-

ra optimizar la motricidad. E incluso será útil, por ejemplo, conduciendo por una vía de montaña bajo la lluvia, pues en las curvas, o cuando exijamos lo máximo del motor para afrontar un adelantamiento, efectúa pequeños ajustes en acelerador o frenos para evitar subvirajes –el tren delantero tira de frente– o sobre- virajes –el eje trasero desliza de atrás–.

Y el trabajo de los ingenieros no acabó ahí, pues el chasis del Active recibe barras estabilizadoras y muelles nuevos, vías 10 milímetros más anchas y una dirección asistida personalizada, de modo que el aumento de altura no afecta a la agilidad y la deportividad del Fiesta.

El equipo de serie también recibe mejoras en relación al nivel Trend tomado como base, pues el Active suma conectividad SYNC 2.5 con pantalla táctil de 8 pulgadas, cristales privacidad, apertura y arranque sin llave, luces diurnas LED y dos elementos que se agradecen especialmente en el tráfico urbano: sensores de parking traseros y retrovisores plegables eléctricamente.

En cuanto a la oferta de mo-

tores, también podemos elegir entre gasolina y diésel. En el primer caso, protagonismo para el 'multi premiado' 1.0 EcoBoost, un tricilíndrico

turboalimentado de 100 CV que permite alcanzar los 100 km/h desde parado en 11 segundos, y con el que el gasto medio es de 5,0 l/100 km y las

◀ Raíles de techo negros, mayor altura al suelo, protecciones en laterales, frontal y zaga... Al Fiesta Active se le identifica con facilidad.

emisiones de CO₂, de 113 g/km. Y la mecánica de gasóleo es el 1.5 TDCi de 86 CV, que combina consumos y emisiones bajísimas –4 litros exactos y 103 gramos, respectivamente– con prestaciones notables: 170 km/h de velocidad y 12,6 segundos en el '0-100'.

Cualquiera de ellos, por supuesto, se atreverá con los viajes por carretera, donde los 311 litros de maletero, ampliables a 1.093 si abatimos el respaldo trasero 60:40, se convierten en un gran aliado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBOOST 73 KW	1.5 TDCI 63 KW
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.499
Potencia máxima/rpm	100 CV / 4.500-6.500	86 CV / 3.750
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 1.500-4.000	21,9 mkg / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos ventil./ Tambores	Discos ventil./ Tambores
Neumáticos	205/45 R17	205/45 R17
Peso (kg)	1.241	1.261
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.068 / 1.756 / 1.498	4.068 / 1.756 / 1.498
Volumen maletero (l)	311 / 1.093	311 / 1.093
Capacidad depósito (l)	42	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	12,6
Velocidad máx. (km/h)	181	170
Consumo mixto (l/100 km)	5,0	4,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	113	103
Precios desde... (euros)	15.705	16.305





Un crossover para disfrutar la carretera

Trend, Trend+, Titanium, Vignale, ST-Line... Mucho para elegir realmente en la gama del nuevo Focus, y en cada caso con estéticas y equipamientos bien diferenciados. Pero Ford se ha acordado también de los clientes ‘atrapados’ por

la filosofía SUV y crossover, y a ellos dedica un Focus Active que emplea códigos habituales en ese segmento pero sin perder las ventajas de un modelo compacto, como un equilibrio perfecto entre uso urbano y en carretera, mante-

nimiento de una notable economía de uso pero asociada a deportividad... Porque con un formato de talla moderada –menos de 4,40 metros de largo por 1,83 de ancho– disfrutaremos, sin embargo, de un habitáculo amplísimo para sus

cinco ocupantes; y de un maletero que parte de 375 litros y alcanza los 1.354 si necesitamos solo dos plazas.

Los 30 milímetros adicionales de distancia al suelo, idóneos por malas carreteras y fuera del asfalto pero también en ciudad cuando subimos y bajamos frecuentemente del coche, son una seña de identidad que se asocia a otras, como las llantas bitono de 17 pulgadas, elementos de diseño específicos –parrilla, paragolpes, pasos de rueda, protectores de bajos–, barras portaequipajes en el techo, fa-

ros antiniebla LED con luz de curva... Y el equipo de serie, muy rico, presume de asientos deportivos personalizados, pantalla táctil de 8 pulgadas con navegación, conectividad SYNC 3 y control por voz, sensores de aparcamiento, retrovisores eléctricos calefactados y plegables, sistema FordPass Connect o rueda de repuesto de emergencia, entre otros.

A nivel mecánico, quien esté interesado en un Focus Active tiene mucho donde elegir, pues Ford ofrece dos motores de gasolina y dos diésel, y esos cuatro propulsores pueden combinarse, a su vez, con un cambio manual de seis velocidades o con el automático de ocho, que cuenta con selector de rueda, modo manual y levas en el volante. La alternativa más asequible, y no por ello

la menos interesante, equipa el premiado tricilíndrico 1.0 EcoBoost de 125 CV, que ya permite estupendas prestaciones pero manteniendo un bajo consumo: 4,8 l/100 km con la transmisión manual. Y si preferimos disponer de más energía bajo el pie derecho, la otra alternativa de gasolina es el 1.5 EcoBoost, tricilíndrico también pero ya con 150 CV, que se traducen en 9,1 segundos para alcanzar 100 km/h. Y el consumo sigue siendo bajo: a partir de 5,3 l/100 km.

Los que primen la economía de uso o recorran grandes kilometrajes anuales pueden



◀▶ Brillante dotación de serie en el interior, con pantalla táctil de 8 pulgadas con navegación, asientos deportivos con tapicería Active y cinco modos de conducción seleccionables.



◀▶ Con cinco plazas en uso el maletero del Focus Active de cinco puertas tiene 375 litros –477 hasta el techo–, y 1.354 abatiendo el respaldo posterior.

◀ Llantantas de 17 pulgadas de serie y mayor distancia al suelo: 30 milímetros. Y los paragolpes son exclusivos también.

apuntar su mirada a los dos diésel de la nueva familia EcoBlue, que convierten al Focus Active en un gran rutero. Por un lado, el 1.5 EcoBlue de 120 CV y 30,6 mkg de par, con el que se logra una aceleración de 0 a 100 km/h en 10,8 segundos –10,7 con la caja automática– y se homologa un gasto medio de 3,5 l/100 km; y por otro, el 2.0 EcoBlue de 150 CV y 37,8 mkg, realmente dinámico –9,1 segundos para alcanzar 100 km/h– pero también muy ahorrador: 4,4 l/100 km de consumo medio.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBOOST	1.5 ECOBOOST	1.5 ECOBLUE	2.0 ECOBLUE
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc.)	999	1.496	1.499	1.995
Potencia máxima (CV/rpm)	125 / 6.000	150 / 6.000	120 / 3.600	150 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	17,3 / 1.400-4.500	24,5 / 1.600	30,6 / 1.750-2.250	37,8 / 2.000-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v. (Aut. 8 v.)	Man. 6 v. (Aut. 8 v.)	Man. 6 v. (Aut. 8 v.)	Man. 6 v. (Aut. 8 v.)
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.322 (Aut. 1.371)	1.369 (Aut. 1.404)	1.363 (Aut. 1.394)	1.493 (Aut. 1.518)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.397 / 1.825 / 1.502	4.397 / 1.825 / 1.502	4.397 / 1.825 / 1.502	4.397 / 1.825 / 1.502
Volumen maletero (l)	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354	375 / 1.354
Capacidad depósito (l)	52	52	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	10,3 (Aut. 11,7)	9,1 (Aut. 9,7)	10,8 (Aut. 10,7)	9,1 (Aut. 9,3)
Velocidad máx. (km/h)	196 (Aut. 191)	206 (Aut. 204)	192 (Aut. 189)	206 (Aut. 205)
Consumo mixto (l/100 km)	4,8 (Aut. 5,6)	5,3 (Aut. 5,9)	3,5 (Aut. 4,2)	4,4
Emisiones CO2 (g/km)	107 (Aut. 126)	121 (Aut. 133)	93 (Aut. 110)	114
Precios desde... (euros)	18.356	19.634	19.856	21.856



ESTÁ DISPONIBLE CON MOTORES DE GASOLINA Y DIÉSEL, Y CON CAJAS DE CAMBIO MANUAL Y AUTOMÁTICA, ÉSTA DE OCHO MARCHAS



El aliado perfecto de las familias viajeras

Si el Focus Active de cinco puertas ya puede satisfacer las necesidades de ese tipo de público que busca un vehículo ‘todo en uno’, la variante Sportbreak –1.000 euros extra– se dirige a una clientela más familiar o, simplemente, a conductores que gustan de

viajar en grupo o transportando todo aquello que necesitan para su actividad de ocio preferida, ya sean las bicicletas, unas botellas para bucear o el equipo de escalada. La clave está en su área de carga, con 608 litros de volumen con sus cinco amplias plazas en uso

–737 si aprovechamos la altura hasta el techo– y nada menos que 1.653 litros abatiendo el respaldo trasero, divisible en secciones 60:40. Esa es una ventaja común al resto de los Focus Sportbreak, pero en el caso del acabado Active disfrutamos de características

que agrandan el radio de uso, pues el viaje de la familia ya no concluirá donde termina el asfalto y los más deportistas podrán acercar todos sus enseres hasta el punto deseado. La razón está, básicamente, en sus 30 milímetros extra de distancia libre al suelo, que inyectan capacidades todocamino al Focus familiar porque al circular por caminos, pistas forestales o carreteras muy descarnadas se minimiza el riesgo de tocar con los bajos. Esa altura extra ya con-



◀◀ El Sportbreak es 27 centímetros más largo que el Focus 5p, lo que le permite ofrecer un maletero con 233 litros extra. Pero el equipamiento exterior e interior es similar.

gasolina –el 1.0 de 125 CV y el 1.5 de 150 CV–, y dos diésel de cuatro cilindros de la moderna familia EcoBlue –el 1.5 de 120 CV y el 2.0 de 150 CV–, cuyas cifras de consumo medio NEDC arrancan en un valor bajísimo: los 3,7 l/100 km homologados por el Focus Active Sportbreak con motor 1.5 EcoBlue y cambio manual.



◀◀ La pantalla de 8 pulgadas con navegador y SYNC 3 es de serie, como los cinco modos de conducción o los sensores de aparcamiento.



fiere carácter crossover, que se refuerza con una carrocería bien personalizada: llantas bicolor específicas de 17 pulgadas, parrilla delantera y paragolpes con diseño Active, revestimiento negro de los pasos de rueda, protectores inferiores en frontal y zaga, barras longitudinales de techo... Personalización que prosigue en el interior, dotado de asientos deportivos con tapicería especial, y que aparece también una dotación de serie muy completa –ver cuadro en página 45–, donde no faltan la pantalla táctil de 8 pulgadas con navegador y sistema de conectividad SYNC 3, sensores de aparcamiento, FordPass Connect, rueda de repuesto, retrovisores eléctricos calefactados y plegables, faros antiniebla LED con luz de curva o un selector de mo-

dos de conducción con cinco programas, pues a los vistos en otras versiones de la gama Focus –Normal, Eco y Sport– se suman aquí el Deslizante, adecuado para nieve o hielo, y el Pista, que deberemos elegir para maximizar la capacidad de tracción al circular por caminos, pues mejora la motricidad sobre barro, arena o grava.

Y si hablamos de seguridad, el Focus Active pone el listón muy alto al incorporar de serie ocho airbag, control de estabilidad ESC –con función de estabilización del remolque–, asistencia en frenadas de emergencia, ayuda al arranque en cuesta o control de presión de neumáticos TPMS. Y en opción, todo lo imaginable en sistemas de asistencia, donde la nueva generación del Focus es una referencia.

En lo que se refiere a motores, el Focus Active Sportbreak se beneficia de la misma gama mecánica que la versión de cinco puertas, con dos eficientes EcoBoost tricilíndricos de

Porque, además, los cuatro propulsores pueden unirse a la caja manual de seis marchas o a la automática de ocho, elevando a ocho las posibles combinaciones mecánicas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBOOST	1.5 ECOBOOST	1.5 ECOBLUE	2.0 ECOBLUE
Disposición	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.496	1.499	1.995
Potencia máxima/rpm	125 CV / 6.000	150 CV / 6.000	120 CV / 3.600	150 CV / 3.500
Par máximo/rpm	17,3 mkg / 1.400-	24,5 mkg / 1.600	30,6 mkg / 1.750-	37,8 mkg / 2.000-
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 vel (Aut.)	Man. 6 vel (Aut.)	Man. 6 vel (Aut.)	Man. 6 vel (Aut.)
Frenos del./tras.	Discos ventil. /	Discos ventil. /	Discos ventil. /	Discos ventil. /
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso (kg)	1.383 (Aut: 1.431)	1.408 (Aut: 1.445)	1.413 (Aut: 1.454)	1.553 (Aut: 1.518)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.668 / 1.825	4.668 / 1.825	4.668 / 1.825	4.668 / 1.825
Volumen maletero (l)	608 / 1.653	608 / 1.653	608 / 1.653	608 / 1.653
Capacidad depósito (l)	52	52	47	47
De 0 a 100 km/h (s)	10,6 (Aut: 12,0)	9,3 (Aut: 9,9)	11,1 (Aut: 11,0)	9,3 (Aut: 9,5)
Velocidad máx. (km/h)	194 (Aut: 189)	204 (Aut: 202)	190 (Aut: 187)	204 (Aut: 203)
Consumo mixto (l/100 km)	4,8 (Aut: 5,8)	5,5 (Aut: 5,9)	3,7 (Aut: 4,4)	4,5 (Aut: 4,4)
Emissiones CO2 (g/km)	108 (Aut: 130)	125 (Aut: 134)	97 (Aut: 116)	117 (Aut: 116)
Precios desde... (euros)	19.356	20.634	20.856	22.856



SU MALETERO PRESUME DE 608 LITROS DE CAPACIDAD CON LAS CINCO PLAZAS EN USO, Y 1.653 SI ABATIMOS EL RESPALDO TRASERO 60:40



LAS VERSIONES ACTIVE DISFRUTAN DE UNA DOTACIÓN DE SERIE ESPECÍFICA, Y OFRECEN OPCIONES DE TODO TIPO

Exclusivos
y bien
dotados

Inconfundibles por su personalización exterior, las versiones Active de Ka+, Fiesta y Focus —éste con carrocerías de cinco puertas y Sportbreak— aparejan también un interior de carácter propio y destacan por su completa dotación de serie, aunque el cliente puede individualizar su coche a la carta debido a la gran variedad de opciones disponible.

Mientras que en las gamas de otros fabricantes cuesta diferenciar a veces entre unos niveles de acabado y otros, en el caso de Ford sucede lo contrario, pues la firma del óvalo inyecta una marcada personalidad a cada terminación. Y de eso es buen ejemplo la fami-

lia Active que nos ocupa, tanto si hablamos del Ka+ como si nos referimos al Fiesta o lo hacemos del Focus, ya sea el compacto de cinco puertas o el enorme Sportbreak. Eso tiene que ver con su imagen, más aventurera y dinámica, pero también con un equipamien-

to estudiado al milímetro. Porque si la dotación de serie ya es completa en todos —ver cuadros a pie de página—, el cliente, además, dispone de una amplia relación de elementos opcionales para personalizar su coche a buen precio.

Las opciones resultan parti-

cularmente asequibles cuando integran un paquete. En el caso del Ka+ Active, por ejemplo, el City—480 euros— agrupa sensor de aparcamiento trasero, elevalunas eléctricos traseros y retrovisores plegables eléctricamente, mientras que el Confort —450 euros— está



▲ Como en el resto de la gama Focus, podemos elegir el modo de conducción, aunque para las versiones Active se ha desarrollado una programación específica, que permite seleccionar Normal, ECO y Sport, más dos modos especiales: uno para firmes deslizantes y otro para circular por pistas.



▲► En el Ka+ Active se ofrece en opción la pantalla táctil de 6,5 pulgadas, ligada al sistema de conectividad SYNC 3. Arriba, más a la derecha, los selectores de cambio del nuevo Focus —el automático, de rueda—.



▲ Fiesta y Focus comparten el premiado motor 1.0 EcoBoost.

formado por el espejo interior antideslumbramiento, el botón de arranque FordPower, el limpiaparabrisas con sensor de lluvia y los faros de encendido automático.

¿Más ejemplos? Pues el paquete Control en Carretera del Fiesta Active, que por 325

euros enriquece el ya extenso equipo de seguridad con cuatro ayudas a la conducción: control automático de luces de carretera, control de velocidad de cruce, alerta de fatiga y reconocimiento de señales de tráfico. Y sucede lo mismo con los Focus Active, donde la rela-

ción de paquetes de opciones es aún mayor. Entre las muestras más brillantes, el Tecnológico, que por solo 400 euros agrega asistente de evasión de obstáculos, control de cruce adaptativo, control de luces de carretera y reconocimiento de señales de tráfico.

FORD KA+ ACTIVE

EQUIPAMIENTO DE SERIE. Ruedas: llantas de aleación de 15" Active con neumáticos 185/60 y kit de reparación de neumáticos. **Asistencia al conductor:** control de cruce, limitador de velocidad, servodirección eléctrica EPAS. **Iluminación exterior:** luces de conducción diurna, faros con control de nivelación manual y faros antiniebla. **Instrumentos y mandos:** volante ajustable en inclinación, ordenador de a bordo, retrovisores exteriores con ajuste eléctrico, palanca de cambios con pomo cromado, volante forrado en cuero con costuras Brigh Sienna y elevalunas eléctricas delanteras. **Confort interior:** consola central con dos portavasos, dos portabotellas y toma de corriente de 12 V, dos parasoles con espejo de cortesía. **Sistemas de audio y comunicación:** radio con Bluetooth My Ford Dock, toma AUX y 4 altavoces. **Climatización:** aire acondicionado manual. **Iluminación interior:** luces de cortesía en el techo, luz en la guantera, interruptor de puerta iluminado, luces de lectura y retardo de cortesía de los faros. **Asientos:** asiento del conductor con ajuste manual en 4 direcciones, asiento de acompañante con ajuste manual en 2 direcciones y asiento trasero con división 60/40. **Seguridad:** frenos antibloqueo ABS y control electrónico de estabilidad ESC con asistente de arranque en pendiente, airbags frontales de conductor y acompañante, airbags laterales de conductor y acompañante, airbags laterales de cortina, interruptor de desactivación del airbag de acompañante, aviso de frenada de emergencia y control de presión de los neumáticos TPMS. **Protección:** cierre centralizado con mando a distancia, apertura remota de la tapa del depósito de combustible, cerraduras manuales de seguridad para niños en puertas traseras, inmovilizador del motor. **Espacio de carga:** maletero con luz, bandeja, revestimiento lateral y alfombrilla para todas las estaciones.

OPCIONES. Rueda de repuesto de emergencia 175/65, cristales privacidad en ventanillas traseras, paquete de Confort (sensor automático de lluvia y luces, botón de arranque sin llave FordPower y retrovisor interior autocrómico), paquete de fumador, radio con pantalla táctil de 6,5", SYNC 3, Android Auto y CarPlay, mandos de la radio integrados en el volante, Emergency Assistance, MyKey, toma AUX y USB, climatizador automático, paquete City (retrovisores exteriores plegables eléctricamente y térmicos, elevalunas eléctricos traseros y sensor de parking trasero), paquete Invierno (luna delantera calefactable y asientos delanteros calefactables con reposabrazos) y alarma antirrobo perimétrica.

FORD FIESTA ACTIVE

EQUIPAMIENTO DE SERIE. Ruedas: llantas de aleación de 17" Rough Metal con neumáticos 205/45. **Asistencia al conductor:** sensores de aparcamiento traseros, control de cruce con limitador de velocidad ajustable, servodirección eléctrica EPAS, sistema de mantenimiento de carril. **Iluminación exterior:** luces antiniebla con luz estática de viraje, faros halógenos con luz de conducción diurna. **Instrumentos y mandos:** volante en piel ajustable en inclinación y profundidad, retrovisores plegables ajustables eléctricamente y calefactados con intermitentes y luces de iluminación del suelo, ordenador de a bordo, sistema de apertura y arranque (por botón) sin llave, elevalunas eléctricos delanteros y traseros. **Sistemas de audio y comunicación:** radio con pantalla táctil de 8", 6 altavoces, MP3, mandos en el volante, Ford SYNC 2.5, Apple CarPlay, Android Auto, asistente de emergencia, llamadas manos libres, bluetooth y conexión USB. **Climatización:** aire acondicionado automático. **Asientos:** asientos delanteros deportivos, asiento del conductor con ajuste de altura y del apoyo lumbar, asiento trasero con banqueta y respaldo abatibles 60:40, reposabrazos central trasero, bolsillos para mapas en respaldos de los asientos delanteros. **Seguridad:** frenos antibloqueo ABS con distribución electrónica de frenado EBD, control electrónico de estabilidad ESC con control de tracción, asistencia de frenada de emergencia EBA y asistente de arranque en pendiente, limpiaparabrisas con sensor de lluvia, retrovisor interior autocrómico, airbags frontales de conductor y acompañante, airbags laterales de conductor y acompañante, airbags laterales de cortina, anclajes Isofix para asientos infantiles y control de presión de los neumáticos TPMS. **Protección:** cierre centralizado con mando a distancia.

OPCIONES. Encendedor (en lugar de toma de corriente de 12 V), faros halógenos con luces de conducción diurna LED y luces traseras LED, techo panorámico practicable, consola central con reposabrazos y área guardaobjetos con tapadera, conectividad USB y toma eléctrica de 12 V, radio con pantalla táctil de 8", 7 altavoces, Ford SYNC 3 con control por voz, sistema de navegación y FordPass Connect, radio con DAB (audio digital), limpiaparabrisas automático con sensor de lluvia, paquete Invierno (volante de piel calefactado y asientos delanteros calefactados), retrovisores exteriores con sistema de información de puntos ciegos, gancho de remolque desmontable, asistencia de precolisión con frenado activo y alarma antirrobo perimétrica.

FORD FOCUS ACTIVE / FOCUS ACTIVE SPORTBREAK

EQUIPAMIENTO DE SERIE. Ruedas: llantas de aleación de 17" y neumáticos 215/55, rueda de repuesto mini. **Asistencia al conductor:** sensores de aparcamiento delanteros y traseros, control de velocidad con limitador inteligente, servodirección eléctrica EPAS y aviso de mantenimiento de carril. **Iluminación exterior:** faros halógenos automáticos. **Tecnología:** Modo de conducción seleccionable, sistema de repostaje sin tapón Easy Fuel. **Instrumentos y mandos:** volante forrado en cuero ajustable en profundidad y altura, botón de arranque FordPower, ordenador de a bordo, retrovisores exteriores térmicos, eléctricos y plegables eléctricamente con intermitentes integrados y luz de iluminación del suelo, freno de mano eléctrico con función Autohold, elevalunas eléctricos delanteros y traseros. **Sistemas de audio y comunicación:** sistema de audio y navegación, pantalla táctil TFT de 8", SYNC 3 con control por voz, Apple CarPlay, Android Auto, Emergency Assistance, llamadas manos libres, GPS, bluetooth y mensajería de texto audible, 2 USB, modo de privacidad, mandos del sistema de audio en el volante, B&O Play y 10 altavoces. **Climatización:** aire acondicionado manual. **Asientos:** asientos delanteros deportivos, bolsillos para mapas en los respaldos de los asientos delanteros, asiento del conductor con ajuste de altura, asiento trasero abatible 60:40. **Seguridad:** ABS, ESC con control de tracción, asistencia en frenadas de emergencia EBA, asistencia de arranque en pendiente HSA y control de estabilidad de remolque, airbags frontales de conductor y acompañante, airbags laterales de conductor y acompañante, airbags laterales de cortina, anclajes Isofix para asientos infantiles y sistema de control de presión de los neumáticos (TPMS). **Protección:** cierre centralizado con mando a distancia, alarma perimétrica y volumétrica.

OPCIONES. Rueda de repuesto convencional, luneta tintada privacidad, portón trasero eléctrico manos libres (sólo en Sportbreak), paquete Familiar (asiento trasero abatible 60:40 con trampilla para esquíes, ajuste manual del asiento del acompañante en 4 posiciones, apoyo lumbar en el asiento del acompañante y cierre eléctrico de seguridad para niños), paquete Diseño 18" (cristales privacidad, llantas de aleación de 18" y faros LED, que incluye faros antiniebla con iluminación en curva, reglaje automático de faros y luces de conducción diurna LED), paquete Diseño Premium 18" (cristales privacidad, llantas de aleación de 18" e iluminación adaptativa con faros LED Dynamic, luces de carretera

antideslumbramiento e intermitentes LED), paquete Active (detalles interiores especiales Active y alfombrillas delanteras y traseras con doble costura), asistente de aparcamiento activo (para aparcamiento en línea y en batería, y para desaparcar), control de velocidad adaptable con Stop&Go (sólo con caja de cambios manual), control de cruce adaptativo con asistencia de centrado en el carril y Stop&Go (sólo con caja de cambios automática), reconocimiento de señales de tráfico con alerta de sentido contrario, cámara de visión trasera 180°, sistema de alerta de conductor (reconocimiento de señales de tráfico, luces de carretera automáticas, limpiaparabrisas con sensor de lluvia, función de retardo de los faros y función follow me home), faros Full LED fijos (incluye faros antiniebla con sistema de iluminación en curva, reglaje automático de los faros y luces de conducción diurna LED), faros Full LED adaptativos (incluye faros antiniebla, lavafaros, luces de conducción diurna LED, reglaje automático de los faros y luces de carretera automáticas con tecnología antideslumbramiento), luces traseras con tecnología LED, paquete Parking (protectores de puerta, sistema de aparcamiento asistido, sensores de parking delanteros y traseros, y cámara trasera), paquete Tecnológico (sistema de reconocimiento de señales de tráfico, control de luces de carretera, sistema de evasión de obstáculos, control de cruce adaptativo y, con transmisión automática, función Stop&Go y sistema de mantenimiento de carril), encendedor (en lugar de la toma de corriente de 12 V), asiento del conductor reclinable eléctricamente, asientos delanteros con ajuste eléctrico y apoyo lumbar de ajuste eléctrico en el del conductor, asientos delanteros calefactados, asiento trasero abatible 60:40 con trampilla para esquíes y reposabrazos central, retrovisores con sistema de información de puntos ciegos con alerta de tráfico cruzado, techo panorámico, lavafaros, limpiaparabrisas automático (incluye retrovisor antideslumbrante automático, faros automáticos con función follow me home), lavaparabrisas térmico, volante calefactado en cuero, sistema de apertura y arranque (por botón) sin llave, parabrisas térmico Quickclear con lavaparabrisas térmico, cargador inalámbrico, retrovisor antideslumbrante automático, paquete Invierno (parabrisas térmico, asiento del conductor calefactado y volante calefactado), paquete Confort (climatizador bizona, sistema de apertura y arranque sin llave y limpiaparabrisas automáticas, que incluye retrovisor antideslumbrante automático y faros automáticos follow me home), gancho de remolque desmontable y protectores de puerta.



90 CV Y 16,3 MKG ESO ES LO QUE OFRECE SU MOTOR. MÁS QUE SUFICIENTE PARA PODER VIAJAR A RITMOS LEGALES POR MEDIO MUNDO



Hasta el infinito...

...Y más allá. El Seat Arona TGI te permite afrontar largos viajes con total naturalidad y con total confort. Y es que este eficiente SUV urbano no limita su radio de acción a la ciudad y sus alrededores, donde hace gala de su etiqueta ECO y de su reducido coste de utilización.

Julían Garnacho || jgarnacho@motor16.com

No nos vamos a engañar. Empezar un largo viaje con este Seat Arona TGI no es aquello de 'carretera y manta'. Pero casi.

Si deseas viajar a cualquier parte de nuestra península, antes deberás sentarte delante de un mapa de carreteras, aunque sean cinco minutos, y ubicar las estaciones que se reparten por el recorrido previsto donde podrás repostar GNC. Y es que, por ahora, en España hay 77 puntos –más otros 11 en Portugal, donde la red también va creciendo– para poder llenar sus tres tanques con gas natural comprimido, que suman una capacidad total de 13,8 kilos.

Con esa cantidad, y viajando a velocidades legales, recorrer más de 350 kilómetros por autovía es tarea sencilla. Y eso se traduce en que circular 100 kilómetros supo-

ne un desembolso de tan sólo 3,60 euros, el equivalente a un consumo de 2,5 l/100 km en gasolina sin plomo. ¿Conoces algún vehículo capaz de eso?

Precisamente de este último carburante 'tira' el Arona TGI en el caso de agotar el gas natural, por lo que nun-

ca sufrirás la agonía –salvo que hayamos dejado el pequeño depósito de gasolina muy vacío– que pueden transmitir otros vehículos impulsados por energías alternativas cuando ves caer de forma imparable la autonomía, momento en que tu cerebro comienza a echar cuentas

sobre si llegas o no llegas al destino.

A 120 km/h, su motor de tres cilindros gira a 3.100 rpm gracias a su sexta velocidad. No hay una excesiva rumorosidad en el habitáculo y sus suspensiones no pasarán factura al confort. Y eso aunque esté equipado con el acabado FR, dotado de neumáticos de verdadero deportivo en medida 215/45 R18. Además, este Arona TGI puede ir equipado con asistentes a la conducción de última hornada, como los sensores de ángulo muerto, control de velocidad activo...

Esa comodidad se transmite a cualquiera de sus ocupantes, que viajarán bastante holgados, porque este SUV urbano con 4,14 metros de longitud ofrece un espacio interior en el que abundan los huecos donde dejar nuestros pequeños objetos cotidianos.



▲ Llenar sus tanques de GNC apenas lleva tres minutos y 12,70 euros, con los que poder recorrer más de 350 kilómetros por vías rápidas.



◀▶ La amplitud interior es notable, y calca a la del resto de los Arona. Si apostamos por el acabado FR se añaden respaldos en rojo, volante con cara inferior plana, asientos deportivos, techo antracita...

Y es que la adopción de esos tanques que almacenan el GNC, fabricados con acero bonificado, no resta ni un milímetro de espacio al reservado para sus cinco ocupantes.

Además, presume de un maletero con 282 litros de

capacidad, ampliables hasta 1.162 abatiendo su respaldo posterior para crear un piso totalmente plano. Esos 282 litros son 20 más que en un Seat Ibiza TGI, pero también 118 litros menos que en los Arona con motor TSI o TDI.

No es alarmante, porque si quieres un Arona 'normal' con rueda de repuesto pierdes ese doble fondo de 118 litros, del que prescindes de serie este TGI, en el que estaremos obligados a conformarnos con el kit reparapinchazos.

La calidad interior sorprende por materiales y ajustes, por unos asientos tapizados en Alcantara y cuero y por su completo salpicadero, que puede estar presidido por una pantalla táctil de ocho pulgadas.

MI PRIMERA VEZ CON EL GNC EL HUEVO, O LA GALLINA

Probar un vehículo con motores alternativos a los convencionales obliga a salir de la zona de confort y asumir hábitos desconocidos con los combustibles tradicionales. Es el caso del Seat Arona. Una experiencia muy útil para valorar hasta qué punto contamos con un grado de autonomía y libertad que solo se valora cuando se pone a prueba.

Como vehículo propulsado con gas GNC, sorprende hasta qué punto un conductor puede olvidarse del tipo de combustible en el Arona, porque sorprende su brioso comportamiento, ya esté usando gas o gasolina en su propulsor de tres cilindros. Pero tema aparte es su autonomía, por un lado, y la capacidad para repostar, por otro.

La prueba realizada tenía como destino final la localidad castellonense de Benicassim. Porque cabía la posibilidad de no poder emprender el viaje. Así, antes de partir fue necesario confirmar el número de estaciones disponibles en el recorrido: solo dos. Una en Motilla del Palancar, a mitad de camino; la segunda en el mismo Castellón, lo que suponía unos treinta kilómetros adicionales desde el lugar de residencia para poder repostar. Desgraciadamente, no es el caso en otros muchos puntos de la geografía española.

El Arona ofrece más de 300 kilómetros de autonomía con su depósito de gas, y solo 100 con el de gasolina. Resulta por tanto inevitable cierta aprehensión subconsciente en largos desplazamientos, midiendo recorridos y depósitos con una atención desconocida en la conducción habitual. Pero conviene no llevarse a engaño por esta apreciación, ya que existen modelos de gas con mayor autonomía. Porque tras utilizar un vehículo de GNC como el Arona se descubre en este tipo de vehículos una magnífica alternativa a poco que se potencie la red de distribución. Tras rodar casi 1.000 kilómetros con un vehículo GNC cuesta entender cómo los poderes públicos –o las compañías energéticas– no impulsan esta opción energética en combinación con los fabricantes. El eterno dilema del huevo y la gallina. El GNC, una fuente motriz más limpia que los motores convencionales, permite espectaculares ahorros por kilómetro recorrido, y –a diferencia de una batería eléctrica, por ejemplo– no exige mucho más tiempo para repostar que un coche convencional. Además, la inmensa red de distribución de gasolineras ya creada permitiría albergar un mayor número de puntos de recarga. Cuando tanto énfasis se está poniendo en promover el coche eléctrico como alternativa más visible, alguien se está olvidando de las oportunidades que ofrece el GNC.

Javier Rubio || jrubio@motor16.com

▶▶ Benicassim, un clásico lugar de descanso veraniego, tiene la estación de GNC más próxima a 30 kilómetros. Y camino de Madrid sólo encontraremos otra más, ya en la provincia de Cuenca.



la frase

Reyes Maroto. Ministra de Industria, Comercio y Turismo en funciones.

«Animo a los que están dudando, que siempre es mejor un coche nuevo, independientemente de que sea de combustión o eléctrico, que seguir con el antiguo que tienen».



en breve

► **NUEVA TRANSMISIÓN PARA EL GRUPO VW.-** Seat Componentes ha comenzado la fabricación del cambio manual de seis marchas, que utilizarán los Seat, VW, Audi y Skoda. Se hace en la planta del Prat de Llobregat (Barcelona) a un ritmo de 450.000 unidades anuales.

► **30.000 MILLONES A LAS ARCAS PÚBLICAS.-** Los impuestos y tasas pagados por el sector del automóvil en 2018 subieron a 29.973 millones de euros. Un 6,1 % más que el año anterior, de los que 3.361 millones fueron impuestos de matriculación y circulación, 29.973 por IVA, 5.312 por compra de vehículos nuevos, casi 524 por transferencias y 20.813 por consumo de carburante, según el Informe Anual de Anfac.

► **PEUGEOT SERÁ S.A. EUROPEA.-** Por ser la estructura empresarial más utilizada por las sociedades en Europa y ser reconocida en todos los estados miembros de la UE, la marca francesa se convertirá en Sociedad Anónima Europea.

el puntazo

Faconauto aprovecha la reunión con Pedro Sánchez para recordar las medidas y reformas que la automoción necesita para no perder empleo y competitividad.

Aprovechando la cita del presidente del gobierno en funciones con organizaciones vinculadas a la industria, comercio y turismo, la patronal de los concesionarios reiteraba la petición de un Plan Estratégico de Apoyo Integral a la Automoción. También, la vicepresidenta Ejecutiva de Faconauto, Marta Blázquez, pedía a Pedro Sánchez un Gobierno cuanto antes, para poder sentar las bases de futuro de un sector que necesita medidas y reformas para no perder empleo y competitividad.

la cifra

5,46

millones de vehículos nuevos se transportaron en España en 2018 (47,3 % por mar, 38,2 % por carretera y 14,4 % por ferrocarril). Es un +0,4 % sobre 2017 y la cifra más alta desde 2016, según Anfac, que destaca la calidad mantenida del puerto de Santander y la mejora del transporte por tren.



▲ El Fiscal de Sala coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, y Laura Negredo, responsable de medidas alternativas en prisión de Instituciones Penitenciarias

AUMENTAN LAS CONDENAS POR DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD VIAL

Conductores entre rejas

Las 89.264 condenas por delitos viales de peligro dictadas por los tribunales el año pasado acaparan el 34 por ciento del total de sentencias condenatorias y suponen siete mil más que en 2017, año en que representaban el 32 por ciento del total. Incremento de casi nueve puntos que Bartolo-

mé Vargas, el fiscal coordinador de Seguridad Vial, relaciona con el aumento de eficacia del sistema y no con el aumento del número de delincuentes viales. Celeridad de la respuesta penal a la delincuencia vial, que refleja el aumento de los Juicios Rápidos, protagonistas de cuatro de cada

cinco acusaciones formuladas por delitos viales de peligro y tres de cada cuatro procedimientos incoados, con unos plazos de resolución que rondan los tres días. En las estadísticas de la Fiscalía General del Estado de 2018 también resaltan las 250 acusaciones de ho-

micidio imprudente achacadas a la delincuencia del tráfico, entre los 342 casos incoados por ese delito. Se suma el alto número de procedimientos incoados que terminan en condena, 80 por ciento, y la gran cantidad de penas dictadas de conformidad. Casi un 90 por ciento del total, que permitió el cumplimiento inmediato de las 60.352 privaciones del derecho a conducir y las 1.949 pérdidas del permiso dictadas el año pasado. También hubo pronto cumplimiento en buena parte de las sesenta mil penas de multa y las 24.068 condenas de trabajos en beneficio de la comunidad impuestas en sentencia. Ejecución inmediata que redunda en la eficacia de la pena al acelerar el cumplimiento del castigo.

El desglose de las casi 90.000 sentencias condenatorias por ir contra la seguridad vial coloca en 56.173 las motivadas por conducción bajo la influen-

cia de alcohol o sustancias tóxicas, destacando el acusado descenso de expedientes administrativos por consumo de alcohol, pese al aumento de controles, y el incremento exponencial y continuo de los motivados por drogas —ver cuadro—. En cuanto al respeto a los límites de velocidad, 2.582.980 excesos ilegales merecieron un procedimiento penal o administrativo; supone el 0,066 % del total de vehículos controlados y el 9,61% del censo de conductores. Porcentajes que el Fiscal Vargas aprovecha para recalcar que casi noventa de cada cien conductores no rebasa los límites



establecidos y que sólo dos de cada cien conduce bebido.

Al responsable de la fiscalía de seguridad vial, que integran setenta fiscales, le

DISTRIBUCIÓN DE LAS SENTENCIAS

Cataluña	20.151
Andalucía	15.169
C. Valenciana	10.779
Madrid	10.407
Galicia	5.346
Canarias	4.800
Castilla y León	3.346
Murcia	3.135
Castilla-La Mancha	3.010
País Vasco	2.957
Baleares	2.727
Asturias	1.781
Extremadura	1.511
Aragón	1.484
Navarra	1.060
Cantabria	1.038
La Rioja	563
TOTAL	89.264

Fuente: Fiscalía de Sala coordinadora de Seguridad Vial

EXPEDIENTES ADMINISTRATIVOS

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Por alcohol	105.165	102.862	100.506	94.638	80.388	75.888	75.430	73.409
Por drogas	740	2.488	2.579	9.454	26.352	26.930	32.045	51.126
TOTAL	105.905	105.350	103.085	104.092	106.740	102.818	107.475	124.535

PROCEDIMIENTOS PENALES

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	84.352	73.778	72.430	69.340	61.346	61.177	59.466	69.121

preocupan especialmente los reincidentes. Infractor al que califica de «asocial e insolidario». Aunque es difícil cuantificarlos con exactitud, suponen un porcentaje significativo entre los condenados por delitos de tráfico. Multireincidentes en alcohol, drogas y conducción sin permiso, que son la mayoría de los 1.224 reclusos encarcelados a mediados de julio con el delito vial de peligro como delito principal. Se les unen los otros 3.940 internos con otros delitos como principal en los que el tráfico aparece como condena añadida, al menos una vez, que también pueden ser reincidentes. De hecho, el total de condenas por delitos viales de

esos 5.164 presos sube a 6.000. Indicios suficientes para iniciar un estudio en el ámbito penitenciario, que cuantifique los conductores reincidentes. El Ministerio Fiscal aboga también por la reinserción, impulsando trabajos en beneficio de la comunidad con programas viales específicos, que en 2018 cumplieron el 22 % de los condenados a esas penas, que «devuelven a la sociedad lo que le han quitado». La intención de esos programas diseñados por Instituciones Penitenciarias (Taseval y Proseval) es cambiar actitudes, comportamientos y disposiciones psicológicas para lograr ciudadanos respetuosos y responsables al volante.



Ocho nuevos radares

Los drones comienzan a multar

Coincidiendo con la puesta en marcha de ocho nuevos radares en carreteras convencionales, seis de ellos de tramo, la DGT anunciaba multas para las infracciones captadas por los drones, que llevan tiempo vigilando el tráfico y ayudando a su regulación. Once son los aparatos voladores de la DGT manejados por control remoto, aunque solo tres están certificados por el Centro Español de Metrología (CEM), requisito imprescindible para poder denunciar. Las infracciones captadas por los drones aptos para multar, que aún no están capacitados para castigar excesos de velocidad, se podrán notificar en el acto o ser tramitadas con posterioridad, pero siempre una fotografía acompañará la denuncia.

En cuanto a la red de radares, con las nuevas incorporaciones suben a 1.301 los cinemómetros de control de velocidad en el territorio gestionado por la DGT, de los que 663 son fijos, 74 de tramo y 572 móviles. Claro que, como ha vuelto a recordar el director general de tráfico Pere Navarro, hay más cajas que cámaras, lo que a su entender refuerza el afán preventivo de esa medida con la que se pretende motivar al conductor para no circular por encima de los límites.

Interacción al volante
Los fármacos y la capacidad de conducción

Uno de cada cuatro medicamentos puede interferir en la conducción. Dato importante cuando un 17 % de automovilistas sigue tratamiento farmacológico y tres de cada cuatro reconoce no saber el efecto de la medicación en sus capa-

cidades al volante; y se une una generalizada utilización de medicamentos que no precisan receta. Ante esa realidad, la Organización Farmacéutica Colegial recuerda que en su base de datos Bot PLUS se pueden consultar las 5.700 presentaciones (25 % de las existentes), que incluyen el pictograma indicativo de posible con-

traindicación con el volante. Interacción que se puede expresar con somnolencia, efectos sedantes, reducción de reflejos, alteración de distancias, aumento del tiempo de reacción, confusión, aturdimiento o alteraciones

oftalmológicas y musculares. Efectos que aumentan la ingesta de varios y su mezcla con alcohol. Junto a los que actúan sobre el sistema nervioso central, como antidepresivos o ansiolíticos, destacan por su efecto negativo al volante los antihistamínicos, que tratan las alergias, los relajantes musculares, algunos colirios, antineoplásicos e inmunomoduladores. Leer el

prospecto y consultar al farmacéutico puede evitar problemas de seguridad.

Siniestralidad
El verano empieza bien

Finalizado julio, el primer mes de desplazamientos vacacionales masivos, las cifras de siniestralidad son esperanzadoras, pese a que se incrementa la mortalidad de los mo-

toristas. La carretera se cobraba 120 vidas, nueve muertos menos que ese mes de 2018, pero 35 de ellos iban en moto, lo que suma 154 fallecidos sobre dos ruedas de enero a julio, que suponen 52 más que en ese periodo del año anterior. En total, en los siete primeros meses de 2019 fallecieron en accidente de tráfico en vía interurbana 612 personas, que suponen 59 menos que en 2018, se-

gún el cómputo de la DGT a las 24 horas de producirse el accidente. El repaso de los meses transcurridos de 2019 coloca a Madrid como la comunidad con el mayor aumento de siniestralidad mortal. Cincuenta vidas truncadas, que suponen 27 más que el año anterior, aunque queda por debajo de Andalucía (106 muertos; +8), Cataluña (98; -17), Galicia (53; +3) y Castilla y León (52; -16).

Nissan
Ávila ya no fabrica camiones

El 9 de agosto salió el último camión de la línea de producción de la fábrica que Nissan tiene en Ávila, que inicia su transformación a centro de fabricación y distribución de piezas de recambio para la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi.

hi para Europa. Han sido sesenta años fabricando vehículos, con 500.000 unidades en total, de los que más de 170.000 han sido NT400 Cabstar. El cambio no supone reducción de empleo y conlleva una inversión de 100 millones.

Reino Unido/Brexit
Dañará al sector
Si se consuma el Brexit

duro, con el que amenaza el primer ministro del Reino Unido, Boris Johnson, el sector del automóvil perderá 75.000 euros por minuto. Lo dice la asociación británica de fabricantes y marcas del automóvil SMMT, que añade que la ruptura traumática podría provocar más de 186.000 despidos. Ante tan incierto futuro, los fabricantes que producen vehículos en el país van anunciando su retirada.

Acomodados por épocas, modelos y variantes de carrocería en tres inmensas praderas, los cinco mil históricos llegados desde distintas partes del mundo formaron los chevrones identitarios de la marca francesa en la más multitudinaria celebración del centenario de Citroën.

Con los protagonistas de la historia

Los prototipos más futuristas, el 19-19 –toma su nombre del año en que nació Citroën– y el Ami One, compartieron protagonismo con los últimos modelos llegados al mercado y sus más vetustos y carismáticos antepasados en la celebración del primer siglo de una marca que siempre ha mirado al futuro, con la innovación y el diseño como bandera. Lo que sin duda seguirá haciendo en los próximos cien años por su «constante voluntad de proyectarse en el futuro», como recalca Linda Jackson, la CEO de la firma, en el inicio de la más multitudinaria celebración de las diez décadas vividas por la marca que dirige y preside.

El «Encuentro del Siglo», una iniciativa de los coleccionistas de Citroën en asociación con «La Aventura Citroën, Peugeot, DS» y apo-

yada por el fabricante, reunió más de cinco mil modelos originales en la Ferté-Vidame, un lugar histórico en la trayectoria de Citroën ubicado en la región del Valle Central del Loira. Bello y grandioso escenario que sirve a la firma francesa para poner a punto sus modelos en una pista de pruebas que funciona desde los años treinta del siglo pasado, y en la que se desarrolló el mítico 2CV.

Tres días de celebración centrados en una exposición

de diseños y modelos, reflejo del pasado, presente y futuro de una marca que cuenta con el mayor número de vehículos clásicos del universo automovilístico distribuidos por el mundo. Ejemplares históricos en perfecto estado de conservación aportados por clubs y particulares orgullosos de su posesión, llegados de distintas partes del mundo, muchos de ellos rodando, como los del grupo español.

Una 'macroexposición' excepcional en la que se podía

contemplar de cerca el pionero Type A nacido en 1919, que fue el primer Citroën y el primer vehículo fabricado en serie en Europa, o los carismáticos Rosalie. Junto a él, un amplio elenco de los revolucionarios en su época 'Traction Avant', los no menos avanzados 2CV, los elegantes DS 'Tiburón' o los playeros Mehari. Tampoco faltaban piezas únicas como esos tres caballos enterrados durante la contienda mundial para que no cayeran en manos de los alemanes, los coches presidenciales de los tiempos de De Gaulle o los prototipos que no llegaron a producirse en serie.

Y como en toda buena fiesta del motor no faltaba un espacio para la venta de recambios y accesorios, transformaciones, mercadillo, preparaciones y restauracio-

◀ Linda Jackson, la CEO de Citroën, no quiso perderse este «evento popular para todas las generaciones», como lo definió al dar la bienvenida a los participantes.



◀ Algunos privilegiados pudimos acompañar a los propietarios de modelos clásicos en su recorrido por la pista de pruebas en la que se desarrolló el 2CV, y que Citroën sigue usando para poner a punto sus nuevos coches.



◀ El cuidado y cariño que los propietarios dedican a sus joyas sobre ruedas se traduce en vestir acorde a la época que corresponde a su vehículo.



▶▶ Pasado, presente y futuro reunidos en una multitudinaria celebración protagonizada por más de cinco mil vehículos, testigos de los cien años de historia de la marca de los chevrones.



nes, conciertos, 'foodtrucks' y actividades para niños.

Todo un éxito este evento en el que los clubs de amigos de la marca han demostrado su implicación en la conservación, restauración y puesta en común de su patrimonio. Reflejo de la «identidad popular de Citroën, que inspira a todas las generaciones y cuenta

con modelos de leyenda que marcaron la historia y la convierten en una de las marcas más coleccionables del mundo», expresaba orgullosa Linda Jackson, recordando también las hazañas deportivas de Citroën representadas por modelos que hicieron historia en la competición y los Citroën más actuales.



- Sin ruido, sin contaminación. Unas ventajas que no se miden, pero se disfrutan. La experiencia del usuario de un vehículo eléctrico es plenamente satisfactoria, con un nivel de ruido y vibración muy inferior al de un coche convencional, lo que convierte su uso en relajado y confortable... Y sabiendo que cada kilómetro que recorremos es cien por cien sostenible, sin emisiones.

- Energía limpia. La energía eléctrica que genera Iberdrola procede de fuentes renovables. No sólo se circula sin producir emisiones contaminantes, sino que, además, la energía que alimenta al vehículo procede de las fuentes más limpias posibles.

- Experiencia de conducción de vanguardia. Conducir un eléctrico es estar a la última. Los fabricantes incorporan en este tipo de vehículos sus últimos avances: sistemas de ayuda a la conducción, funcionamiento semiautónomo, conducción sin usar el pedal de freno... - Una gama cada vez más amplia. Los fabricantes ofrecen una variedad de modelos que crece sin cesar. Desde pequeños urbanos a grandes berlinas o todocaminos de lujo... Y en los próximos meses la oferta se va a multiplicar.

Movilidad eléctrica, ganas mucho

El coche eléctrico ha llegado con fuerza y gracias al empuje de los fabricantes, las empresas energéticas, las autoridades... y la concienciación de los usuarios, está listo para protagonizar la movilidad del futuro. Más limpio, más sostenible y más agradable de conducir; te ayuda a ahorrar y a proteger el planeta. Estas son sus ventajas.

La movilidad del futuro va a ser eléctrica sí o sí. Y todos nos estamos preparando para ello. Los gobiernos y las autoridades adaptando las normativas para fomentar el uso de este tipo de modelos; los fabricantes de automóviles, desarrollando cada vez más modelos y más adaptados a las necesidades de los clientes; y las empresas energéticas como Iberdrola apostando por la movilidad sostenible y promoviendo soluciones a la medida de cada usuario para conseguir el máximo desarrollo de esta tecnología. Es el momento de apostar por un coche eléctrico para contribuir al cuidado del planeta. Y de aprovechar todas sus ventajas... Que son muchas.

- Sin Impuesto de matriculación. Es

verdad que, de partida, el precio de los eléctricos es más alto... Pero te ahorras el Impuesto de Matriculación y en la mayoría de municipios consigues una drástica rebaja en el IVTM -impuesto de circulación, conocido popularmente como el 'numerito'-. - Acceso total a la ciudad. 'Madrid Central' es el ejemplo más visible, pero no el único. En el futuro inmediato se van a prodigar las áreas vetadas al tráfico por todo el país. Pero no para los vehículos eléctricos que, gracias a la etiqueta 0 de

la DGT, podrán acceder todos los días del año, pase lo que pase, gracias a sus 0 emisiones. - Aparcamiento gratis... o con rebajas. Estacionar en zona azul no tiene coste en muchas ciudades o supone una gran rebaja en otras. Hablamos de entre 1,10 y 2,05 euros que ahorramos por cada hora que estemos aparcados. - Carriles de acceso prioritario. Entrar a las ciudades por carriles reservados a transporte público -como el BUS VAO ECO en Madrid- está permitido para los usuarios de coche

eléctrico, que se beneficiarán de un ahorro de tiempo para llegar al centro de la ciudad, menos atascos y, por lo tanto, menos estrés. - Ahorras con cada kilómetro que recorres. El consumo y el precio de la electricidad son decisivos para optar por un eléctrico. El coste del consumo de un eléctrico está muy por debajo del de un coche con motor térmico. Y con el plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola, tenemos la posibilidad de recorrer 100 kilómetros por un coste de recarga de 0,50 euros.



▲ De los 15.240 vehículos movidos por energías alternativas matriculados en junio, los eléctricos son los que más subieron; 7.572 unidades, que suponen un +101,17 %.

Infraestructura para eléctricos

Casi cinco mil puntos públicos de recarga

La disponibilidad de puntos públicos de recarga para vehículos eléctricos en España elaborado por Geotab, líder global en IoT y vehículos conectados, destaca que Madrid, Cataluña, País Vasco, Baleares, Canarias y Costa del Sol acaparan gran parte de los casi cinco mil puntos que hay en España, con Barcelona asentada como la ciudad con la infraestructura más numerosa: 206 instalaciones. Por provincias, Madrid, con 13.343 vehículos, suma más matriculaciones de etiqueta 0 Emisiones que el resto del país, consecuencia de las medidas restrictivas a la circulación y el estacionamiento puestas en marcha en la capital de España. La segunda es Barcelona con 3.693 'etiquetas 0'.

Predicciones

Dos millones de eléctricos en España

Más de 200.000 en 2025 y dos millones en 2040 son los automóviles eléctricos que circularán por España, según el estudio de Accenture, la compañía de servicios profesionales, que augura un volumen de negocio de 90.000 millones de euros para eléctricas y servicios de movilidad, como aplicaciones de carga remota o financiación para la adquisición de un VE. El estudio también resalta las razones medioambientales como principal inductor en la compra de un vehículo eléctrico en la actualidad, con el ahorro de uso en segundo término. Pese a ello, el precio del VE y el acceso a la carga es, y seguirá sien-



International Engine of the Year

BMW fabrica el mejor tren automotriz híbrido

A sus cinco triunfos anteriores, el sistema híbrido enchufable del BMW i8 añade el galardón de la nueva categoría instaurada en 2019 -la vigesimoprimer edición- de los premios Motor Internacional del Año, la destinada a destacar el mejor tren automotriz híbrido. Integrado por un tres cilindros de combustión de 1,5 litros, que aporta 231 caballos a las ruedas traseras, asociado a un motor eléctrico alimentado por una batería de litio, que se puede cargar en el enchufe de casa y ofrece 143 caballos desde el eje delantero, el tren motriz que impulsa al i8 se impuso con autoridad en su categoría, sumando 233 puntos frente a los 138 del segundo clasificado. El éxito acompañó al combinado gasolina/electricidad de la marca germana desde su lanzamiento, consiguiendo en 2015 el título absoluto, además de ser el mejor de los motores nuevos y el mejor entre los de 1,4 y 1,8 litros. 69 periodistas especializados de 32 países integran el jurado de estos premios, que han pasado de escalonarse por cilindrada a hacerlo por potencia, al aumentar los híbridos enchufables -en los que los motores de dos litros reforzados eléctricamente compiten con los de tres- y subir la demanda de alternativas puramente eléctricas.

do, una barrera. Claro que el 84 por ciento de los españoles dispuestos a comprar un eléctrico planea recargarlo en casa, pese a que sólo el 62 por ciento cuenta con garaje propio.

e-tron Scooter

Estilo y funcionalidad en ciudad

Patinete eléctrico y monopatín, dos vehículos cuyas ventajas aprovecha el e-tron Scooter, el nuevo concepto de patinete eléctrico de Audi, que pe-



sa doce kilos y se puede plegar y manejar como si fuera un trolley. Esta alternativa de movilidad multimodal y sostenible para grandes ciudades, que puede alcanzar los

20 km/h y cuenta con una autonomía de 20 kilómetros, no costará más de dos mil euros y su producción y comercialización está prevista para el próximo año.



Banco de energía de VW

Nuevo sistema de carga flexible de Volkswagen

En 2020 comenzará a producirse en Alemania la estación de carga rápida flexible de Volkswagen, cuyo prototipo presentó en el Salón de Ginebra la marca alemana, que continúa avanzando en la electrificación de sus vehículos. Un 'banco de energía' para coches eléctricos con una capacidad de carga de hasta 360 kWh en la que, gracias a la tecnología de carga rápida DC, las baterías se pueden recargar en escaso tiempo y en la que, cuando la energía de la batería de la estación cae, la estación se sustituye por otra cargada. La estación está basada en la Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB) del Grupo alemán y ayudará a proporcionar una segunda vida a las baterías de los coches eléctricos.

EN BREVE

La instalación de dos puntos de recarga rápida de vehículos eléctricos de acceso libre 24 horas en la estación marítima de Dénia se encuadra en el acuerdo de Iberdrola y Baleària para el despliegue del vehículo eléctrico en la Comunidad Valenciana. Un plan que contempla mil puntos de recarga en 2021.

Iberdrola ha reforzado su alianza con Wallbox, la primera compañía europea en soluciones tecnológicas de recarga de vehículos eléctricos. La operación se encuadra en el Plan de Movilidad Sostenible de la compañía eléctrica y su lucha contra el cambio climático.

Transformar residuos orgánicos en biometano es el objetivo de «Life Methamorphosis», el proyecto de Seat con este combustible renovable, que puede utilizar cualquier vehículo propulsado por gas. Tres León y un Arona ya ruedan con biometano para comprobar su efecto en los motores.

Ford y Volkswagen unen fuerzas para integrar el sistema de conducción autónoma de Argo AI en sus vehículos. Esa compañía de plataformas de vehículos autónomos está valorada en más de siete mil millones de dólares.

CAMPEONA MUNDIAL



UNA KARATEKA, EMBAJADORA DE KIA

La karateka Sandra Sánchez, número uno en el ranking mundial de katas y una de las grandes favoritas para subirse al podio en los Juegos Olímpicos de Tokio 2020, es la nueva embajadora de la marca Kia.

La deportista, reconocida en 2018 por la Federación Mundial como mejor karateka de la historia en la categoría de kata femenina, conducirá en sus desplazamientos personales un Kia Sorento en acabado GT Line.

NISSAN

ACUERDO FUTBOLÍSTICO

Pep Guardiola, entrenador del Manchester City, es el nuevo embajador de Nissan. La marca ha extendido su acuerdo como socio automovilístico del Grupo



City Football, que engloba a equipos como Manchester City, Melbourne City o New York City, entre otros, y contará con Guardiola como representante. Nissan y el Grupo City Football han sido socios desde 2014.

RETO CONSEGUIDO

► Fernando Belasteguín golpea la bola en la azotea de un edificio. Y 36 metros más abajo...



▲ ...La bola entra a través del techo solar del Cupra Ateca. Reto conseguido, y a la primera.

UN GOLPE DE PÁDEL MAESTRO GRACIAS AL CUPRA ATECA

Fernando Belasteguín lleva 16 años en el número 1 del ranking del pádel mundial. Un tiempo en el que se ha enfrentado a numerosos retos, pero ninguno como el conseguido hace unos días. Gracias al Cupra Ateca, el deportista logró probablemente el mejor golpe de su carrera al introducir una pelota a través del

techo solar de este SUV desde la octava planta de un edificio, a 36 metros de altura.

Belasteguín, conocido como 'Bela', es embajador de Cupra, marca que se ha convertido en socio oficial del pádel hasta 2021. Cuando le plantearon este desafío pensó «que iba a ser imposible». Pero subió a la azotea,

calculó la distancia de tiro hasta el Cupra Ateca aparcado a pie de calle, tanteó el ángulo y el viento... y tiró la bola al aire. 10 grados de inclinación, 54 km/h de velocidad y solo 3 segundos después... la pelota se introdujo de un solo golpe a través del techo solar, un espacio de 70x50 centímetros. Lo dicho: ¡un golpe maestro!

CENTENARIO DE LA MARCA

PREMIO A LA ESTACIÓN DE METRO JAVEL-ANDRÉ CITROËN

La estación Javel-André Citroën del Metro de París estrenó imagen en junio del pasado año para celebrar el centenario del fabricante, que se cumple este 2019. Y esa nueva decoración fue recompensada en la última edición del Gran Premio de Estrategias

de Diseño con la estatuilla de bronce en la categoría 'Entorno-Señalética-Museografía'. La estación parisina está dedicada a la marca del doble chevrón desde 1959.



DE COMPRAS

Los nuevos Peugeot 208 y 208

todavía no están en el mercado, pero sus fans ya pueden hacerse con la nueva colección de estos modelos en la boutique online. Incluye polos, bolsos, gorras, miniaturas, etc.

BMW HOMENAJEA A CÉSAR MANRIQUE

UN ART CAR PARA CANARIAS

Ocho unidades del BMW Serie 7, que replican el diseño original del 'art car' que César Manrique creó en 1990, circularán durante los próximos tres años en Canarias como parte de la flota de la empresa de alquiler Cicar. La iniciativa es un homenaje al centenario del nacimiento del artista, que se celebra este año.

Los 'art car' de BMW son una colección única que comenzó en 1975 con el BMW 3.0 CSL que Alexander Calder decoró para las 24 Horas de Le Mans de ese año. Hoy en día hay casi una veintena de coches pintados por artistas como Roy Lichtenstein (1977), Andy Warhol (1979) o David Hockney (1995), entre otros.



EL MISSION E DEBUTA EN 'PLAYMOBIL: LA PELÍCULA'

UN PORSCHE ELÉCTRICO DE CINE

El concept Porsche Mission E, que llega al mercado en septiembre como Taycan, protagoniza la cinta de animación 'Playmobil: la película', que se estrena a finales de agosto.

El Porsche Taycan llegará al mercado en septiembre para convertirse en el primer modelo cien por cien eléctrico de la marca. Pero antes, el prototipo Mission E —que tomó como base el nuevo modelo— debutará en el cine en la nueva cinta de animación 'Playmobil: la película', que se estrena a finales de agosto.

Esta es la primera vez que Porsche y Playmobil colaboran en el cine, aunque ambas marcas desarrollan juguetes juntas desde el año 2014. De hecho, Porsche fue el primer productor con licencia de Playmobil. Un acuerdo que se verá ahora ampliado con el lanzamiento del primer Porsche con control remoto de Playmobil.



► El Mission E, prototipo que sirvió de base al Porsche Taycan, protagoniza una nueva cinta de animación.

HYUNDAI

EL KONA HÍBRIDO, DESDE OTRA PERSPECTIVA

El Hyundai Kona híbrido llegó al mercado hace apenas dos meses y la marca sigue explorando ideas para darlo a conocer. Una de las presentaciones más originales

ha tenido lugar recientemente en Hamburgo (Alemania) en el evento #NextAwaits Kona Híbrido Project. Allí, la artista austriaca Birgit Palma ha mostrado una serie de fo-

tografías del nuevo modelo creadas utilizando la técnica de 'doble exposición', es decir, fusionando imágenes para lograr nuevas perspectivas, al igual que el Kona combina un motor eléctrico y otro de combustión para hacer la conducción más sostenible.



ANIVERSARIO

MEDIO SIGLO DEL FORD CAPRI

El Ford Capri, uno de los deportivos legendarios de la marca, cumple medio siglo. Se lanzó al mercado en 1969 bajo el lema «el coche que siempre te prometiste a ti mismo» y se comercializaron 1,8 millones de unidades hasta 1986. Para celebrar este cumpleaños, la marca ha rodado un vídeo de homenaje a este mítico

modelo con una unidad del Capri RS2600 con motor V6. Merece la pena verlo: <https://www.youtube.com/watch?v=Cn9TGClhwTA&feature=youtu.be>.



ATENTOS A...

HASTA EL 14 DE OCTUBRE

Se pueden presentar propuestas para el premio de diseño Lexus Design Award, que promueve el talento entre los creadores jóvenes. El ganador presentará su obra en la Semana del Diseño de Milán 2020.





EN MERCEDES SIGUEN VIENDO A LOS PILOTOS DE FERRARI COMO SUS RIVALES MÁS DUROS. PERO HAN SUMADO OTRO: VERSTAPPEN



Flecha plateada en el corazón rojo

El descanso veraniego en la Fórmula 1 ha dejado un panorama diferente al que apuntaban los pronósticos de pretemporada. Ferrari no logrará títulos un año más, e incluso es superado en muchas pistas por Red Bull. Mercedes, salvo sorpresa, apunta hacia el récord de cinco títulos consecutivos en manos ahora del equipo italiano. Por su parte, Sainz y McLaren han iniciado una nueva etapa en sus respectivas trayectorias.

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

Se antoja hoy prehistoria del actual campeonato aquella primera jornada de pretemporada en Montmeló, cuando Vettel se bajaba exultante con el nuevo SF90. “Es pronto para resumirlo ya que es solo el primer día, pero me gustaría mandar mis felicitaciones a todos en Maranello por cómo han afrontado el nuevo reglamento y el coche que han puesto en la pista, y también cómo el equipo ha preparado el coche”. Una sensación compartida en días posteriores por Charles Leclerc. Aunque Mercedes progresó en la segunda y última semana, Ferrari desembar-

caba en el Gran Premio de Australia como claro favorito para 2019. Terminado el Gran Premio de Hungría e iniciado el descanso veraniego, Mercedes ha arrasado y Red Bull incluso supera en victorias al equipo italiano. Cinco dobles en las cinco carreras y diez victorias de doce pruebas resumen el panorama tan favorable a Mercedes.

¿Por qué tan prometedores inicios en una pista extrapolable al resto de circuitos por su configuración y exigencias, para llegar a la situación actual? Responder esta cuestión es el gran reto que ha afrontado Ferrari desde entonces. El resto del campeonato demostrará si han encontrado la respu-

ta. Aunque la situación del equipo italiano no solo se refiere a los errores de concepto con el SF90.

Algunas voces expertas anticipaban en el comienzo de temporada que la filosofía aerodinámica del monopla italiano —en particular su frontal— ofrecía serias limitaciones para su competitividad en todo tipo de trazados. Ferrari ha igualado e incluso superado en determinados parámetros a Mercedes con su unidad de potencia, como confirman sus velocidades punta en zona rápida en todo tipo de circuitos. Pero este rendimiento también parece derivarse de una concepción aerodinámica de ‘low drag’ que, como contraparti-

da, ha sacrificado la eficacia en curva lenta, donde normalmente el SF90 es vapuleado por Mercedes y ahora también Red Bull. Y cuando el monopla italiano encontraba terreno favorable por esas virtudes —Bahrein, Bakú, Canadá, Austria—, fallaban los pilotos o el equipo. Incomprensiblemente, aquel gran favorito de pretemporada aún no ha ganado una sola carrera.

En Bahrein, la pista más favorable para el Ferrari SF90, Mercedes fue sujeto pasivo, pero lograba el doblete cuando la fiabilidad robó la victoria a Charles Leclerc. Como en Austria y Hockenheim, con fallos mecánicos en los entrenamientos. El monegasco arrojó por



la borda una probable victoria en Bakú por su error en los entrenamientos y, en Alemania, por su salida de pista. Sebastian Vettel no ha estado regularmente al quite para capitalizarlos ante su confesada falta de sintonía y confianza para llevar al SF90 al límite. Cuando lideraba en Canadá se salía de la pista, confirmando de nuevo sus errores bajo presión en estos últimos años. El equipo también aportaba errores estratégicos en

Austria —con los neumáticos y la llamada a boxes al monegasco— que dejaban sin victoria a Leclerc en los compases finales de la prueba. En Mónaco, este caía en el Q1 ante otro error de cálculo del equipo al no sacarle a tiempo a la pista. En definitiva, la nueva etapa bajo la dirección de Mattia Binotto ha supuesto un notable paso atrás respecto a las anteriores. Las dos próximas citas, Spa y Monza, se antojan terreno favorable para



◀ La noche y el día. Mientras que a Vettel y a Ferrari parece no salirles nada bien, para Hamilton y Mercedes la temporada va viento en popa, y los problemas mecánicos no han afectado a su cosecha de puntos.

el SF90. Ambos títulos parecen ya perdidos, pero, al menos, se trata de salvar la cara en lo que resta de campeonato.

Por el contrario, Mercedes ha logrado cubrir en el W10 áreas tradicionalmente más débiles en otras temporadas. Sus técnicos han conseguido un extraordinario rendimiento en curva lenta, como se pudo comprobar en Mónaco o Hungaroring. Salvo los problemas de temperatura de Austria y el desbarajuste total en Hockenheim —carrera de singular valor simbólico para Mercedes— el equipo alemán y Lewis Hamilton han apabu-

llado a sus rivales. Aunque el equipo Mercedes tampoco fue ajeno a determinados problemas mecánicos, no afectaron a su cosecha de puntos. Operativamente, ha confirmado una superior eficiencia respecto a Ferrari, especialmente ilustrada en la jugada maestra de Hungaroring frente a Max Verstappen. Solo el lunar negro de Hockenheim, tanto del equipo como de sus pilotos, ofreció un mínimo paréntesis a su enorme homogeneidad. Hamilton mantiene un nivel extraordinario y ha doblado el pulso a aquel Valtteri Bottas que arrancó la temporada con dos victorias



CARLOS SAINZ HA TERMINADO TODAS LAS CARRERAS, Y DESDE SHANGHAI NO HA BAJADO DE LA OCTAVA POSICIÓN, SALVO EN MONTREAL



UN BINOMIO EN ALZA

La resurrección de McLaren y el martillo de Sainz

McLaren, cuarto equipo del campeonato; Sainz, séptimo a cinco puntos de Pierre Gasly, y tercero en todas las clasificaciones mediáticas de los mejores pilotos de 2019. Quién hubiera anticipado semejante posición cuando el piloto español dejaba China a cero después de tres carreras de incidentes y débil fiabilidad mecánica.

El MCL34 ha supuesto un espectacular salto cualitativo frente al monoplaza del pasado año. El trabajo de 2019 en la pista ha dado sus frutos, y la evolución técnica de 2019 va bien en todo tipo de circuitos, cerrando puntos débiles como se confirmó en Hungaroring, a priori uno de los trazados más desfavorables para su monoplaza. Operativamente, el equipo británico ha funcionado impecablemente con su estrategia durante toda la temporada.

Lando Norris ha brillado como 'rookie' a pesar de su falta de experiencia. Y Sainz ha puesto el resto con rendimiento de martillo pilón. Desde Shanghai no ha bajado de la octava posición salvo en Montreal, además de terminar todas las carreras. Cinco de ellas, en quinta o sexta posición. Ha ganado cinco



puestos de media por carrera desde su posición de arrancada —en Austria salía desde la última línea—, salvo en Montreal, undécimo, y en Francia, sexto. Y tanto en las arrancadas como en meta no ha perdido ningún puesto desde su posición de parrilla. Carlos Sainz disfruta ahora de un nuevo y más elevado estatus desde que llegó a la Fórmula 1.

“El principal objetivo para la segunda parte de la temporada es aprender a dar los pasos correctos con el coche y aprender para el próximo año”, explicaba durante la pausa veraniega Sainz, quien no se muestra confiando para el resto de la temporada a pesar de la consolidación del MCL34 como

cuarto monoplaza de la parrilla desde Austria. “Todo dependerá del tipo de trazado y las condiciones ambientales, y de las evoluciones que traigan los demás en la segunda parte del año, y cuando el resto piense ya en el coche del año que viene”, confirmaba Andreas Seidl. Pero la realidad de las últimas carreras es ilustrativa. Tanto Sainz —a 21 puntos de Raikkonen— como McLaren —a 39 de Toro Rosso— se han alejado de sus más inmediatos rivales.

y como sería amenaza al británico, pero hoy navega a 62 puntos de su compañero. Incluso es duda para su continuidad en 2020 en beneficio de Esteban Ocon.

¿Ferrari favorito a comienzos de temporada? Ni siquiera el equipo italiano

ha capitalizado las puntuables debilidades de Mercedes. “Quedan diez carreras y 260 puntos, así que, por matemáticas puras, hay que tomar a Max (Verstappen) seriamente en cuenta y considerarle un rival para el título igual que a los dos

pilotos de Ferrari; no podemos permitirnos levantar el pie del acelerador”, proclamaba Toto Wolff. Nadie concede de forma realista opciones al equipo italiano, a 150 puntos del alemán en la clasificación de Constructores. “Mercedes solo podría



Vettel contra Verstappen. El incidente de Silverstone ilustra la sensación de impotencia que cunde en Ferrari y en el alemán.

perder el título con una ‘c...’ de proporciones siderales”, reconocía Christian Horner al llegar a la pausa veraniega. Pero la espectacular evolución de Red Bull en el transcurso de la temporada quizás justifique las palabras de Wolff.

Max Verstappen es tercero en la clasificación, a 69 puntos de Hamilton. El equivalente a tres carreras “que podría saltarse”, ironizaba el propio Horner. Pero su altísimo rendimiento y la evolución del RB15 dibujan una curva en alza constante. Problemas de correlación con el nuevo paquete aerodinámico de 2019 dejaban al RB15 lejos de Ferrari y Mercedes a principios de año, un monoplaza de estrecha ventana operativa con los nuevos compuestos de Pirelli. Verstappen no veía ni de lejos a sus rivales en Australia o Bahrein. Pero con la evolución introducida en el Gran Premio de España el equipo austríaco comenzó a corregir el tiro. En Silverstone, pista de velocidad punta, potencia y carga aerodinámica, Verstappen reconocía poder plantar cara a Leclerc y Vettel, como se confirmó con sus espectaculares duelos con los dos pilotos de Ferrari. Desde entonces, el holandés ha ganado dos de las cuatro últimas carreras. Y Hungría pudo ser la tercera.



▲ Bottas empezó la temporada dominando a Hamilton con sus dos triunfos, pero el finlandés está ahora 62 puntos por detrás del británico, y ya hay quien ve el segundo Mercedes en manos de Esteban Ocon en 2020.



◀◀ Uno de los alicientes en la segunda mitad de la temporada será la lucha entre Verstappen y Bottas por el subcampeonato. En la general, 7 puntos les separan. Leclerc —más a la izquierda— ha estado muy cerca de ganar alguna carrera.

Honda también es protagonista en el crecimiento de Red Bull, hasta el punto de lograr su primera victoria desde 2006. La Spec 3 introducida en Francia incrementaba el rendimiento y potencia de su propulsor. ¿Fiabilidad? “Honda está trabajando mucho en el diseño, lo que nos permite en-

contrar nuestros límites en partes del coche, algo que no teníamos antes. No sabías si nuestro coche era fuerte o no, y solo lo descubres cuando te retiras, así que la preparación para toda la temporada ha sido mucho mejor este año”, reconocía Verstappen tras Hungría, para rematar un factor cla-

ve en la progresión de Red Bull: “El coche y la unidad de potencia es muy fiable? El piloto holandés ha terminado las doce carreras. Desde Austria ha salido en primera línea dos veces, con la primera pole de su carrera en Hungaroring. El quinto ha sido su peor resultado, mientras acumula cinco po-

diferencia (con Mercedes) y algunas carreras jugarán, esperemos, a nuestro favor, como en Alemania; y seguiremos sacando más rendimiento del coche ya que Honda sigue haciendo progresos...” ¿Dónde quedará ese Ferrari que tantas expectativas creaba en aquella ya lejana pretemporada?

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE

dealerBest



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

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS COMPRAS CAEN UN 11 % EN EL PRIMER JULIO EN NEGATIVO DESDE 2012

Con 116.686 matriculaciones cerraba julio, que con un -11 % sobre 2018 se convierte en el primer julio en negativo desde 2012, un mes tradicionalmente bueno para la venta de coches. Lo reflejan los datos de Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores), asociaciones que recuerdan el adelanto de compras en 2018 por el cambio en la medición de emisiones, que llegaba en septiembre; especialmente de empresas y alquileres, que bajan este julio -8,2 % y -10,9 %, respectivamente. Situación que no justifica la preocupante tendencia a la baja, cada vez mayor y con descensos de doble dígito (-13 % en julio) en el canal de particulares, como apunta Noemi Navas, directora de comunicación de Anfac. Diez meses con negativos consecutivos (con el intervalo de abril), que colocan enero-julio de 2019 en -6,5 % sobre 2018. Son

809.159 matriculaciones, de las que 353.398 son unidades vendidas a particulares (-12,5 %), 255.384 compras de empresas (0,0 %) y 200.377 operaciones de alquileres (-3,1 %). Con un 61,7 % para las mecánicas de gasolina y un 27,5 % para los motores diésel. Por comunidades, del retroceso mensual solo se salva Murcia (+11,3 %), con Navarra (-26,8 %) y Castilla y León (-21,1 %) con las mayores caídas. Entre los fabricantes, la subida se limita a quince, con Seat (19,3 %) que despegó a la cabeza del 'top ten', en el que también suben Peugeot (0,6 %), Opel (3,0 %), Hyundai (11,4 %), Citroën (5,8 %) y Dacia (4,1 %). Más escasos y ajustados son los positivos en la suma de los siete meses transcurridos, incrementos que mantienen Seat (3,5 %), Peugeot (0,6 %) y Dacia (9,9 %), entre los que más venden.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Julio	Enero-Julio
SEAT 11.882	SEAT 74.975
PEUGEOT 8.276	PEUGEOT 63.469
VW 8.063	VW 59.155
OPEL 7.443	RENAULT 58.893
HYUNDAI 7.249	OPEL 49.927
RENAULT 6.762	CITROËN 45.377
TOYOTA 6.264	TOYOTA 44.252
CITROËN 6.241	HYUNDAI 38.284
DACIA 5.518	FIAT 35.276
FIAT 5.466	DACIA 34.988

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Julio	Enero-Julio
SANDERO 3.573	LEÓN 24.184
LEÓN 3.534	SANDERO 21.092
ARONA 3.369	QASHQAI 19.664
CORSA 3.035	CLIO 17.475
QASHQAI 2.937	MÉGANE 17.264
500 2.478	ARONA 17.020
IBIZA 2.213	IBIZA 16.627
C3 2.180	CORSA 16.122
TUCSON 2.087	C3 15.350
CLIO 1.981	GOLF 15.277

(7.572 unidades y +101,17 % en lo que va de año), seguidos por los de gas (GLP, GNC y GNL), que suman 21.555 matriculaciones y 52,89 %, e híbridos enchufables (PHEV), con 4.025 operaciones y +27,58 %.

VENTAS TURISMOS ENERO/JULIO

ELÉCTRICOS (bev+erv)	HÍBRIDOS NO ENCHUFABLES (HEV)
MODEL 3 1.137 --	C-HR 9.559 9,0
LEAF 1.110 114,7	COROLLA 7.885 --
KONA 684 --	RAV 4 7.198 28,1
ZOE 674 -4,40	YARIS 5.418 -12,2
i3 543 109,6	NIRO 3.488 0,98
TOTAL 6.198 126,45	TOTAL 60.384 33,6
HÍBRIDOS ENCHUFABLES (PHEV)	GAS (GLP + GNC + GNL)
OUTLANDER 865 6,3	CORSA 3.551 143,8
MINI 808 128,9	SANDERO 2.289 16,4
SERIE 2 463 317,1	LEÓN 1.647 -9,6
IONIQ 293 82,6	CLIO 1.447 379,1
RANGE ROVER 292 595,2	MOKKA X 1.346 537,9
TOTAL 3.997 26,8	TOTAL 16.735 43,9

Fuente: IDEAUTO/ANFAC

ENERGÍAS ALTERNATIVAS

Se dispara el interés por los híbridos diésel

En julio se vendieron 15.240 vehículos movidos por energías alternativas (+31 %), de los que 14.292 (+30 %) fueron turismos, alcanzando las 93.957 unidades los turismos electrificados, híbridos y de gas vendidos en los siete primeros meses del año, cifra que supone un incremento del 41 % respecto a enero-julio de 2017. El desglose de los datos facilitados por la asociación de fabricantes Anfac resalta en julio una fuerte subida de los turismos que combinan electricidad y gasóleo que, aunque todavía lejos de las de gasolina, acumulan un incremento exponencial de casi el 5.000 %, anotándose 1.681 unidades de los 10.060 híbridos no enchufables vendidos en el mes. En el cómputo del año, la subida se queda en 1.335 %, con 5.854 eléctricos/diésel, frente a los 54.530, que combinan electricidad y gasolina. En el reparto del mercado de las energías alternativas, los vehículos híbridos no enchufables (HEV) mantienen la mayor cuota con el 6,31 % en lo que va de año (10.107 unidades y +34,44 % en julio, y 60.805 y +33,93 % acumulado), aunque son los eléctricos los que más suben

AUDI

Q3 Sportback y SQ8, más para elegir

El anuncio de que el SQ8, su potente SUV deportivo, costará en España 122.720 euros (TDI de 435 CV, cambio tiptronic de 8 marchas y sistema Mild hybrid) prácticamente coincide en el tiempo con la apertura de pedidos de la nueva carrocería coupé de su modelo SUV compacto. Se trata del Q3 Sportback, que llegará al

mercado en otoño e incluye de regalo el paquete técnico en las reservas formalizadas antes del 30 de septiembre. Se ofrece con tres motorizaciones diferentes, cuatro niveles de acabado y un precio que parte de 40.690 euros. Y aunque es un coche completamente diferente, comparte con el Q3 equipamiento y cualidades de

PRECIOS

Q3 Sportback	
35 TDI S tronic 150 CV	40.690 €
40 TDI S tronic quattro 190 CV	45.350 €
45 TFSI S tronic quattro 230 CV	50.660 €
SQ8	
SQ8 TDI	122.720 €

MERCEDES-BENZ

GLC y CLA familiar: crece la oferta

SUV y deportivo familiar, segmentos en los que la marca de la estrella reafirma su oferta con la renovación del GLC y la llegada del CLA Shooting Brake.

En el SUV de Mercedes destacan los elementos que añade al estándar de equipamiento español, como arranque sin llave Keyless-Go,

botones en volante y panel táctiles, sistema MBUX con control por voz, faros LED High Performace, cámara de marcha atrás, llantas de 18

pulgadas, cristales tintados y portón eléctrico Easy Pack, entre otros. También con equipo de serie ampliado llega el CLA Shooting Brake: llantas de 18 pulgadas, volante deportivo de cuero, cámara de marcha atrás, climatizador Thermotronic, faros LED High Performace, línea Progressive, panel táctil, multimedia MBUX...

PRECIOS

GLC		CLA Shooting Brake	
GLC 200 d 4MATIC	50.700 €	CLA 200 d	39.650 €
GLC 220 d 4MATIC	52.475 €	CLA 220 d	43.425 €
GLC 300 d 4MATIC	54.900 €	CLA 180	32.550 €
GLC 200 4MATIC	52.875 €	CLA 200	35.100 €
GLC 300 4MATIC	58.325 €	CLA 250 4MATIC	46.725 €
		Mercedes-AMG CLA 35 4MATIC+	60.050 €

PORSCHE

911 Carrera y Cayenne Coupé, la familia aumenta

Con 385 caballos llega el acceso a la gama 911, que con esta versión Carrera se acerca a mayor número de clientes. Esta versión del legendario deportivo alemán cuenta con el bórax biturbo del Carrera S 'adelgazado' y la nueva transmisión PDK de doble embrague y 8 velocidades, conjunto que le permite pasar de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, o en 4 segun-

dos exactos con el paquete Sport Chrono opcional. También la firma de Zuffenhausen amplía la oferta del Cayenne con el Coupé, versión que acentúa la deportividad del

PRECIOS

911 Carrera	
Coupé	120.458 €
Cabriolet	136.748 €
Cayenne Coupé	
Coupé	97.217 €
S Coupé	115.408 €
Turbo Coupé	169.029 €

SUV germano y equipa de serie techo panorámico fijo. Hay un techo de fibra de carbono en el el paquete Sport Design: más de 15.000 euros.

HYUNDAI

PUNTO DE RECARGA COMO REGALO

Tanto en viviendas unifamiliares como en comunidades de vecinos, y siempre que la ubicación esté dentro de las bases establecidas, la marca coreana incluye la instalación del punto de recarga en la compra de sus modelos

100 % eléctricos. La campaña, que se realiza junto a Fenie Energía, contempla el cargador de última generación Circutor eNext de 7,4 kW, que se gestiona mediante App y comunicación Bluetooth, y permite configurar los horarios de recarga más convenientes.

METRO

NUEVO COMERCIAL ELÉCTRICO

Lo tiene todo para convertirse en el industrial eléctrico del futuro: 270 kilómetros de autonomía, consumo y coste de mantenimiento seis veces por debajo de un industrial pequeño y convencional, etiqueta cero, cinco metros cúbicos de carga, configurable, fácil de manejar en cualquier entorno y un precio de 16.995 euros (sin IVA). Se trata del Metro, el primer modelo de la compañía tecnológica dedicada a la movilidad eléctrica Nextem, que distribuye en España el Grupo Invicta Motor.





VO como nueva tendencia del concesionario

El sector del automóvil está inmerso en la mayor transformación industrial y de distribución de su historia. Los fabricantes acuerdan alianzas estratégicas, impensables hace pocos años, que les permiten afrontar multimillonarias inversiones en nuevas tecnologías y fuentes de energía limpias. En el plano comercial, la Unión Europea ha iniciado el proceso de reforma de las dos únicas leyes que regulan el mercado distribución y posventa de vehículos, los Reglamentos 330/2010 y 461/2010.

Ante los cambios que se avecinan las opiniones de los fabricantes y concesionarios difieren especialmente en el control y los derechos de la Venta Online.

La creciente digitalización, la llegada de grandes operadores tecnológicos y el abuso de las ventas directas de los fabricantes suponen una amenaza real para los concesionarios, que ven mermada su participación en la cadena de la distribución.

... y en estas, ¿qué hacemos los concesionarios?

Parece que la opinión general se decanta por

fortalecer las dos áreas del negocio en las que tenemos una mayor 'libertad' de movimientos, Vehículos de Ocasión y Postventa.

La opinión de los clientes sobre el mercado de segunda mano ha cambiado radicalmente en los últimos años debido a la mejora de la calidad del producto y por la seriedad, compromiso y garantía que los vendedores ofrecen. Esta percepción cobra una especial relevancia entre las opciones de compra de los clientes más jóvenes, con necesidades de movilidad y gustos diferentes a los compradores más clásicos, acostumbrados a 'estrenar' coche.

La tendencia de uso sobre propiedad tiene un menor impacto en los mercados de segunda mano, preferentemente, en ámbitos diferentes a los de las grandes ciudades.

Los concesionarios tienen ante sí una oportunidad de negocio que garantice la viabilidad futura del mismo. Por esa razón se antoja hartamente necesario prepararnos para ello, contando con departamentos específicos, equipos comerciales formados, instalaciones adecuadas -físicas y virtuales- y recursos económicos suficientes para la comercialización de los vehículos procedentes de canales tradicionales. Por otro lado hay vehículos con los que quizás no podamos hacerlo como vehículos nuevos: ventas directas, grandes flotas, operadores tecnológicos, etc.

El papel que los concesionarios decidan asumir en los nuevos modelos de movilidad será determinante de cara al futuro, tendrán que reinventarse y ofrecer otro tipo de servicios a los usuarios vinculados a las plataformas de movilidad.

Con esta perspectiva de futuro, las concesiones deberían prepararse, reforzar y desarrollar sus departamentos de VO. Debemos aparcarnos las viejas teorías del 'mal necesario' y pensar en convertirlo en un pilar básico de las concesiones.

Millán de Juan

Responsable de Área de Consultoría en Dealerbest. Área de Consultoría

AER

EL RENTING APUESTA POR VEHÍCULOS SEGUROS

La Asociación Española de Renting de Vehículos (AER) enfatiza las 4,76 estrellas EuroNCAP que tienen de media los vehículos del sector, por encima de la media del mercado, que está en 4,67 %. La apuesta por los vehículos seguros de las compañías de alquiler a largo plazo se traduce en las cinco estrellas que detentan algo más del 86 % de los turismos matriculados en el primer semestre de 2019, periodo en el que ese tope de seguridad de los test europeos se queda para el 77,47 % del total de los matriculados en España. Porcentaje que supone el 81,76 y el 68,64 por ciento en protección de niños y peatones, respectivamente.

VOLKSWAGEN

TIDAL, PARA TODOS LOS VEHÍCULOS DE LA MARCA

Volkswagen pone a disposición de sus clientes la plataforma global de música y entretenimiento, que proporciona sonido de calidad y un amplio catálogo de canciones y reproducciones seleccionadas. El Passat es el primer modelo para el que está disponible esta opción en formatos Premium e HiFi, con grabaciones Master Quality Authenticated (MQA). Vodafone ofrece a sus clientes una promoción que permite disfrutar un trimestre de Tidal Premium por 7,99 euros al mes, y de Tidal HiFi por 17,99 euros. Sin promoción, la prueba se limita a un mes y cuesta 9,99 y 19,99 euros, respectivamente.



BMW

Impresionante Serie 8

Está disponible el impresionante deportivo de la marca bávara, que completa la familia de la Serie 8 -Coupé y convertible- con esta nueva carrocería Gran Coupé de diseño único, características di-

námicas y los últimos sistemas de asistencia al conductor. Tres opciones mecánicas integran la oferta del nuevo buque insignia de la marca, que hace gala de lo más novedoso del fabricante, como el Live Cockpit y su exclusivo conjunto de pantallas, el Personal Intelligent Assistant digital con au-

DONGFENG

580, primer modelo En España

En el número 1.758 de Motor 16 se informaba de la llegada al mercado español del 580, el primer modelo del gigante chino Dongfeng, que se vende en el país y del que ya se conocen los precios. La gama la integran dos acabados: Luxury e Intelligent, que cuestan 21.995 y 23.995 euros, respectivamente, cifras a las que hay que añadir el IVA. Este SUV, que puede contar con hasta siete plazas y versión GLP, dispone de un equipamiento muy completo.



Luxury: 21.995 €
Intelligent: 23.995 €

MINI

Llegan las versiones más deportivas

Los Clubman y Countryman John Cooper Works, las versiones más deportivas de esos Mini, ya tienen precio para el mercado español, donde se ha iniciado su venta. Los mueve el motor 2.0 TwinPower Turbo capaz de proporcionar 306 caballos, asociado a una transmisión automática de ocho velocidades y al sistema de tracción a las cuatro ruedas ALL4. Conjunto

que los convierte en los modelos más potentes en los sesenta años de historia del fabricante británico, que homologa un consumo medio de 7,1-7,4 l/100 km y el paso de 0 a

100 km/h en 4,9 segundos para el Clubman; y 6,9-7,3 l/100 km y 5,1 segundos de 0 a 100 km/h para el Countryman, con una velocidad limitada a 250 km/h.



Countryman: 48.800 €
Clubman: 47.300 €

OFERTAS

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios

PRECIOS

840i Gran Coupé	101.900 €
840i xDrive Gran Coupé	105.900 €
840d xDrive Gran Coupé	109.300 €
M850i xDrive Gran Coupé	137.100 €

MICHELIN TPMS

NEUMÁTICOS BAJO CONTROL

Mantener la presión de los neumáticos bajo control en coches, motos, autocaravanas y remolques ligeros es la función del TPMS, el sistema desarrollado por Michelin, que comercializa la empresa tecnológica Fit2Go. Son sensores, que sustituyen los tapones de las válvulas, con opción de supervisar hasta ocho ruedas al mismo tiempo. La información se envía a una pantalla LCD alimentada por energía solar, que no necesita programación ni cables.



FACONAUTO

FACILIDAD DE FINANCIACIÓN

El acuerdo de la Federación de Asociaciones de Concesionarios de Automoción (Faconauto) con BBVA Consumer Finance facilitará la financiación de las automatriculaciones a que obligará la entrada en vigor de la segunda fase del WLTP. Control de emisiones en conducción real que, a partir del 1 de septiembre, impide vender como nuevos los coches que no la han pasado.

¿Buscas empleo?

Asesor Ventas VN
(Oviedo)

Asesor Ventas VN
(A Coruña)

Asesor de Ventas online
(Madrid)

Vendedor B2B
(Cirona)

Asesor Ventas VN
(Cirona)

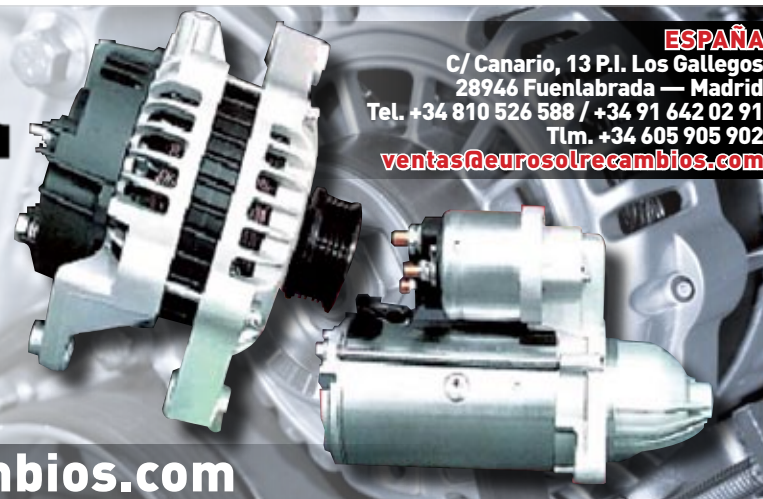
Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

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



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS



FORD FOCUS O SKODA SCALA

Agustín Sánchez

Llevamos tiempo pensando en cambiar de coche en casa. Somo tres, con un niño de cuatro años. El vehículo lo utilizamos básicamente por Madrid, aunque muchos fines de semana nos desplazamos hasta Navacerrada para disfrutar de nuestra segunda residencia. Me gusta mucho el Ford Focus, pero en las últimas semanas he visto que el nuevo Skoda Scala tiene muy buena 'prensa'. Me gustaría saber si lo han probado con el motor de acceso en gasolina de 115 CV, ya que en el Focus sería con el propulsor 1.0 EcoBoost de 100 CV. No le pido excesivas prestaciones al coche, pero sí seguridad, confort y durabilidad. Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues nos gustan, y mucho, tus dos candidatos. El Ford Focus está plenamente asentado en el denominado segmento compacto, mientras que el Skoda Scala acaba de llegar y tiene argumentos muy atractivos para hacerse hueco. Sin duda es mucho más competitivo que el anterior Spaceback, al que sustituye. Por los datos que nos indicas no parece que seas un conductor que priorices la dinámica frente a otros aspectos, pero trataremos de orientarte.

Por tamaño el Focus es casi dos centímetros más largo, pero el Scala es bastante más habitable. En las plazas traseras tienes más espacio para las piernas y mayor altura al techo, por lo tanto será más práctico para acomodar en la silla a tu hijo. Sólo cede en la cota de anchura, donde tres adultos irán bastante más justos. La razón es que la plataforma desde la que nace es la que utiliza el Grupo Volkswagen para sus modelos utilitarios. Hecha esta salvedad, el maletero del Scala también resulta bastante más amplio, situándose con 467 litros en el grupo de cabeza de su segmento. El Focus, con 375, no brilla en exceso en este apartado. Si en la calidad percibida del interior, donde el Ford parece estar un pasito por encima.

Como sabrás, los motores de acceso en sus respectivas gamas de gasolina son de un litro y



CARTA DE LA SEMANA

trcilíndricos. Suenan algo diferente y tienen alguna vibración 'extra', pero apenas lo notarás. El 1.0 TSI de 115 CV resulta más solvente en cuanto a prestaciones que el 1.0 EcoBoost de 100 CV. Los dos están asociados a sendas cajas manuales de seis relaciones y tampoco hay grandes diferencias en cuanto a consumos, que rondan entre los 5,5 y 6,0 litros de media. No parece tu caso, pero si practicas un tipo de conducción más deportiva, estos pequeños trcilíndricos disparan bastante esas cifras. Aunque son muy eficientes si te lo tomas con cierta calma.

Nos extraña que no hagas referencia a la variante

1.0 TSI de 95 CV en el Scala, que se acaba de incorporar. Cede rendimiento, lógicamente, pero aguanta el pulso con el Focus y, a la vez, tiene un precio de partida espectacular, ya que por 13.990 euros el acabado Active viene ya muy bien equipado. Por 900 euros podrás acceder al Ambition, pero en cualquier caso son bastante más asequibles que los 19.725 euros del Focus con 100 CV y acabado de acceso Trend. Para concluir, señalar que la dinámica es más ágil y deportiva en el Focus, pero por tu perfil, la sensación de confort y el sentido práctico del Scala quizás te llenen más.

CONSULTAS RÁPIDAS

LA PÉRDIDA DE ACEITE SIEMPRE ES UN FACTOR PREOCUPANTE Y HAY QUE SABER EL MOTIVO

Pedro Torres

Digamos que encontrar gotas de aceite debajo de nuestro vehículo es, cuando menos, preocupante y debemos comprobar su procedencia de inmediato para evitar males mayores. El primer consejo sería saber si la pérdida es de tu automóvil o no. Para ello coloca una hoja de periódico

o un cartón debajo del cárter para controlar una posible fuga. Si ésta existe podría deberse a que el tornillo de vaciado se haya quedado suelto en el último cambio de aceite. No es frecuente, pero podría darse el caso. También podrían haberse quedado restos de aceite por fuera que gotean, pero eso sólo duraría unos cuantos días a lo sumo. Comprueba, igualmente, que están perfectamente cerrados o sellados tanto el tapón de llenado de aceite,

como la varilla que mide su nivel en el cárter. Visualmente asegúrate de que no existen manchas oscuras asociadas al motor, pues de ser así el aceite caliente es capaz de destruir el cableado o los manguitos al coger temperatura. Por último, comprueba el nivel todos los días durante una temporada, y si éste desciende acude de inmediato al taller, ya que el motor podría griparse y esa avería sería demasiado dolorosa para el bolsillo.

CONSULTAS RÁPIDAS

CIRCULANDO CON MI COCHE, ¿PUEDO REALIZAR UNA PARADA UN INSTANTE PARA QUE SE BAJEN LOS ACOMPAÑANTES EN UNA PARADA DE AUTOBÚS?

Como ya hemos señalado en otras ocasiones, es evidente que no es lo mismo parar que estacionar. La parada es una detención momentánea del vehículo, de duración inferior a 2 minutos, sin que el conductor pueda bajarse de él; mientras que el estacionamiento será la inmovilización del vehículo siempre que el conductor abandone su puesto o siempre que dure más de 2 minutos. Teniendo en cuenta estas premisas siempre hay que tener muy presentes, especialmente, las zonas donde está prohibido realizar una parada y donde está prohibido realizar un estacionamiento, si bien siempre se debe tener en cuenta que, donde está prohibido parar, con mayor motivo estará prohibido estacionar. Por el contrario, habrá sitios donde esté prohibido estacionar, pero en cambio no esté prohibido parar.

Pues bien, en los carriles destinados al uso exclusivo del transporte público urbano —autobuses o taxis— y en las zonas destinadas a sus paradas, está absolutamente prohibido parar cualquier otro tipo de vehículos. Por tanto, aunque sea un instante, por mínimo que sea, la detención de un vehículo en esos lugares supondría estar cometiendo una infracción que, al ser considerada grave, podría suponer una sanción de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

ESTÁ PROHIBIDO POR SU ESCASA VELOCIDAD, Y LA SANCIÓN CONLLEVA UNA MULTA DE 200 EUROS

¿Puedo circular con mi ciclomotor por una autovía o autopista?

RESPUESTA

El ciclomotor, que puede ser de 2 o 3 ruedas, es un vehículo cuyas características son que está provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 centímetros cúbicos, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.

Precisamente, como consecuencia de estas características, y teniendo en cuenta especialmente la poca velocidad que pueden alcanzar, es por lo que está prohibida su circulación por autovías y autopistas. En consecuencia, si un ciclomotor fuese detectado circulando por cualquiera de estas vías rápidas, estaría cometiendo una infracción que, al estar catalogada como grave, conllevaría una sanción de 200 euros.



ADEMÁS DE LA MULTA SE PODRÍA INCURRIR EN UN DELITO PENAL

¿Me pueden denunciar si hago un uso indebido de la tarjeta de aparcamiento para personas de movilidad reducida de mi mujer?

RESPUESTA

En primer lugar hay que tener en cuenta que las tarjetas de estacionamiento para personas con movilidad reducida son concedidas por los ayuntamientos correspondientes al domicilio de residencia del interesado, con carácter personal e intransferible, para ser utilizadas, únicamente, cuando la persona titular de la tarjeta sea transportada en el vehículo o conduzca el mismo y, cuyo uso tiene que hacerse directamente con el documento original, sin que sirva una fotocopia, ni aunque sea en color.

Por tanto, en todos aquellos casos donde se haga un uso indebido de la tarjeta —por ejemplo, porque no se esté trasladando al titular de la misma o porque se esté utilizando una foto-

copia de la tarjeta— se estaría cometiendo una infracción, que por lo que respecta al ámbito de la circulación podría suponer una sanción de 200 euros, ya que estaría incluida en la catalogación de infracciones graves; y, además, sería uno de los motivos por los que el vehículo podría ser retirado de la vía pública por la autoridad, a través de la intervención de la grúa y llevado al depósito designado al efecto.

También podría ser sancionada en el ámbito administrativo, en relación a la concesión y sus requisitos de validez, acordándose la declaración de retirada de la citada tarjeta y la pérdida de vigor de la misma, precisamente por haberse hecho un uso indebido de dicha tarjeta.

Incluso, en función de los hechos y la forma o intención de producirse el uso indebido de la tarjeta, de aquel que no fuese el titular, podría incurrirse en un delito penal, cuyas penas ya podrían llegar a ser de prisión y multas de importes bastante más considerables que la multa administrativa.

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Lexus LS400, probamos otro tipo de lujo

Toyota se había inventado una marca, Lexus, que quería reescribir el lujo. Y las primeras páginas de esta nueva historia las protagonizaba este soberbio LS400.

El renacimiento de Alfa Romeo establecía un nuevo capítulo con la llegada al mercado del 145, el modelo compacto con el que la marca italiana se lanzaba a competir en el

segmento de más éxito, donde se las vería con modelos clásicos como el Volkswagen Golf, el Ford Focus, el Renault 19, el Opel Astra o el Peugeot 306. Y una marca debu-



LA PORTADA

Nº 561

FECHA

19-7-1994

HABLAMOS DE

Protagonismo casi absoluto en nuestra portada para la nueva apuesta de Alfa Romeo en el segmento compacto. El 145 era probado por primera vez. También había espacio para la comparativa entre el Honda Accord y el Volkswagen Passat. Y un repaso a los primeros 15.000 kilómetros con el nuevo Fiat Punto.

tante por todo lo alto. Era Lexus, firma de lujo de Toyota cuyo primer modelo, el LS 400, probábamos a fondo. Una berlina de representación soberbia, que se postulaba como rival de los clásicos Audi, BMW o Mercedes. 10 millones y 245 caballos para un modelo todo confort y lujo.

Otra prueba, esta vez de larga duración, nos llevaba a cumplir los primeros 15.000

kilómetros de nuestro test con el Fiat Punto. El utilitario italiano significaba un salto de calidad en la marca y lo demostraba día a día.

Y la comparativa, de dos berlinas viajeras: Honda Accord frente a Volkswagen Passat. Ambos con 115 caballos, el japonés -2,4 millones- brillaba por el rendimiento de su motor. El alemán -3,1 millones- por su excelente comportamiento.



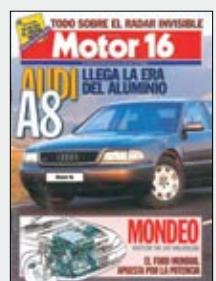
Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

Audi A8, llega la revolución del aluminio

La marca de los aros cambiaba de un plumazo la forma de construir coches con el A8, un modelo hecho totalmente en aluminio que nos sorprendía durante la prueba.

El proyecto de la DGT de implantar radares móviles en nuestras carreteras había generado gran polémica. El director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, nos contaba en una entrevista sus

motivaciones para esta nueva medida de control. Una medida que en Motor16 queríamos contrarrestar con una pegatina con el lema 'Yo no soy el radar móvil', que tuvo gran acogida e identificaba



LA PORTADA

Nº 560

FECHA

26-7-1994

HABLAMOS DE

El frontal inconfundible del nuevo Audi A8, el modelo que inauguraba la era del aluminio, era la imagen principal de nuestra portada. Ahí compartía espacio con el Ford Mondeo V6 24V, tope de la gama, y con la pegatina 'Yo no soy el radar móvil', que regalábamos.

a los que no comulgábamos con la DGT.

Como tremenda había sido la acogida y el éxito obtenido por el Ford Mondeo en sus primeros meses de vida. Ahora la berlina del óvalo completaba su gama con esta versión V6 de 170 caballos que conducíamos por primera vez.

También repasábamos los proyectos secretos de una marca como Honda, vanguardia tecnológica en

todos los campos: coches, motos...

Pero para vanguardia, esta semana la palma se la llevaba Audi con su nuevo A8, construido en aluminio y que abría una nueva era en la industria. Probábamos a fondo esta señorial berlina con motor V8 de 300 caballos que sobresalía por su confort de marcha y su rendimiento. Claro que para ello había que pagar más de 10 millones de pesetas.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

[illegible]

**SUJETO A
FINANCIACIÓN**



Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 119 a 182 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 106 a 164 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat Tipo 5 puertas Street 1.4 16v 70kW (95CV) gasolina. PVP recomendado no incluye los gastos de financiación ni de matriculación: 11.700€. Incluye IVA, transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio, sin condiciones de antigüedad del vehículo, y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 10.990€ con un plazo mínimo de 60 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 11.700,00€ con 72 cuotas mensuales de 210,84€. TIN 8,99%, **TAE 10,58%**, comisión de apertura (3,00%) 351,00€ al contado, importe total a plazos 15.531,48€ importe total adeudado 15.531,48€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o la que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/08/2019 o fin de unidades en stock (100 unidades). La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.