

**NO HAY QUIEN
LO PARE****NOVEDADES SALÓN DE FRÁNCFORT**

Eléctricos y mucho más

**AUDI RS7
SPORTBACK****VOLKSWAGEN
ID.3****LAMBORGHINI SIÁN
CUPRA TAVASCAN****PORSCHE
TAYCAN****SKODA
SCALA
MONTECARLO****Al volante**

PROBAMOS LO ÚLTIMO EN SUV

Prueba**Dacia Duster TCe 130 4x2****Prueba****Nissan Qashqai DIG-T 140****Prueba****Opel Crossland X 1.2 Turbo****Al volante****Audi Q3 Sportback****Al volante****Skoda Kamiq****Al volante****Hyundai Kona Hybrid****Al volante****Mazda CX-30****Nissan Juke****Contacto**



RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault CLIO

Diseñado para vivir



Nuevo Renault Clio: Consumo mixto WLTP (l/100 km) desde 4,1 a 6,3. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km) desde 109 hasta 142. Emisiones de CO₂ NEDC (g/km) desde 94 hasta 118.

Renault recomienda **elf**

f i YouTube renault.es

VALDERRAMA MASTERS

Al detalle



EL AGOSTO MENOS MALO

Nunca son buenas las cifras de siniestralidad, pero el mes de agosto ha sido el menos malo de nuestra historia desde que hay estadísticas, en 1993. Los 101 fallecidos en el mes de más tráfico rodado en nuestras carreteras demuestran que siempre hay margen de mejora en la lucha contra los accidentes de tráfico. Pero sigue preocupando la alta siniestralidad de los motoristas —62 fallecidos— y el uso del cinturón, que aún puede mejorarse, pues un 19 por ciento de los fallecidos no lo llevaba puesto.



UN SECTOR A LA CABEZA DE LA INNOVACIÓN

A pesar de la persecución que sufre el sector del automóvil desde todos los ámbitos, hay datos que hablan claramente de la vanguardia tecnológica en la que está instalado. Siempre en busca de mejorar sus productos, hacerlos más avanzados, seguros y eficientes, durante 2018 ha registrado un 26 por ciento más de patentes que el año anterior. Con Japón, Alemania y Estados Unidos como los tres países líderes.

Motor 16

Edita:

**GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.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 Benoit - mjbenoit@motor16.com

Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Consejero editorial: Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.

Boycá



ARI

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Sra. Ministra, no es posible

Mientras la ministra Ribera sigue con sus ocurrencias, corregidas desde la UE, las matriculaciones caen y los niveles de CO₂ crecen.

No tomen mis palabras solo como un desahogo, ni tampoco como un varapalo más al Gobierno en funciones, se trata fundamentalmente de constatar la frívola actuación de la ministra para la Transición Ecológica, Teresa Ribera, por carecer de la mínima responsabilidad lógica que requiere el cargo. Primero se comportó como una ignorante eco-activista con su declaración en la que afirmaba que «el diésel tenía los días contados». Ocurrencia nefasta que remató con el anuncio de una futura ley de cambio climático que prohibiría fabricar y matricular vehículos de combustión (gasolina, diésel, híbrido y de gas) a partir de 2040. Un enorme error, tal y como lo demuestra la reciente reprimenda de la comisaria europea de Industria y Mercado Interior, Elzbieta Bienkowska, al asegurar a España y otros países que una prohibición completa de vehículos nuevos de gasolina y diésel «no es posible», por su incompatibilidad con la actual legislación comunitaria. Además, plantea que los Estados miembros tienen la posibilidad de restringir el acceso de coches con motores de combustión en los centros urbanos, para mejorar la calidad del aire, pero prohibir la comercialización, importación y matriculación de estas matriculaciones no es compatible con las leyes de la Unión Europea. En resumidas cuentas, otra actuación más contra un sector del automóvil que es pieza fundamental para la economía del país. De hecho, mientras las matriculaciones caen en picado —un 31 por ciento en agosto y un 9 en lo que va de año—, las emisiones contaminantes siguen aumentando porque la

edad media del parque continúa creciendo y se han frenado las ventas de modelos diésel, que generan menos CO₂ que los de gasolina. Todos debemos estar comprometidos con la calidad del aire, pero con una regulación y criterios similares en toda la Unión Europea.

IN MEMORIAM

Imposible tratar de resumir en pocas líneas una vida como la de Ferdinand Piëch, legendario patriarca de Volkswagen y uno de los más poderosos empresarios que ha tenido nunca la industria alemana y europea del automóvil. Según sus más cercanos colaboradores, fue un brillante y meticuloso ingeniero, siempre en busca de la perfección y obsesionado con la innovación. Por el contrario, para sus enemigos, entre los que se encuentra una parte de la familia, era un Maquiavelo temido y afilado como un bisturí. Yo, como periodista, le conocí con la distancia que dan las ruedas de prensa y siempre me pareció un lúcido interlocutor al que no se le escapaba nada y tenía todo y a todos bajo control. De ahí que siempre haya pensado que, gracias a su carácter extremadamente exigente y duro, sacó adelante una maltrecha VW que perdía 1.000 millones al año en 1993. Después, este grupo se convirtió en un gigante mundial que ganaba 2.600 millones al año y daba trabajo a más de 500.000 personas. Ahora le toca el turno a su mujer, Úrsula, dueña y señora del consorcio familiar, siempre que no se case de nuevo. Un asunto más que Piëch dejó atado y bien atado. Descanse en Paz.

El anuncio del Gobierno de prohibir fabricar y vender coches de combustión en 2040 ha sido rápidamente contestado desde la Unión Europea. Los Estados miembros tienen la posibilidad de restringir el acceso de coches con motores de combustión en los centros urbanos, para mejorar la calidad del aire, pero prohibir la comercialización, importación y matriculación de estas matriculaciones no es compatible con las leyes de la Unión Europea.

pre haya pensado que, gracias a su carácter extremadamente exigente y duro, sacó adelante una maltrecha VW que perdía 1.000 millones al año en 1993. Después, este grupo se convirtió en un gigante mundial que ganaba 2.600 millones al año y daba trabajo a más de 500.000 personas. Ahora le toca el turno a su mujer, Úrsula, dueña y señora del consorcio familiar, siempre que no se case de nuevo. Un asunto más que Piëch dejó atado y bien atado. Descanse en Paz.

Nuevo Ranger RAPTOR



Hecho para dominar.

El nuevo Ford Ranger Raptor es el pick up definitivo. Solo aquellos que dominan su mente y su espíritu conquistan cualquier terreno, y el nuevo Ford Ranger Raptor, con sus 213cv de potencia y 500 Nm de par, suspensión FOX Racing y cambio de marchas electrónico está hecho para dominar. Desafía los entornos más exigentes del mundo con el nuevo Ranger Raptor.



Go Further

RANGER RAPTOR (SIN OPCIONES): CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 10,8 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 281 G/KM (DE 233 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo. ford.es

SUMARIO

Nº 1.761 • 10 al 23 septiembre de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- EN PORTADA NOVEDADES DEL SALÓN DE FRÁNCFORT

La electrificación va a ser la gran protagonista de los estrenos en Fráncfort... Pero habrá muchas más novedades.

6.- AUDI RS7 SPORTBACK

10.- BUGATTI CENTODIECI, FORD PUMA

12.- CUPRA TAVASCAN, MERCEDES GLE COUPÉ Y EQV

14.- PORSCHE TAYCAN, SKODA SCALA MONTECARLO

15.- OPEL CORSA E-RALLY, SEAT TARRACO FR PHEV

16.- VOLKSWAGEN ID.3

18.- CUATRO RUEDAS NUEVO NISSAN JUKE

Tras nueve años en el mercado, el precursor de los SUV urbanos se renueva por completo, mantiene el estilo y multiplica su tecnología.

20.- AUDI Q3 SPORTBACK

Audi lanza una versión más deportiva del Q3, con carrocería de estilo coupé y hasta 230 caballos de potencia.

22.- HYUNDAI KONA HYBRID

La gama del SUV coreano se amplía con una versión más ecológica, con tecnología híbrida y 141 caballos.

24.- KIA XCeed

La cuarta variante de la familia Ceed es este crossover que brilla por calidad y por una gama de motores eficientes y prestacionales

26.- SKODA KAMIQ

Skoda completa su oferta SUV por abajo con el Kamiq, que pasa a ser uno de los rivales a batir dentro de su clase.

29.- MAZDA CX-30

El motor Skyactiv-X de 180 CV le sienta de maravilla al CX-30.

30.- OPEL ASTRA

Con motores de tres cilindros y



aerodinámica de récord llega el nuevo Astra.

32.- VOLKSWAGEN T6.1

Volkswagen acaba de actualizar el modelo más camaleónico de su historia, que ahora se denomina T6.1 y que ofrece un universo de posibilidades

34.- OPEL CROSSLAND X 1.2 TURBO

Con este nuevo 1.2 Turbo de tres cilindros y 130 CV de potencia, el Crossland X presume ante la competencia.

38.- NISSAN QASHQAI DIG-T140

El Qashqai cobra más atractivo con este nuevo propulsor de gasolina con 140 CV, tremendamente refinado en marcha.

40.- DACIA DUSTER TCE

El último Duster es más refinado y atractivo, e incorpora mejoras de peso, como la nueva motorización TCe de gasolina con 130 CV

42.- FORD RANGER RAPTOR 2.0 ECOBLUE 213 CV

El Raptor de Ford es el Pick-up definitivo para casi cualquier cosa. Se atreve con todo

46.- PROBAMOS EL FORD RANGER ADAPTADO DE GEMA HASSEN-BEY

El pick up de Ford y la medallista paralímpica española hacen una pareja imparable.

48.- BAJO LA LUPA SEAT ARONA TGI

Seguimos con nuestro test de larga duración con el Seat Arona de gas natural, ya con más de 14.000 kilómetros en su haber.

50.- LA SEMANA

52.- LA MOVILIDAD DEL

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	6, 20
BUGATTI	10
CUPRA	12
DACIA	40
FORD	10, 42
HYUNDAI	22
KIA	24
MAZDA	28
MERCEDES	12
NISSAN	18, 38
OPEL	15, 30, 34
PORSCHE	14
SEAT	15, 48
SKODA	14, 26
VOLKSWAGEN	32

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 90 AÑOS DE FERRARI

Los actos de celebración del 90 aniversario de Ferrari y de sus 70 años en F-1 reúnen a miles de tifosi y se cierran con la gran victoria de Charles Leclerc en el Gran Premio de Italia.

61.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS
Y OFERTAS PARA COMPRAR
COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Síguenos
en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

600 CABALLOS SE ESCONDEN EN EL CAPÓ DEL NUEVO RS7, QUE COMBINA ESTE PODERÍO CON EL MILD HYBRID QUE REBAJA CONSUMOS



Acelerando...

Sean eléctricos o de gasolina, híbridos o de gas, diésel o de hidrógeno, las novedades que las marcas presentan este año en el Salón Internacional de Fráncfort siguen rompiendo récords de consumo, de aceleración, de autonomía o de conectividad. La industria automovilística no para, y menos que lo va a hacer inmersa en un cambio histórico que nos deparará muchas más sorpresas de las que ya hemos visto. Fráncfort da el pistoletazo de salida a todas las novedades que nos esperan para 2020. Son muchas y vienen acelerando.

AUDI RS7 SPORTBACK

Superdeportivo para cada día

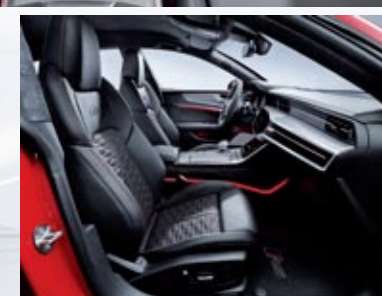
El nuevo RS7 Sportback, segundo modelo RS de los que hemos podido ver en directo en los alrededores de Munich, es un impresionante coupé deportivo que crece en anchura 4 centímetros entre las aletas delanteras respecto al A7 Sportback—con el que solo comparte cuatro paneles de su carrocería— para ofrecer un diseño de lo más agresivo. Destaca su parrilla Singleframe plana, ancha y sin contraste en los bordes, con la rejilla del radiador con estructura de panel tridimensional, unas grandes entradas de aire delanteras y aletas verticales

en negro brillante. En la trasera la banda luminosa que une los pilotos traseros o el sistema de escape cromado llaman la atención, así como el alerón que se extiende desde el portón trasero al superar los 120 km/h. Cuenta con faros LED de serie, los opcionales RS Matrix LED láser, está equipado con intermitentes dinámicos y muestra animaciones específicas RS al bloquear o desbloquear el vehículo con el mando. En el interior, aire futurista en un cuadro marcado por la doble pantalla. El conductor dispone de un display RS y pantallas específicas

en el Audi virtual cockpit con información sobre temperatura del sistema de propulsión, fuerzas G, presión de los neumáticos, el par, la potencia, la temperatura del aceite... Cuenta con un volante deportivo RS de cuero perforado, con nuevas levas de cambio RS, asientos deportivos y ofrece, por primera vez, configuración de cinco plazas, además de la clásica para cuatro ocupantes. Pero lo importante tiene que ver con aspectos mecánicos. Bajo el capó, el motor 4.0 TFSI con 600 CV y 800 Nm de par, con lo que acelera de 0 a 100 km/h en 3,6

Gregorio Arroyo/Andrés Mas/Javier Montoya

segundos. Su velocidad está limitada electrónicamente a 250 km/h, pero puede llegar a 280 km/h con el paquete Dynamic; y a 305 km/h con el Dynamic Plus. Unido a la tecnología Mild Hybrid de 48 V, entre 55 y 160 km/h puede circular con el motor apagado, y también dispone de un sistema de desconexión de cilindros para mejorar la eficiencia. El resultado es una reducción del consumo de hasta 0,8 l/100 km. Con cambio tiptronic de ocho velocidades y tracción quattro de serie con función launch control, el RS7 Sportback distribuye el par entre el eje delantero y trasero en una relación de 40:60 a través del diferencial central mecánico,



La pantalla muestra los modos RS1 y RS2 con información específica sobre rendimiento mecánico. El interior es futurista y deportivo... Y sobrado de calidad y lujo.

pudiendo llegar a enviar hasta un 70% hacia el eje delantero y hasta un 85% hacia el trasero. En cuanto a la suspensión, de cinco brazos en cada eje, es de serie la suspensión RS neumática adaptativa con control de altura: en la posición normal la carrocería del nuevo RS 7 Sportback está 20 mm más baja que la de un Audi A7 Sportback con suspensión estándar; a partir de 120 km/h desciende otros 10 mm. Y en opción, la suspensión RS con Dynamic Ride Control (DRC) mantiene el RS 7 Sportback aún más pegado a la carretera y mejora la estabilidad. Son de serie la dirección con relaciones deportivas, así como el Audi drive select con seis perfiles de conducción, in-

cluyendo los modos RS1 y RS2 personalizables, que pueden activarse directamente a través de un botón 'RS MODE'. La dirección dinámica a las cuatro ruedas también es opcional. Con neumáticos de 21 pulgadas de

serie —22 en opción— los frenos cuentan con discos perforados y ventilados (delanteros de 420 mm de diámetro y traseros de

370 mm) y aparte se ofrecen frenos cerámicos RS —34 kilos más ligeros que los de acero— con discos de 440 mm en el eje delantero y de 370 mm en el trasero.



Audi A1 citycarver

A la venta este **otoño**

Audi no se olvida de los nichos de mercado y entre los crossover trata de cubrir todos y cada uno de los huecos. Así lo hace con este derivado del A1 Sportback del que hereda buena parte de su tecnología y diseño. Eso sí, añade 4 centímetros de altura libre al suelo y un paquete opcional Dynamic que incluye pinzas de freno en color rojo, modo de conducción dinámico, actuador de sonido y una suspensión con amortiguadores de dureza variable.



Audi A4

Hasta **347 CV** en diésel

La berlina alemana se renueva recibiendo un nuevo lenguaje de diseño exterior y numerosos avances técnicos para no quedarse atrás frente a la competencia. El nuevo A4 dispondrá de seis motores y cinco de ellos tendrán tecnología Mild Hybrid, sistema que garantiza la etiqueta ECO. Las potencias oscilarán entre los 136 y los 347 CV.

Audi S8

Con 571 CV y sistema **Mild Hybrid**

Audi presenta en tierras alemanas su 'buque insignia', el S8, con unas características que dejan con la boca abierta. El Audi S8 recurre a un motor V8 biturbo 4.0 TFSI con una potencia de 571 caballos, desactivación selectiva de cilindros y tecnología de 48 voltios. Se trata, pues, de una berlina deportiva de altas prestaciones que, sin embargo, hace todo lo que está en su mano y en la de la tecnología para reducir los consumos al máximo. Así, la marca de los cuatro aros anuncia una reducción del consumo gracias a este sistema de 0,8 litros cada 100 km. El S8, que contará con el distintivo ECO de la DGT, también recurre a una suspensión neumática con sistema predictivo.

Esconde un motor V8 TFSI de 571 CV. Y recurre a la tecnología de 48 voltios.





48 VOLTIOS LO LLEVAN TODOS LOS AUDI QUE LLEGAN

AUDI RS6 AVANT

600 CV y 3,6 segundos en el 0-100 km/h

Dotado del espectacular propulsor V8 TFSI biturbo, en este caso con 600 caballos, el nuevo RS6 Avant acelera de 0 a 100 km/h en tan solo 3,6 segundos. Pero también es muy eficiente porque como su hermano, el S8, cuenta con desactivación de cilindros y sistema Mild Hybrid de 48 voltios; esto conlleva la etiqueta ECO de la DGT. El familiar deportivo de Audi tiene un cambio automático de 8 marchas, dos modos de conducción radicales, RS1 y RS2, y lleva una suspensión rebajada 20 milímetros respecto a un A6 Avant convencional.



◀ El 'tuneado' de marca está algo más marcado esta vez de cara a diferenciarlo bien del resto.



Audi SQ7 TDI

Desde **94.900 euros** con 435 CV

El Audi SQ7 TDI cuenta con un motor V8 de 435 caballos que utiliza la tecnología de 48 voltios para mover un compresor eléctrico que asiste a dos turbocompresores. Según la marca de los cuatro aros se trata de mejorar la respuesta de los turbos a bajas revoluciones,

pero también de eliminar de raíz el tiempo de respuesta desde que se pisa el acelerador. El resultado es una aceleración imponente fijada en un 0 a 100 km/h de 4,8 segundos para un 'tanque' de dos toneladas, lo que significa que acelera mejor que un Porsche Cayenne S. Estará disponible desde 94.900 euros.

Audi Q3 Sportback

Coupé compacto y **SUV**

Ya estaba tardando en llegar el Q3 en versión Coupé, un modelo bautizado con el apellidado Sportback al centrarse la denominación Q4 en el futuro e-tron. Pero la espera ha merecido la pena ya que el SUV compacto de Audi tiene un aspecto muy deportivo, un maletero de 530 litros y puede llevar tracción total quattro, cambio automático de doble embrague S-Tronic, seis modos de conducción, incluido uno off road, e incluso tecnología de 48 voltios que permite reducir el consumo en este caso 0,4 l/100 km. Al principio contará con cuatro motores, dos TDI de 150 y 190 CV, y dos TFSI de 150 y 230 caballos.



◀ El maletero del Audi Q3 Sportback cubica 530 litros, ni uno menos con respecto al del Q3 tradicional.



"Como un Golf" no es un Golf



desde
195€/mes* con My Renting

- Seguro a todo riesgo
- Mantenimiento incluido
- Estrena coche cada 4 años

Si te dicen que otro coche es como un Golf, ya lo sabes, solo un Golf es un Golf. Porque si un coche tuviera tanto estilo, tanta deportividad o tanta emoción como un Golf, se llamaría Golf.



Volkswagen

*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Golf Ready2Go/Last Edition TSI 85 kW (115 CV) 5 puertas con pintura metalizada. Plazo 48 meses. 48 cuotas de 195 € (IVA no incluido). Entrada: 3.372,71 € (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 30/09/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Emisión de CO₂ (g/km): 131 (NEDC:111). Consumo medio (l/100 km) de 5,8. Modelo visualizado: Golf Sport R-Line.

51.700 EUROS EL PRECIO DEL NUEVO BMW M135I XDRIVE



BMW Serie 1/M8 Coupé Competition/ BMW-X6 M50i

Aumenta **la deportividad** de la gama

El M8 Coupé Competition cuenta con un motor de gasolina de 8 cilindros M TwinPower Turbo 4,4 litros y 625 CV y se convierte en el motor más potente de los vehículos de serie de BMW. Con dos turbocompresores TwinScroll, inyección de alta presión y Valvetronic, acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos y de 0 a 200 km/h en 10,6. El X6 M50i rinde 450 CV y su consumo medio homologado WLTP es de 12 l/100 km. Por su parte el nuevo Serie 1 parte de los 28.800 euros.

► Todos los BMW Serie 1 de nueva generación contarán con faros LED, servicios conectados, instrumentación digital y los últimos avances en seguridad.



▼ BMW ha dotado al X6 M50i de un motor de doble turbo con 450 caballos.



▲ El M8 Coupé Competition rinde 625 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 s.



Ford Puma/Kuga

Ambos con versiones **híbridas**

Ford está a punto de reinventarse gracias a la llegada de numerosos modelos originales, ingeniosos, pero sobre todo muy ecológicos gracias a sus sistemas de hibridación. Entre ellos destaca el Ford Puma o el

► El original y práctico Puma ofrece un maletero de 456 litros más 80 adicionales.



nuevo Ford Kuga. Respecto al Puma, es un todocamino de 4,19 metros de longitud realizado sobre la base del Fiesta. El Puma contará con un motor 1.0 Ecoboost disponible con 125 o 155 caballos, y ambos con tecnología de 48 voltios por lo que contarán con la importantísima etiqueta ECO de la DGT. Además, el Puma ofrece un sorprendente maletero de nada menos que 456 litros con un doble fondo que añade otros 80 litros, suficientes para poder llevar dos bolsas de palos de golf en vertical. Por otra parte, el Kuga se renueva por completo ya que estrena plataforma, dimensiones y mecánicas con tres tipos de hibridación: hibridación ligera, híbrido autorrecargable e híbrido enchufable, además de propulsores de gasolina y diésel.



▲ El nuevo Ford Kuga se renueva por completo con nueva plataforma y mecánicas híbridas.

Bugatti-Centodieci

1.600 CV por 8 millones de euros

Bugatti celebra 110 años de historia y para celebrarlo los ingenieros y diseñadores de la exclusiva marca perteneciente al Grupo VW han creado esta joya denominada Centodieci, 110 en italiano. Basado en el Bugatti Chiron, las 10 unidades que se fabricarán de este megadeportivo cuentan con un motor de 16 cilindros en W, 8 litros de cilindrada, y nada menos que 1.600 caballos que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en solo 2,4 segundos. Alcanza los 380 km/h limitados.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMOVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

AQUÍ
ESTÁ TU
FUTURO
COCHE

Eléctricos
Plug In
Híbridos
Mild Hybrid
GLP
GNC
Hidrógeno



YA EN
TU KIOSCO
SOLO 3€

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



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

PODER ELÉCTRICO LA ELECTRIFICACIÓN SALPICA DE LLENO A MARCAS DE CORTE EMINENTEMENTE DEPORTIVO, COMO CUPRA

Cupra Tavascan

306 CV y 450 kilómetros de autonomía

Cupra redefine conceptos de rendimiento y eficiencia con este concept totalmente eléctrico denominado Tavascan. Cuenta con dos motores eléctricos, uno ubicado en el eje delantero y otro en el trasero, que suman 306 CV y dotan al conjunto de tracción total. Este prototipo es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos. La batería, situada en el piso del vehículo, tiene una capacidad de 77 KWh, suficiente como para homologar hasta 450 kilómetros de autonomía en el nuevo ciclo WLTP.

El Tavascan comparte la avanzada plataforma MEB del Grupo Volkswagen y combina los rasgos de un SUV con la elegancia de un coupé deportivo. Llama la atención el tamaño de las entradas de aire para refrigerar la batería, las llantas de 22 pulgadas y el difusor trasero.

El interior es vanguardista, con butacas tipo bacquet con altavoces integrados y conectividad para el móvil. La pantalla del salpicadero se puede desplazar lateralmente.



▲ El interior da sensación de espacio y está totalmente digitalizado. La pantalla central del salpicadero de 13 pulgadas se puede desplazar lateralmente hacia el lado del copiloto.



▲ La aerodinámica ha sido un componente fundamental a la hora de diseñar este prototipo. Rinde 306 CV y cuenta con tracción total.

Honda e Eléctrico, sencillo y funcional

Por fin vemos la versión definitiva del Honda e, el nuevo vehículo eléctrico compacto que encaja perfectamente en el estilo de vida urbano. Cuenta con un motor eléctrico que ofrece dos niveles de potencia: 136 CV y 154 CV. La batería es una de las más compactas y ligeras del mercado, tiene una capacidad de 35,5 KWh y le brinda una autonomía de hasta 220 kilómetros. En una toma de gran capacidad en apenas 30 minutos se carga al 80 por ciento. Exteriormente sustituye los retrovisores por cámaras y en el interior ofrece servicios conectados y asistentes basados en la inteligencia artificial.

▼ Ofrece hasta 220 kilómetros de autonomía. Ya se admiten reservas.



Mercedes GLE Coupé / EQV

Deportividad o 'transporte' eléctrico

El stand de Mercedes echa chispas debido a las novedades eléctricas y variantes AMG. El nuevo GLE Coupé retoca su imagen, se rodea de más tecnología y todas las versiones cuentan con tracción total y cambio automático. Llegará durante la primavera de 2020 con dos motores diésel, con 272 y 330 CV. Un escalón por encima se sitúa la versión AMG GLE 53 4Matic+ Coupé, ya con 435 CV y asociada a un sistema de hibridación suave de 48 voltios. Este último es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos.

La marca alemana también presenta su primer gran monovolumen totalmente eléctrico. El EQV, que se fabricará en Vitoria, tiene un motor de 204 CV y la batería de iones de litio con 90 KWh ofrece una autonomía de hasta 405 kilómetros. En su interior contempla hasta ocho plazas y funciones específicas en el asistente MBUX.

▼ El nuevo GLE Coupé llegará al mercado durante la primavera de 2020. Debuta con dos motores diésel con 272 y 330 caballos.



▲ En su gama introducirá más adelante una variante híbrida enchufable.



▲ El nuevo EQV ofrece de serie carga rápida que permite almacenar en la batería hasta un 80 por ciento en 45 minutos. El interior presenta hasta ocho plazas y la velocidad se limita a 160 km/h.



Hyundai i10 / EV Concept [45]

Uno **utilitario**, el otro **vanguardista**

El coqueto i10 siempre ha sido uno de los modelos más apetecibles y 'redondos' del segmento A. El nuevo modelo es 20 milí-

metros más ancho y 20 más bajo y mejora la habitabilidad gracias a su mayor distancia entre ejes. El interior es muy juvenil, ofrece

cuatro o cinco plazas y una conectividad líder en su segmento. El maletero cubica 252 litros. En su debut el i10 contará con dos motores de gasolina, un 1.0 tricilíndrico con 67 CV y un 1.2 con 84 ya de cuatro cilindros. Am-

bos se combinan con una caja manual o automática de cinco relaciones.

En la cita alemana la marca coreana desvela el prototipo eléctrico EV Concept [45]. Inspirado en el primer modelo Hyundai en



▲ El nuevo i10 es más ancho, más bajo y más espacioso. Ofrece un equipamiento muy completo y dos motores de gasolina, con 67 y 84 caballos.

▲ El EV Concept [45] marca el diseño de los futuros modelos eléctricos de Hyundai.

la década de los 70, señala el camino en cuanto a diseño se refiere de la inminente ofensiva eléctrica de Hyundai.



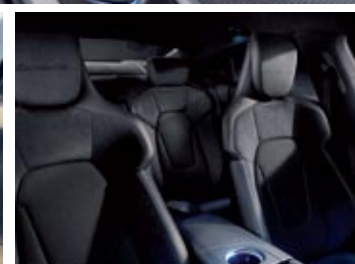
OPEL CORSA-E RALLY LOS 136 CV DE SU MOTOR ELÉCTRICO, SERVIRÁN A ESTE CORSA ELÉCTRICO PARA CORRER RALLYS EN ALEMANIA



Porsche Taycan

El **Porsche** eléctrico desde 156.000 euros

El nuevo Porsche Taycan tendrá dos versiones iniciales con 680 y 761 CV (Turbo y Turbo S) que son producidos por dos motores eléctricos, uno en cada eje. El Taycan mide 4,96 metros de largo y la máxima autonomía que anuncia, correspondiente con la versión Turbo, es de 450 km, que podría ser menos en función del uso. Y el primer Porsche eléctrico en versión Turbo S puede acelerar de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos. Y a nivel de capacidad, el Taycan cuenta con dos maleteros de 81 y 366 litros. Su batería tiene una capacidad total de 93,4 kWh.



▲ El primer Porsche cien por cien eléctrico partirá de los 156.000 euros con una autonomía máxima de 450 kilómetros en el mejor de los casos.

Skoda Scala Monte Carlo/Citigo iV/Superb Glamour, **deportividad** y ecología

Tradicionalmente las versiones más deportivas de la gama Skoda reciben el nombre de Monte Carlo, en honor a esa exclusiva ciudad de la Costa Azul francesa, por su glamour o por los más de 100 años de historia de los deportes del motor. Y ahora le toca el turno al nuevo Scala de recibir este acabado con un marco negro brillante específico de la parrilla del radiador, flanqueado por los faros delanteros full-LED y partes del faldón delantero rediseñado también en negro. También adoptan este color negro las letras de la inscripción Skoda, que sustituyen al logo de la marca en el centro del portón trasero. La vista lateral del modelo destaca por unas llantas de aleación negras de 17 pulgadas (opcionalmente, de 18 pulgadas) con un diseño especial Monte Carlo, así como por las carcasas de los retrovisores y umbrales laterales negros. En el interior vemos asientos deportivos, techo panorámico, volante deportivo, pedales de aluminio... Skoda también ha llevado a Fráncfort sus alternativas electrificadas. Se trata del Citigo iV totalmente eléctrico y del Superb iV, un híbrido enchufable que hereda del Passat GTE todo el sistema híbrido, con 215 CV y 55 km de autonomía.

► El Skoda Scala Monte Carlo tiene un acabado exterior específico con muchas piezas en negro brillante. Y también un interior muy deportivo con volante especial, pedales de aluminio, asientos deportivos tipo baquet y un equipamiento que incluye hasta techo de cristal.

► El Skoda Citigo iV es la versión eléctrica del urbano checo. Tendrá 265 km de autonomía.

▼ El Superb iV hereda del VW Passat todo el sistema híbrido enchufable.



Opel Corsa e Rally

El primer **eléctrico** de rallies

Opel ha sido la primera marca en el mundo en presentar un coche eléctrico de rallies. La firma alemana va a poner en marcha el primer campeonato monomarca del mundo exclusivo para coches eléctricos. Y la montura elegida será en todos los casos el nuevo Opel Corsa-e, del que ya se pueden hacer pedidos. Bajo el nombre oficial de Copa ADAC Opel e-Rally el nuevo campeonato arrancará en el verano de 2020 y constará de al menos 10 pruebas clasificatorias, que se disputarán durante las pruebas del Campeonato Alemán de Rallies y otros eventos automovilísticos. Esta competición durará hasta 2021 y será conocida como 'Super Temporada'. El Corsa-e de rallies cuenta con un motor eléctrico con el equivalente a 136 CV, batería de 50 kWh, carrocería aligerada y protección antivuelco, entre otros. Y 15 unidades estarán listas para la temporada 2020-2021.

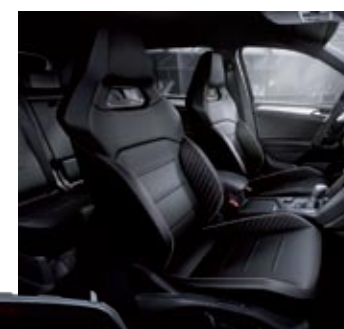


▲ El Opel Corsa-e de rallies es el primer coche eléctrico presentado para esta especialidad.

Seat Tarraco FR PHEV

Hasta **50 km** en modo eléctrico

Hasta principios de 2021, Seat añadirá seis modelos eléctricos e híbridos enchufables en su gama. La versión eléctrica del Mii y el Born serán los dos primeros modelos 100% eléctricos de la marca, mientras que la nueva generación del León y el Tarraco contarán con una versión híbrida enchufable. Por su parte, el Cupra León y el Cupra Formentor también dispondrán de una variante híbrida enchufable. Pero de momento Seat ha presentado en el salón alemán su Tarraco PHEV, además con acabado FR, mucho más deportivo. El conjunto motriz electrificado del primer híbrido enchufable de la marca, ofrece una potencia conjunta de 245 CV, gracias a un motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV y a otro eléctrico de 116 CV, con unas baterías de iones de litio de 13 kWh que permite conducir alrededor de 50 km en modo eléctrico y que le otorgará la etiqueta 0 de la DGT. El Tarraco FR pasa de 0 a 100 km/h en 7,4 segundos.



▲ El acabado FR otorga al Tarraco PHEV un toque deportivo que no desentona con su filosofía de coche ecológico. Y es que el nuevo SUV español podrá recorrer hasta 50 kilómetros en modo eléctrico con una sola carga.



LA PRÓXIMA PRIMAVERA LLEGARÁ EL VW ID.3, UN COMPACTO ELÉCTRICO CON HASTA 550 KM DE AUTONOMÍA Y 204 CV DE POTENCIA



VOLKSWAGEN ID.3

Desde menos de **30.000 euros**.

Por fin Volkswagen ha dado a conocer de forma definitiva su primer eléctrico diseñado y construido desde cero. Es tracción trasera, puede llevar baterías con hasta 550 km de autonomía, tiene un motor eléctrico con el equivalente a 204 caballos, las baterías tienen una garantía de 8 años o 160.000 km, su maletero cubica 385 litros y la versión básica tendrá un precio estimado por debajo de los 30.000 euros. El ID.3 es casi tan largo como un Golf. De he-

cho sus medidas son 4.261 mm de largo, 1.809 mm de ancho y 1.552 mm de alto, con una batalla de 2.765 mm. Eso sí, su peso en vacío parte de los 1.719 kilos, que son 104 kilos más que el actual Golf eléctrico de 136 caballos.

Para 2023, tan solo la marca Volkswagen habrá invertido unos 9.000 millones de euros en movilidad eléctrica y producirá más de diez millones de

vehículos eléctricos en los próximos diez años; de hecho el ID.3 es el primero de los 20 modelos eléctricos que están por venir. Se trata del primer Volkswagen que se basa en la nueva plataforma modular de propulsión eléctrica denominada MEB. Con un sistema de baterías escalable, el ID.3 ofrecerá tres tipos de batería: de 45 kWh y autonomía de hasta 330 km; 58 kWh, con autonomía de hasta 420 km, que será la más demandada por el público; y de 77 kWh, con una autonomía estimada siempre en ciclo WLTP

de hasta 550 km. El ID.3 cuenta con una capacidad de carga máxima de 7,2 Kw (corriente alterna) y 50 kW (corriente continua). Y opcionalmente podrá cargar con corriente continua de 100 kW que permitirá cargar en solo 30 minutos alrededor de 290 km de autonomía. Ya está abierta la lista de pedidos pero



We Charge, incluida la red Ionity que tiene repartidos por Europa más de 100.000 puntos de recarga.

El interior del ID.3 de Volkswagen es revolucionario por presentación, tecnología y espacio. Carece de túnel central y según la marca ofrece una habitabilidad para cinco pasajeros similar a la de una berlina de tipo medio-bajo. Además, el coche interactúa tanto con el conductor como con el entorno. El salpicadero lo



El interior del nuevo ID.3 es minimalista pero muy práctico gracias a la ausencia de túnel central y a una gran pantalla táctil de 10 pulgadas. El eléctrico de Volkswagen podrá montar packs de batería de tres diferentes capacidades.



el coche no llegará a los concesionarios hasta principios de verano que viene.

El primer modelo ID.3 que se venderá será una edición especial 1st con tres variantes de equipamiento, con la batería intermedia y con una potencia de carga de 100 kW. Además, quienes adquieran el ID.3 1st pueden obtener hasta 2.000 kWh de electricidad gratis para cargar sus vehículos durante un año. Esto se aplicará a todos los puntos de carga conectados a

preside una gran pantalla de 10 pulgadas. Opcionalmente también podrá llevar un Head-up display de realidad aumentada que proyectará toda la información relevante en el parabrisas como nunca antes se había visto. Todo en este modelo eléctrico funciona de manera táctil. Y el sistema multimedia está equipado con navegación actualizable. El ID.3 tiene todos los ingredientes para relanzar definitivamente la tecnología eléctrica. Ganas y dinero desde luego han puesto.

Lamborghini Sián

Solo se fabricarán **63 unidades**

Tiene un motor V12 con 785 caballos de potencia por lo que su sonido, que seguramente emocionará como todos, queda asegurado. Sin embargo el nuevo Lamborghini Sián es a su vez un ultradeportivo híbrido gracias a su sistema de 48 voltios, integrado en la caja de cambios, que genera una potencia adicional de 34 caballos. Un sistema híbrido único en el mundo gracias a un sistema de acumulación de energía por medio de un supercondensador que es tres veces más potente que una batería de ion litio del mismo peso y tres veces menos pesado que una batería de su potencia. Hay que hablar entonces de 819 CV y una aceleración de 0 a 100 km/h de 2,8 segundos.



La fibra de carbono se ha utilizado en la fabricación del Sián. Está pintado en Verde Gea.



VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO

El Crossover urbano **se abre** al cielo

La próxima primavera Volkswagen pondrá a la venta en España el T-Roc Cabrio. Este crossover compacto y exclusivo recurre a una capota de lona de alta calidad que se acciona en solo 9 segundos y siempre que no se superen los 30 km/h. Pero el T-Roc Cabrio tiene otras ventajas como la excelente altura al techo en las plazas traseras incluso para personas de estatura elevada y la magnífica inclinación del respaldo trasero que no obliga a ir con una postura forzada como en otros modelos de este estilo. El T-Roc Cabrio está disponible con dos eficientes motores de 115 y 150 CV exclusivamente en gasolina y con cambio manual de 6 velocidades o automático de doble embrague y 7 marchas para la versión más potente.



La capota de lona del T-Cross Cabrio es de gran calidad y se acciona en solo 9 segundos.





NO DEJA DE SER UN JUKE, AUNQUE ES UN COCHE TOTALMENTE NUEVO, QUE MEJORA LOS PUNTOS DÉBILES DE LA GENERACIÓN ANTERIOR



Pisando fuerte

Así es como llega el nuevo Juke, un elegante y atlético crossover compacto con aire de coupé, evolucionado y seguro de sí mismo que, sin perder la esencia de la anterior generación, es completamente nuevo y reinventa el segmento en el que fue pionero.

Mª Jesús Benoit | mjbeneit@motor16.com

Partiendo de la experiencia del millón de compradores europeos de la primera generación del Juke, Nissan ha desarrollado un sustituto, que marca una nueva dimensión en los crossover urbanos, el segmento que creó hace nueve años este modelo. Si en aquel momento rompía mol-

des, con su estética singular, que despertaba pasión u odio, ahora vuelve a marcar la pauta reinventando el segmento en el que fue pionero. Y lo hace tras una profunda renovación, que mantiene la esencia del primer Juke con una personalidad especial, que resaltan la elegante apariencia y movilidad que desprenden ahora su diseño, de nuevo

innovador por su aspecto atlético, esbeltez de líneas y el techo flotante de estilo coupé, acompañados de unas llantas de aleación, que pueden llegar a las 19 pulgadas. Todo ello conservando sus característicos faros circulares inferiores, y con los principales con nueva forma de 'Y', equipados con tecnología full-LED de serie y enmarcando la parrilla

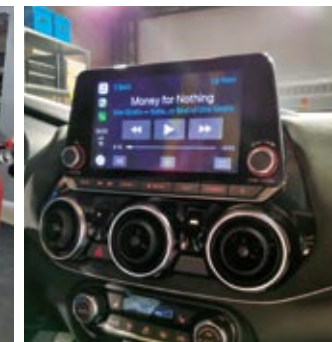
V-Motion de Nissan bordeando el capó. Construido sobre la plataforma desarrollada por la Alianza Renault/Nissan, el nuevo Juke crece en tamaño para ofrecer más espacio para piernas y cabeza de los pasajeros traseros, con 5,8 y 1,1 cm más para rodillas y cabeza, respectivamente. Se resuelve uno de los puntos débiles de la anterior generación, junto al escaso maletero y la merma de visibilidad de un pilar A demasiado ancho, que también se solventan en esta nueva generación con un espacio de carga de 422



▲ Nada desentona en un salpicadero en el que domina la pantalla táctil de ocho pulgadas, imprescindible en esa apuesta por la conectividad, que ofrece el Nissan Connect.



▲ Mayor espacio para cabeza y piernas en las plazas traseras, asientos deportivos de serie en las delanteras, con altavoces integrados, y materiales de calidad y tacto suave.



◀ El aumento de habitabilidad y maletero, de doble fondo y fácil acceso, lo convierte en uno de los mejores modelos de su segmento en cuestión de espacio.

único motor que se ofrece asociado a un cambio manual de seis marchas o al deportivo DCT de siete, con doble embrague y levas en el volante, que cuesta 1.400 €. También hay un selector de modos de conducción (Eco, Normal y Deportivo).

Cuatro acabados, incluido el nuevo N-Design, que apuesta por la personalización, integran la gama que llegará a los concesionarios a finales de noviembre y celebra el lanzamiento con 60 unidades de la Premiere Edition. Un Juke especial, que incorpora el cambio automático DTC y todo el equipamiento y tecnología disponible en el nuevo modelo. Cuesta 28.850 € y destaca por el negro metalizado combinado con techo y personalización exterior en el exclusivo tono Fuji Sunset, con el que se completan los once colores disponibles.

litros, accesible y de doble fondo, y una visión más completa de la carretera a través del parabrisas. Mayor tamaño y notable incremento de equipamiento, que no impide rebajar el peso 23 kilos, gracias al uso del acero de alta resistencia.

Porque si de equipamiento se trata, al Juke 2020 no le

faltan tecnologías de seguridad novedosas en este modelo y en el segmento, como el Sistema anti-colisión frontal inteligente con detección de peatones y ciclistas, el reconocimiento de señales de tráfico, el control inteligente de cambio de carril, la alerta de tráfico trasero o control de ángulo muerto, que también devuelve al Juke a su carril. También están disponibles las aplicaciones Nissan Connect, de información y entretenimiento

con wifi integrado, y Nissan Connect Services, que permite controlar múltiples funciones del coche, elementos que lo convierten en el Nissan más conectado de la historia. Se añade el avanzado y efectivo sistema ProPilot, un primer paso para la conducción autónoma, disponible por primera vez en este singular crossover.

Al Juke lo impulsa el DIG-T turboalimentado 1.0 de tres cilindros y 117 caballos. Un

▲ Sin perder la esencia de la anterior generación, es un coche completamente nuevo, que estrena soluciones innovadoras.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 DIG-T
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3
Cilindrada (c.c.)	999
Potencia máxima/rpm	117 CV/5.250
Par máximo/rpm	20,4 mkg/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 o Aut. 7
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/65 R16
Peso (kg)	1.212
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.210/1.800/1.595
Volumen maletero (l)	422
Capacidad depósito (l)	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	10,4 (11,1)
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	-
Emisiones CO ₂ (g/km)	-
Precios desde... (euros)	19.900



La gama del Q3 se desdobra con una versión de aire coupé que no pierde ninguna de las virtudes del Q3 clásico... Y añade un punto deportivo que le va a hacer triunfar. A la venta en otoño, sumará versión Mild Hybrid para reforzar su eficiencia.



El Q3 deportivo

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Las posibilidades de desarrollo de los SUV parecen no haber llegado a su fin, sobre todo si, como ocurre en la actualidad, este tipo de modelos siguen conquistando clientes. Por eso marcas como Audi continúan buscando alternativas con las que destacar y hacer más atractivos y exclusivos sus modelos. El nuevo ejemplo de esto es este Q3 Sportback que llega en otoño al mercado.

Un modelo realizado sobre la carrocería del Q3 'a secas' y que brilla por un estilo propio con rasgos de coupé, en la parte trasera, donde la caída del techo le proporciona un punto deportivo muy apreciable. Además su estampa se

ve reforzada por una longitud 16 mm mayor respecto al Q3, con lo que llega a los 4,50 metros totales y por una altura que baja 2,9 centímetros para asentarlos más en la carretera reforzando sus rasgos de coupé frente a los de crossover.

Hay otros rasgos exteriores que brillan con luz propia, como la parrilla Singleframe en negro dotada de un diseño tridimensional o las tomas de aire trapezoidales en ambos lados del paragolpes así como la zona inferior del coche y los pasos de rueda rematados en color negro para contrastar con la carrocería.

Y en la trasera, dominada por la luneta inclinada llaman la atención los paneles aerodinámicos, las entradas de aire

de todos los grupos ópticos en forma de cuña.

El Q3 Sportback no es solo estilo deportivo, sino que ha sido diseñado para ofrecer el mejor comportamiento en toda circunstancia y terreno, desde el asfalto a los caminos sin asfaltar. Para garantizar ese comportamiento ofrece de serie dirección progresiva que se vuelve más directa a medida que aumenta el ángulo de giro, así como la suspensión deportiva. Y si buscamos más, en opción ofrece suspensión con control de amortiguación damper control. El conductor puede ajustar el dinamismo con el control dinámico de conducción Audi drive select, que es de serie, y que trabaja sobre el rendimiento del motor y de la caja de cambios, además, del control electrónico de los amortiguadores (con la suspensión con control de la amortiguación) y de la asistencia de la dirección.

En la parte mecánica, en Audi han optado por dotar

de todos sus avances al Q3 Sportback. Motores TDI y TFSI, alternativas Mild Hybrid, cambio s tronic y tracción quattro forman parte de las alternativas de este modelo. Serán dos motores de gasolina, con 150 y 230 caballos y dos diésel, con 150 y 190 caballos, los que lleguen en un primer momento. Y más adelante lo hará una versión de hibridación ligera con batería de 48 voltios sobre el 1.5 TFSI de 150 caballos, que le hará acreedor a la etiqueta ECO de la DGT. Los motores menos potentes optan por la tracción delantera como sistema de propulsión, mientras que en los de 190 y 230 caballos únicamente se ofrecerá la tracción total quattro.

En el interior se ha trabajado para ofrecer el máximo confort y el mejor aprovechamiento del espacio. Con una distancia entre ejes es de



El maletero parte de 530 litros. En el salpicadero destaca su instrumentación digital, con pantalla de 10,1 pulgadas. Cambio manual o s tronic.



2,68 m el habitáculo se puede ajustar a cada necesidad y así, por ejemplo, el asiento trasero, que se divide en tres secciones y cuenta con siete posiciones de ajuste en inclinación, se puede desplazar longitudinalmente 13 centímetros para ampliar la capacidad del maletero—entre 530 y 1.400 litros—o el espacio para ocupantes. Además puede equipar un portón de accionamiento eléctrico, con un control gestual

Y en el cuadro de instrumentos, la digitalización se muestra en todo su esplendor, con una pantalla central de 10,25 pulgadas que es de serie desde el nivel básico. Y se puede optar por el Audi vir-

tual cockpit plus con pantalla de 12,3 pulgadas. Además de una pantalla táctil central de 10,1 pulgadas en el centro del salpicadero, que emite una respuesta acústica cuando se selecciona una función. Incorpora servicios online de Audi connect como la información de tráfico online y la búsqueda de puntos de interés o gracias a la interconexión de la flota de vehículos de Audi, el Q3 Sportback recibe y proporciona información sobre aparcamientos, límites de velocidad

o información de semáforos (Traffic light) es una nueva función dentro de los servicios Car-to-X que se irá añadiendo en diferentes ciudades.

Para rematar brilla en sistemas de seguridad y ayuda a la conducción, pues de serie ofrece aviso de salida involuntaria de carril y aviso de cambio de carril. También el Audi pre sense front emite avisos si una colisión frontal es inminente y puede frenar a fondo e iniciar las medidas de seguridad del Audi pre sense ba-

sic. Además, otros sistemas se ofrecen en opción como el asistente de conducción adaptativo, la cámara de 360 grados que asiste al aparcar o maniobrar, el asistente de tráfico cruzado...

Con todos estos elementos y su estilo más dinámico y deportivo, en Audi confían mucho en este Q3 Sportback, un modelo que llegará en otoño, con un precio a partir de 39.220 euros para el 35 TFSI, (3.000 euros más que el Q3 normal).

FICHA TÉCNICA

MOTOR	35 TFSI	45 TFSI	35 TDI	40 TDI
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.)	1.498	1.984	1.968	1.968
Potencia máxima/rpm	150/5.000-6.000	230/5.000-6.700	150/3.500-4.000	190/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5/1.500-3.500	35,7/1.500-4.400	34,6/1.750-3.000	40,8/1.900-3.300
Tracción	Delantera	Quattro	Delant/Quattro	Quattro
Caja de cambios	Man. 6 vel.	Aut. 7 vel.	Man. 6 vel/Aut. 7	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	216/65 R17	216/65 R17	216/65 R17	216/65 R17
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.500/1.840/2.680	4.500/1.840/2.680	4.500/1.840/2.680	4.500/1.840/2.680
Volumen maletero (l)	530/1.400	530/1.400	530/1.400	530/1.400
De 0 a 100 km/h (s)	9,6	6,5	-/9,3	8,3
Velocidad máx. (km/h)	204	233	-/205	217
Consumo mixto (l/100 km)	6,6	8,6	-/5,9	7
Emisiones CO2 (g/km)	150	194	-/153	183
Precios desde... (euros)	39.220	50.660	40.690	N.D.



En la parte posterior, en la zona del techo, es donde se concentra el estilo coupé de este Q3 Sportback.



Híbrido, pero Kona

El Hyundai Kona suma una nueva versión a su gama que le permite ofrecer un abanico de sistemas de propulsión de lo más completo. El híbrido brilla por su eficiencia y tecnología sin perder ninguna de las virtudes que han convertido en éxito al SUV coreano.



Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Puede que el Kona sea el producto más redondo de Hyundai en la actualidad; y tal vez también el de los últimos años de la marca. Y por eso, en la marca coreana exprimen todas sus posibilidades y su capacidad de adaptación a todo tipo de exigencias. Por eso, en Hyundai afirman que este Kona ostenta el récord de ser el modelo del mercado que puede moverse con mayor diversidad de sistemas de propulsión: empezaron con motores de gasolina, sumaron después los diésel y la versión eléctrica y ahora llega como guinda el Kona híbrido. Eso por ahora, porque no sería descartable una versión híbrida enchufable con la tecnología que la marca ya ofrece en el Ioniq.

Mientras tanto, con este Kona híbrido la marca añade uno más a su colección de etiquetas ecológicas ECO; y da una alternativa más a los clientes sin perder ninguno de los rasgos que han convertido al Ko-

na en un éxito comercial. Y los combina con los ingredientes de su familia más ecológica, la del Hyundai Ioniq, pues de este modelo hereda gran parte de sus componentes. El actor principal sigue siendo el motor de gasolina 1.6 GDi, que rinde 105 CV de potencia. El propulsor eléctrico aporta 44 caballos por sí mismo, y cuando los dos se ponen a trabajar codo con codo la potencia combinada del sistema es de 141 CV, y hasta 27,0 mkg de par máximo. Para el cambio se recurre a la también conocida transmisión automática

de seis velocidades con doble embrague, levas en el volante y un programa Sport.

El sistema híbrido se completa con una batería de polímeros de iones de litio con 1,56 kWh de capacidad, que se recarga por la frenada regenerativa o el propio motor. Gracias a ello puede recorrer alrededor de dos kilómetros en modo eléctrico y homologar un consumo medio, bajo el ciclo WLTP, de 5,0 l/100 km.

Y todo esto se une con los últimos avances para ofrecer rendimiento, dinamismo y eficiencia. Porque aprovechando

su llegada, Hyundai ha dotado al Kona Hybrid de avances como las últimas tecnologías de seguridad incluidas en el Hyundai Smart Sense, que controla el entorno del coche en todo momento y puede incluir elementos como advertencia de colisión frontal con frenada automática y capacidad para detectar peatones y ciclistas, control de crucero adaptativo opcional con Stop & Go, asistente de seguimiento de carril, sistema de advertencia de límites de velocidad, detector de ángulo muerto y la advertencia de colisión de tráfico cruzado trasero.

También es el primer Hyundai en incorporar la tecnología Bluelink, un dispositivo de conectividad con el que el coche va siempre conectado y puede ofrecer información en tiempo real sobre tráfico, aparcamientos, radares o estaciones de servicio gracias a los servicios Hyundai LIVE. Además, a través del Bluelink se pueden abrir o cerrar las puertas del coche desde el móvil, tener un



► El cambio, de doble embrague y seis marchas, cuenta con levas en el volante. La calidad de acabado es uno de los puntos fuertes del Kona Hybrid.



PRESENTACIÓN MUY VISTOSA ESTRENA LA PANTALLA CENTRAL DE 10,25 PULGADAS. Y EL CUADRO DE INSTRUMENTOS CONTEMPLA UNA PANTALLA DIGITAL DE 4,2 PULGADAS



▲▲▲ La parte mecánica la hereda del Ioniq. El motor de gasolina y el eléctrico suman 141 caballos. Acelera en 11,2 segundos en el 0-100 km/h y alcanza los 160 km/h. Y con un comportamiento como el de cualquier Kona.



diagnóstico del coche o cargar el móvil en la toma inalámbrica situada en la consola.

Un último avance relacionado con la eficiencia es el asistente de conducción Eco-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO		1.6 GDI
Nº de cilindros		4, en línea
Cilindrada (cc)		1.580
Potencia máxima/rpm		105 CV/5.700
Par máximo/rpm		15,0 mkg/4.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia		32 kW (44 CV)
Par máximo		17,3 mkg
Potencia máxima total		141 CV
Par máximo total		27 mkg
Tracción		Delantera
Caja de cambios		Aut. 6 velocidades
Frenos del/tra.		Discos ven./Discos
Peso (kg)		1.880
Largo/Ancho/Alto (mm)		4.165/1.800/1.565
Maletero (l)		361/1.143
Capacidad del depósito (l)		38
Tipo de batería		Iones de litio
Capacidad de la batería		1,56 kWh
De 0 a 100 km/h (s)		11,2
Velocidad máx. (km/h)		160
Vel. máx. en eléctrico		N.D.
Consumo mixto (l/100 km)		5,0
Emissiones CO2		90 g/km
Alcance en eléctrico (km)		Máximo 2 kms
Precios desde... (euros)		26.190



DAS que integra la información sobre la ruta recibida a través del sistema de navegación, y sugiere al conductor cuándo acelerar, frenar o levantar el pie del acelerador para rebajar los consumos.

Lo mejor de todo es que esta batería de dispositivos no interfieren en una conducción que es tan divertida y emocionante como la de cualquier Kona. El Hybrid tiene el mismo carácter que sus hermanos y lo demostró en nuestro

recorrido entre Sevilla y Sanlúcar de Barrameda. Por todo tipo de carreteras demuestra carácter, empuje, pero también comodidad y suavidad en marcha. El tacto de la dirección es magnífico y suspensiones y frenos están a gran nivel. Y el cambio de doble embrague, rápido y suave, casa a la perfección con este modelo. Un recorrido por autopistas, carreteras y pistas en el que alternamos modo Eco y modo Sport en la conducción –se

nota aquí su mayor carácter y viveza de reacciones– para firmar un consumo medio de 6,1 l/100 km, dato revelador de su eficiencia, pues lo completamos a buen ritmo y casi sin tráfico urbano, donde mejor rendimiento logran los híbridos.

Los precios redondean la jugada, con un coste de partida de 26.190 euros, a los que se pueden descontar hasta 3.600 por promoción, financiación y entrega de coche.

PRECIO		26.190 €
	EMISIONES DE CO ₂ : 90 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Comportamiento dinámico. Calidad de acabado y equipamiento. Consumo y precio.	 Visibilidad trasera. Capacidad de maletero. Suspensión firme en terreno bacheado.



DIFERENTE EL XCEED DE KIA SOLO COMPARTE LAS PUERTAS DELANTERAS CON EL CEED COMPACTO DE 5 PUERTAS. ES MUY EXCLUSIVO



Huye de la rutina

Con una estética original y exclusiva que huye de la rutina, una completa y eficiente gama de motores, y una calidad al nivel del mejor modelo de categoría premium, el nuevo Xceed de Kia llega al mercado español con una gama que parte de los 22.800 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Con una longitud total de 4.395 mm, el Kia Xceed es 85 mm más largo que el Ceed de cinco puertas y 90 mm más corto que el Sportage. La marca coreana, que deja claro siempre que puede que la gama Ceed es un producto cien por cien europeo, ha querido situar al recién llegado en una posición estratégica interesante ya que el Xceed mide lo que un Seat Ateca o un Nissan Qashqai pero rompe radicalmente con un diseño coupé para convencer a un cliente que ya se empieza a cansar de tanto SUV al uso.

La altura libre al suelo del Kia Xceed es de 174 mm con ruedas de 16 pulgadas y de 184 mm con las de 18 pulgadas, un incremento de hasta 42 mm con relación al Ceed de cinco puertas. Y eso implica que además de poder circular

ocasionalmente por caminos de tierra sencillos sin romper nada ahí debajo, la altura del asiento elevada 42 mm con relación al Ceed facilita la entrada y la salida de los ocupantes, que por cierto a pesar de su estilo coupé, se tendrán que agachar menos que en el ProCeed para acceder a las plazas traseras. El voladizo trasero más largo que Kia ha querido añadir al Xceed (en realidad lo

único que comparte exteriormente el Xceed con el Ceed son las puertas delanteras) hace posible un maletero mayor ya que el volumen de carga del Xceed se sitúa en 426 litros, 31 más que el Ceed. Lo que sí comparte el Xceed con su hermano pequeño es la extraordinaria calidad de un interior donde es difícil, por no decir imposible, detectar algún fallo de acabado. El Xceed es un

producto de categoría con una calidad semejante y muchas veces superior a la que puede mostrar cualquier modelo de marca europea generalista e incluso premium.

Y el espacio interior sin ser para tirar cohetes, sí que cumple correctamente porque un adulto de 1,86 metros no roza con la cabeza en el techo de las plazas traseras ni con las piernas en el respaldo delantero. El coche tampoco tiene un túnel central muy voluminoso, sin embargo un ocasional ocupante central del asiento trasero se encontrará con que el apoyabrazos central delantero invade demasiado su espacio para las piernas.

El Xceed recurre a un calibrado específico de la suspensión y algunos componentes nuevos. Por ejemplo, cuenta con topes de extensión hidráulicos en los amortiguadores,



▲ El tamaño del maletero es correcto superando el del Ceed de 5 puertas. El mueble con las salidas de aire invade mucho la parte trasera.

porque el coche se sujeta de maravilla, facilita la trazada y muestra unas reacciones neutras e incluso un tacto deportivo que nos hace olvidar que conducimos un crossover. Algo menos nos ha gustado la respuesta de la amortiguación en asfalto roto, resaltos o carreteras muy bacheadas ya que no hemos notado tanto esa mejora en confort, aunque sí la reducción del sonido de rodadura y las menores vibraciones estructurales provocadas en esos escenarios. Nada que objetar en asfalto

de gasolina turboalimentados con inyección directa (T-GDi). Este motor de tres cilindros y 1.0 produce 120 CV, mientras que el T-GDi de cuatro cilindros y 1.4 rinde 140 CV. También habrá un T-GDi 1.6 ya vistos en los Ceed GT y ProCeed GT para la versión más potente de la gama Xceed con 204 CV. En diésel el Xceed estará disponible con dos propulsores Smartstream de 1,6 litros de cilindrada con 115 o 136 CV. Durante la primera toma de contacto con el coche hemos podido conducir el



▲ Los tarados y elementos de suspensión específicos del Xceed permiten que mantenga el aplomo a pesar de su mayor altura.

para suavizar la marcha. Y también han suavizado la resistencia de los muelles delanteros y traseros un 7% y un 4%, respectivamente, para ganar confort y estabilidad. Por último, el coche adopta un

amortiguador dinámico en el eje trasero, que limita el ruido de rodadura y las vibraciones estructurales. Al volante del Xceed todo este 'tuneado' técnico se aprecia en cuanto llegan las primeras curvas

'bueno' donde el aplomo, de coche grande, y la mullida suspensión, transmiten calidad de rodadura y hacen un magnífico trabajo.

La oferta mecánica del Xceed consta de tres motores

1.6 CRDi de 136 CV con cambio DCT y el 1.4 GDi de 140 CV manual y automático. Y como el Xceed solo pesa 30 kilos más que su hermano pequeño el Ceed de 5 puertas, lo cierto es que las impresiones obtenidas no distan mucho de las logradas en el último.

Con un cambio manual muy preciso, uno automático DCT especialmente eficiente y rápido, y un rendimiento en ambos casos muy equilibrado en relación a los consumos, la oferta mecánica del Xceed parece adecuada, sobre todo si pensamos que además de estos cinco motores, la marca tiene previsto lanzar a finales de 2020 un Xceed Mild Hybrid de 48 voltios y un Xceed híbrido enchufable. El coche está disponible desde 22.800 euros que se quedan en 16.700 con todos los descuentos posibles.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDi 120	1.4 T-GDi 140	1.6 T-GDi 204	1.6 CRDi 115	1.6 CRDi 136
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.353	1.591	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	120/6.000	140/6.000	204/6.000	115/4.000	136/4.000
Par máximo/rpm	17,5/1.500-4.000	24,7/1.500-3.200	27,0/1.500-4.500	28,6/1.500-2.750	28,6/32,6/1.500-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 vel.	Man., 6 vel./Aut. DCT 7 vel	Man., 6 vel./Aut. DCT 7 vel	Manual, de 6 vel.	Man., 6 vel./Aut. DCT 7 vel
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos ventilados	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	235/45 R18	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.332	1.345/1.375	1.390/1.417	1.415	1.415/1.440
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483	4.395/1.826/1.483
Volumen maletero (l)	426/1.378	426/1.378	426/1.378	426/1.378	426/1.378
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	9,4/9,5	7,7/7,5	11,4	10,6/10,1
Velocidad máx. (km/h)	186	200	220	190	196/198
Consumo mixto (l/100 km) WLTP	6,2	6,4/6,8	7,1	5,4	5,2
Emissiones CO ₂ (g/km) WLTP	124	146/156	162/160	142	142/135
Precios desde, sin campaña	22.800	24.600	33.050	24.000	25.400

PRECIO DESDE

22.800 €

 EMISIONES DE CO₂ DESDE: 135 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

 Estabilidad. Cambio DCT muy eficaz. Combinación 1.4 T-GDi 140 con DCT. Calidad total.

 Firmeza de la suspensión en piso muy roto. Apoyabrazos delantero invade plazas traseras.



Uno de los grandes

Tras lanzar el Kodiaq y el Karoq, Skoda completa su oferta SUV por abajo con el Kamiq, que pasa a ser uno de los rivales a batir dentro de su clase: practicidad y amplitud, buen rendimiento mecánico, dotación completa, calidad general... Y, descuentos incluidos, arranca en 14.900 euros.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Una cuarta parte de los coches que vende Skoda en todo el mundo son ya SUV, y ese porcentaje podría dispararse tras la llegada del Kamiq –se admiten pedidos desde hace unos

días y en octubre comienzan las entregas–, pues se dirige a un segmento en alza que, por ejemplo en España, supone ya el 21 por ciento de las matriculaciones. Y creciendo. Pariente cercano de Seat Arona y Volkswagen T-Cross,

con los que comparte la plataforma MQB A0, en la firma checa han optado por crear una carrocería algo más grande, pues sus 424 centímetros de largo superan en 10 al Arona y en 13 al T-Cross, radicando el secreto del checo en su

generosa distancia entre ejes: 2.651 milímetros. Más que sus dos rivales citados, pero más también que algunos de los SUV del segmento inmediatamente superior, como Nissan Qashqai, Seat Ateca o el propio Skoda Karoq. Y esa batalla enorme se traduce en el mayor espacio para las piernas en las plazas que podamos encontrar en un SUV-B: 77,5 centímetros de distancia entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante. Como la altura al techo es muy grande y cumple bien por anchura –129,5 centímetros al nivel de las caderas–, en el Kamiq se viaja de cine. Detrás, pero también delante, pues los asientos son cómodos y el puesto de conducción presume de ergonomía. Todo queda a mano y, además, llama positivamente la atención el nivel de calidad general, superior al de Arona o T-Cross

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 TSI 95	1.0 TSI 115	1.5 TSI	1.6 TDI	1.0 G-TEC
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.498	1.598	999
Potencia máxima (CV/rpm)	95 / 5.000-5.500	115 / 5.000-5.500	150 / 5.000-6.000	115 / 3.250-4.000	90 / 4.500-5.800
Par máximo (mkg/rpm)	17,9 / 2.000-3.500	20,4 / 2.000-3.500	25,5 / 1.500-3.500	25,5 / 1.500-3.250	16,3 / 1.900-3.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Man. 6 vel. (Aut. 7 vel.)	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Tambores	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Tambores
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.214	1.231 (Aut. 1.251)	1.265 (Aut. 1.277)	1.336 (Aut. 1.364)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.241 / 1.793 / 1.531	4.241 / 1.793 / 1.531	4.241 / 1.793 / 1.531	4.241 / 1.793 / 1.531	4.241 / 1.793 / 1.531
Volumen maletero (l)	400 - 1.395	400 - 1.395	400 - 1.395	400 - 1.395	N.d.
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	11,1	9,9 (Aut. 10,0)	8,3 (Aut. 8,4)	10,2 (Aut. 10,4)	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	181	194 (Aut. 193)	213 (Aut. 212)	193 (Aut. 192)	N.d.
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,1	5,3 (Aut. 5,5)	N.d.	4,8 (Aut. 5,0)	N.d.
Emisiones CO ₂ NEDC (g/km)	116	120 (Aut. 125)	N.d.	126 (Aut. 132)	N.d.
Precios desde... (euros)	20.140	20.940	23.240	23.340	N.D.



▶▶ Hasta la versión básica Active lleva de serie la pantalla central táctil de 8 pulgadas, y se ofrece una de 9,2 pulgadas. Además, para los acabados Ambition, Style y Sport hay ahora un Pack Lanzamiento gratuito con cuadro digital Virtual Cockpit, cámara trasera, limitador de velocidad...



◀ El hueco para las piernas en la parte trasera es tremendo, superior al de cualquiera de sus rivales. Y delante, asientos cómodos y la clásica buena ergonomía de los productos del grupo Volkswagen.

pantalla táctil a color de 8 pulgadas, Skoda connect, frenada de emergencia automática Front Assist, asistente de mantenimiento de carril Lane Assist, ayuda al arranque en pendiente... Y el Ambition, que podría copar la mitad de las ventas, añade barras plateadas en el techo, acabados cromados en el exterior, guantera refrigerada, climatizador automático bizona, sensor de parking trasero o volante multifunción, entre otros elementos. Al margen de un Pack Lanzamiento, gratuito ahora para los tres acabados superiores, que incluye cámara posterior, instrumentación digital configurable Virtual Cockpit, ópticas LED traseras, regulador/limitador de velocidad y ajuste de altura también en el asiento del copiloto.

en lo que a tacto de materiales se refiere, pues abunda el plástico mullido. En cuanto a equipamiento, la gama se articula sobre cuatro acabados –Active, Ambition, Style y Sport, éste exclusivo del mercado español–, con el básico, que ahora parte de 14.900 euros, ya bien dotado: llantas de aleación de 16 pulgadas, luces diurnas LED, aire acondicionado, radio con

PRECIO DESDE		20.140 €
EMISIONES DE CO ₂ : DE 116 A 154 G/KM (WLTP)		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Con descuento, desde 14.900 euros. Amplitud y funcionalidad. Confort. Rendimiento. Calidad.	- Sin tracción total ni programa Off Road. Segunda fila no corredera. Tambores en los 1.0 TSI.



LA DISTANCIA ENTRE EJES ES DE 2.651 MILÍMETROS, 85 MÁS QUE EN EL SEAT ARONA, CON EL QUE COMPARTE LA PLATAFORMA MQB A0





LOS DETALLES 'SIMPLY CLEVER' AUMENTAN LA FUNCIONALIDAD



▲ Detalles prácticos y 'de coche bueno': luz-linterna en el maletero, paraguas para el conductor, salidas de aire en las plazas traseras...

CONDUCCIÓN 'OFF ROAD'

Altura generosa, pero sin tracción total

No habrá un Kamiq de tracción total, o al menos eso afirman hoy en Skoda. Pese a ello, el nuevo SUV checo podrá rendir bien fuera del asfalto porque presume de una distancia libre al suelo de 188 milímetros –39 más que el Scala, de los que 10 son atribuibles al mayor perfil de sus neumáticos–; y sus ángulos de movilidad 'off road' son notables: 18,7 grados el de ataque y 28,4 el ángulo de salida. Además, como opción ofrece unas protecciones para los bajos consistentes en unas cubiertas de termoplástico reforzado que protegen motor y transmisión del roce de ramas o de las piedras proyectadas.



Pero no hay un botón 'off road' que reajuste el funcionamiento del ABS o del control de tracción, y en los Kamiq dotados de Selector de Modo de Conducción podemos

elegir entre Normal, Sport, Eco e Individual, pero tampoco hay un programa Off Road. Además, no se ofrece el control de descenso de pendientes.

En marcha, el Kamiq sigue convenciendo, pues resulta cómodo y transmite seguridad, incluso al afrontar tramos de montaña a buen ritmo, donde la suspensión, algo blanda, no resta eficacia. Lo probamos primero con el motor 1.0 TSI de 115 CV y caja DSG –las levas son opcionales–, combinación mecánica que

recomendamos por agrado, bajo consumo y prestaciones –lástima que equipe tambores de freno traseros en vez de

discos–; aunque después cogimos la alternativa básica, con el 1.0 TSI de 95 CV y cambio manual, que anda sólo un po-

co menos y se adaptará bien a usos urbanos y de autovía. Pero Skoda ofrece también un diésel de 115 CV para los muy rutereros y pronto llegarán el 1.5 TSI de 150 CV –con desactivación automática de cilindros– y el 1.0 G-TEC de 90 CV, que funciona con gas natural y gasolina; además del acabado deportivo Montecarlo.



◀◀ Maletero de 400 litros ampliable a 1.395 abatiendo la segunda fila, que no es corredera. Y el portón puede ser eléctrico.





Tres eran tres

Andrés Mas | amas@motor16.com

Opel vuelve a dar un empujón a su Astra para convertirlo en un modelo mucho más apetecible y competitivo por comportamiento, aerodinámica, refinamiento y eficiencia. De hecho Opel ha conseguido poner a punto el Astra más eficiente de todos los tiempos con emisiones de CO₂ hasta un 21 por ciento más bajas que su predecesor. Las claves de este logro han sido, por un lado una aerodinámica líder en su segmento, con un Cx de 0,26 tanto en el cinco puertas como en el Sports Tourer. En este sentido hay que destacar la parrilla activa, de serie en todos los modelos; y unos bajos carenados. Por otro lado, en el Astra que llega se han utilizado nuevos motores turbo de aluminio y tres cilindros tanto en diésel como en gasolina. Motores muy avanzados de origen General Motors, contruidos en México y que por lo tanto no pertenecen al vivero de PSA cuya gama mecánica, nos cuentan, habría sido difícil

y muy cara de implementar en este modelo. Como es habitual en este tipo de motores, cuentan con un eje de equilibrado contrarrotante en el bloque que compensa las vibraciones, una mínima fricción interna y todos cumplen con la futura normativa Euro 6d. Los de gasolina cuentan con distribución variable y son hasta 6 kilos más ligeros que los anteriores de tres cilindros. Están disponibles con cilindradas de 1,2 y 1,4 litros. Con potencias de 110, 130 y 145 CV, estas mecánicas de gasolina logran un buen equilibrio entre ren-

dimiento y eficiencia, con consumos medios comunes a los tres motores 1.2, de 5,2 l/100 km en ciclo WLTP (4,3 l/100 km en NEDC). El nuevo Astra 1.2 Turbo se combina con un cambio manual de seis marchas mientras el 1.4 Turbo de 145 CV, está disponible exclusivamente con el cambio automático CVT que nos ha llamado la atención positivamente al eliminar parte del resbalamiento tan antipático que suele detectarse en estos sistemas. El 1.2 Turbo de 110 CV será el de mayor volumen de ventas mientras que el de 130 CV, que emite alre-

dor de un 21% menos de CO₂ que su predecesor nos ha gustado especialmente por su equilibrio y refinamiento ya que apenas vibra y, salvo en momentos puntuales, resulta difícil detectar su condición tricilíndrica. Además empuja de maravilla, sube de vueltas con brío y se apoya en un cambio manual preciso y rápido que se maneja con agrado. Respecto a los nuevos motores diésel 1.5 del Astra, están contruidos en aleación ligera, con fricción reducida, con eje de equilibrado y turbocompresor variable. Ofrecen 105 y 122 CV con un consumo medio mínimo de 4,4 l/100 km en ciclo WLTP (3,6 l/100 km en NEDC). Para el tratamiento de los gases de escape en los diésel se recurre a un catalizador de oxidación pasiva, a la inyección de AdBlue, a un catalizador SCR y a un Filtro de Partículas Diesel (DPF). Y el sistema Start/Stop es de serie en todos. Probamos el diésel de 122 CV automático de convertidor de par y 9 marchas y no

nos gusta tanto como el gasolina de 130. El sonido no es tan refinado y sin un modo Sport que lo impida, el cambio busca enseguida las marchas más largas posibles dejando el motor algo muerto en muchas situaciones y teniendo que recurrir al carril secuencial de la palanca (no lleva levas) para fijar la marcha de forma manual y lograr algo de viveza de un motor que no obstante esti-

ra hasta las 5.000 rpm. Claro que el lado positivo es que llaneando por autovía o autopista con la octava o novena marcha engranada el consumo es ridículo y la autonomía muy elevada. El chasis del Astra, que ya le permitía moverse con gran agilidad y nobleza, se ha afinado aún más. El nue-

vo tarado de sus amortiguadores aumentan el confort y el chasis Sport opcional –unos 200 euros– añade unos amortiguadores más firmes, una dirección más directa y una suspensión trasera con timonería de Watt que no es de serie ni siquiera en los Astra más potentes. Y lo cierto es que consigue mejorar las trazadas del coche sin perjudicar la comodidad.

PRECIO DESDE

21.800 €

 EMISIONES DE CO₂ DESDE: 94 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

DEBE MEJORAR

 Consumos bajos. Motor 1.2 impecable. Cambio CVT sin el resbalamiento habitual. Calidad.

 Programación del cambio automático de 9 marchas. Motores diésel algo ruidosos.



▲ El Astra estrena dos acabados: GS Line y Elegance. También incorpora una nueva cámara frontal.



DESDE 21.800 EUROS SIN APLICAR LOS DESCUENTOS. ES EL PRECIO DE PARTIDA DEL NUEVO ASTRA QUE SE ENCARECE ENTRE 300 Y 500 EUROS.



◀ Se ha realizado un gran trabajo aerodinámico hasta llegar a un Cx de 0,26 en las dos carrocerías, justo el mismo dato que coronó al Calibra como rey de la aerodinámica durante 30 años.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 110 CV	1.2 130 CV	1.2 145 CV	1.4 145 CV CVT	1.5 D 105 CV	1.5 D 122 CV
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.342	1.496	1.496
Potencia máxima/rpm	110/4.500	130/5.500	145/5.500	145/5.000-6.000	105/3.250	122/3.500
Par máximo/rpm	19,9/2.000-3.500	23,0/2.000-3.500	23,0/2.000-3.500	24,1/1.500-3.500	26,5/1.500-2.500	30,6/1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.	Aut. CVT 7 vel.	Manual de 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 9 vel.
Frenos del./tras.	Disco vent./Discos	Disco vent./Discos	Disco vent./Discos	Disco vent./Discos	Disco vent./Discos	Disco vent./Discos
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.280	1.280	1.280	1.345	1.371	1.371
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370/1.809/1.485	4.370/1.809/1.485	4.370/1.809/1.485	4.370/1.809/1.485	4.370/1.809/1.485	4.370/1.809/1.485
Volumen maletero (l)	370/1.210	370/1.210	370/1.210	370/1.210	370/1.210	370/1.210
Capacidad depósito (l)	48	48	48	48	48	48
De 0 a 100 km/h (s)	10,4	9,9	9,4	9,6	10,6	10,2/10,6
Velocidad máx. (km/h)	200	215	220	210	200	210/205
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (5,2 WLTP)	4,3 (5,2 WLTP)	4,3 (5,2 WLTP)	4,9 (5,8 WLTP)	3,6 (4,4 WLTP)	3,6/4,6 (4,3/5,2 WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	99 (119 WLTP)	99 (119 WLTP)	99 (119 WLTP)	112 (133 WLTP)	120 (138 WLTP)	94/120 (119/138 WLTP)
Precios desde... (euros)	21.800	24.100	28.600	30.100	23.500	25.200/30.600



▲▲ Arriba el cambio automático HydraMatic de 9 marchas asociado al motor diésel de 122 CV. Y el motor 1.2 de 3 cilindros.



EN ALEMANIA LOS TRANSPORTER PARTEN DE 22.950 EUROS, MIENTRAS QUE LOS MULTIVAN ARRANCAN EN LOS 31.000 CON 110 CV

Vale para todo

Volkswagen acaba de actualizar el modelo más camaleónico de su historia, que ahora se denomina T6.1 y que ofrece un universo de posibilidades para adaptarse a todas tus necesidades. Más tecnológico que nunca, está disponible con cuatro versiones, cuatro potencias y con precios que vamos a conocer el próximo mes de octubre.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En 1949 aparece el legendario Volkswagen T1, un funcional vehículo que 70 años más tarde se actualiza por completo. Este nuevo T6.1 deriva de su antecesor, pero para refrescar su imagen, la firma alemana le otorga de un nuevo frontal inspirado en el Touareg. En ese frontal, común para Transporter, Caravelle, Multivan o California –este último lo veremos en el Salón del Caravaning de Düsseldorf– ahora pueden apreciarse unos faros que opcionalmente –de serie en Highline– tienen tecnología Full LED, además de un radar frontal vital para controlar sus nuevos sistemas de seguridad activa. Son un total de 20, de los cuales nueve son primicia en este vehículo y posibles gracias a la introducción de una dirección eléctrica, que tiene un sensor táctil, nada artificial.



◀ Hay llantas de hasta 18 pulgadas. Ahora puede equipar diferencial electrónico XDS y los 150 y 199 CV, tracción 4Motion como opción.

Y es que ahora cualquiera de esas versiones del Volkswagen T6.1 puede equipar asistente de cambio

de carril, aparcamiento asistido, control para maniobrar con remolque... Sin olvidar un asistente de viento late-

PRECIO		N.D.
 EMISIONES DE CO ₂ : DE 184 A 245 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Más tecnología. Seguridad activa. Amplitud interior. Confort de marcha. Versiones.	 Sin motor gasolina. Plásticos interiores duros en Multivan. Prestaciones del 90 CV.	

ral o un control de velocidad con función Stop & Go, exclusivo para aquellos con cambio DSG.

La extensa familia T6.1 se compone de Transporter, la versión más ‘currante’ y disponible con carrocería panelada, acristalada e incluso en versión chasis –con cabina sencilla o doble– para adaptarla a tus necesidades. Introduce mejoras como un hueco bajo el asiento del acompañante que permite ganar 40 centímetros de longitud interna, enchufes de 220 V...

Los Caravelle, al igual que Transporter se ofrecen con dos longitudes –tienen 3.000 y 3.400 milímetros de distancia entre ejes–, pero estos están enfocados al transporte de personas, por lo que puede configurarse con hasta nueve asientos. Para estos hay tres niveles de equipamiento: Trendline, Comfortline e Highline, que



◀ Los faros Full LED son nuevos y de serie en los Highline. Aparecen siete llamativas combinaciones de carrocería bicolor.

interesantes para viajar en familia.

Las opciones de 90 y 110 CV son las perfectas para la ‘batalla’, para las unidades ideadas para trabajar. Es más,



son comunes también para los Multivan, la versión más cuidada de toda la gama.

Con este último descubrimos el nuevo T6.1, y más concretamente en su versión ‘atómica’, que recurre a un 2.0 TDI con 199 CV de potencia, obligado al cambio DSG7 y que de forma opcional puede equipar tracción 4Motion –esta también la puede tener el 150 CV–. Claramente es el motor ideal para mover este corpulento vehículo, que ahora presume de tener chasis activo DCC, diferencial electrónico XDS



▶ Las opciones de configuración interior en Multivan son sorprendentes y los Caravelle tienen espacio para hasta nueve ocupantes. Hay Digital Cockpit y una pantalla central de 9,2 pulgadas. Los plásticos son duros.

y selector de modos –sin olvidar el Digital Cockpit de 10,25 pulgadas–, con lo que se consigue mejorar su comportamiento dinámico.

Sus prestaciones son muy buenas, mientras que los consumos se aminoran gracias a esa dirección eléctrica y a

otros retoques introducidos. Y rondar los 8,0 l/100 km será lo normal en carretera.

Tampoco descartes su versión de 150 CV, cuyo cambio manual de 6 velocidades –tiene opción a DSG7 y a 4Motion– es muy agradable y ofrece unas prestaciones muy

no hay un Multivan con 90 CV. Tecnológicamente estos T6.1 ganan puntos con pantallas interiores de hasta 9,2 pulgadas –también las hay de 8,0 y 6,5–, que ofrecen lo último en conectividad, cargador inalámbrico, puertos USB tipo C y todo lo que puedas llegar a imaginar en este polivalente vehículo, cuyos precios se darán a conocer el próximo mes de octubre, junto con los de una versión totalmente eléctrica, exclusiva para Transporter y con baterías de 37,4 kWh de capacidad.



◀ Como hasta ahora, la gama T6.1 está disponible en Transporter, Caravelle, Multivan y California, que se conocerá en vivo más adelante. El 2.0 TDI se ofrece con 90, 110, 150 y 199 CV de potencia.

Urbano y campero

El primer producto de la 'nueva' Opel fue el Crossland X, un SUV pensado para moverse por la ciudad, pero que se anima como el que más a la hora de escapar de ella. Más aún con este nuevo 1.2 Turbo de tres cilindros y 130 CV de potencia, con el que presume ante la competencia.



Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotografía: Álvaro Gª Martins |

Para conocer la historia de nuestro protagonista hay que remontarse al verano de 2017, momento en el que el Grupo PSA adquiere la firma alemana. Y es que este Crossland X fue el primer producto de esa 'nueva' Opel, que llegó en el momento ideal para reemplazar al Meriva justo cuando los vehículos monovolumen –y más aún los pequeños– comenzaban a atraer

menos el interés del público, centrado en el fenómeno de masas que llegaba. Para ponernos en situación te diré que este SUV urbano nace de la plataforma EMP2, que comparte con el Citroën C3 Aircross –incluso tienen la misma batalla, de 2.604 milímetros– y que le ayuda a presumir de espacio interior, pues es cierto que sus 4,21 metros de longitud dan mucho juego. Tanto, que delante viajaremos con total comodidad,

sobre todo si apuestas por el completo acabado Innovation –el único disponible para este 1.2 Turbo–, que equipa asientos AGR, dotados incluso de regulación en longitud para su banqueta, algo al alcance de unos pocos privilegiados. Eso sí, contrasta que su cinturón de seguridad no se ajuste en altura. Esos centímetros de altura extra respecto a un Corsa dan como resultado una mejor visibilidad y un acceso más cómodo, detalles que hacen la

vida a bordo más agradable y que optimizan aspectos valorados por quienes buscan un SUV urbano. A sentirnos cómodos ayudan unos mandos bien ubicados, una pantalla táctil de 7 pulgadas –opcional es la de 8 junto con el navegador por 700 euros–, los huecos para dejar pequeños objetos –ninguno refrigerado, por cierto– e, incluso, un práctico asiento posterior que se puede regular longitudinalmente 150 milímetros para dejarnos jugar con el es-

pacio. Ahora bien, se ofrece en el 'Pack Versatilidad', que cuesta 500 euros y que añade algún detalle de funcionalidad extra, como los respaldos reclinables en partes 40:20:40, que deberemos reclinar hacia la bandeja para ocultar lo que llevemos en el maletero, pues en posición normal queda un hueco. Pero entonces, eso sí, estarán demasiado inclinados y no se viajará muy cómodo. Detrás hay espacio de sobra para tres personas, siempre

que no sean muy corpulentas, sobre todo por la anchura. El hueco longitudinal sorprende, pues incluso adelantando el asiento trasero al máximo, y con un conductor de 1,75 metros de estatura al volante, detrás se cabe. No como para viajar al fin del mundo, pero para una emergencia, sí. De hacer eso, su maletero alcanza los 520 litros –un Opel Insignia tiene 490 y un Grandland X, 514–, pues en posición normal tiene 410 litros, que no están nada mal y

PRECIO		23.250 €
EMISIONES DE CO ₂ : 116 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Prestaciones. Amplitud y funcionalidad interior. Equipamiento de serie y opcional. Precio con descuento. Calidad.	- Tacto del cambio. Sin IntelliGrip. Consumo algo elevado. Sólo con acabado Innovation. Bandeja trasera.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

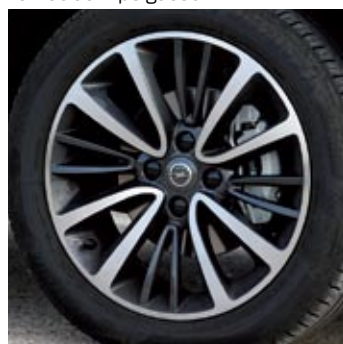
Es uno de los SUV urbanos más recomendables si valoras el confort de marcha –asientos AGR, suspensiones...– o la tecnología –Head-up Display, faros LED AFL...–. Con este motor se mueve de maravilla, pero debería tener un cambio mejor y unos consumos algo más comedidos. De precio no está mal.

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	1.2 TURBO
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea/12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	40,9 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi independiente por barra de torsión, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/50 R17 - 7.0J x 17"
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.259
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.212 / 1.765 / 1.605
Capacidad del maletero (l)	410-520 / 1.255
Capacidad del depósito (l)	45
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	201 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (9,9)
Recorriendo (metros)	176
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	16,9 / 19,0
400 m desde 40 km/h en 6ª	19,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	31,6 / 34,7
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	35,8
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	7,8 / 9,5
De 80 a 120 km/h en 6ª	12,2
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,9
En conducción dinámica	11,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,8
A 140 km/h de cruce	8,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	661
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,9 / 4,7
Ciclo mixto (NEDC)	5,1
Ciclo mixto (WLTP)	6,4





▲▼ Los faros Full LED adaptativos iluminan de maravilla, y es la opción más recomendable. De serie tiene llantas de 17 pulgadas.



▼ Usando cinco plazas el maletero oscila entre 410 y 520 litros. Puede tener rueda de repuesto.



▲ No hay ningún SUV urbano con unos asientos tan cómodos como este Crossland X. El asiento trasero puede regularse 150 milímetros a lo largo, y sus respaldos se reclinan. El techo panorámico –915 euros– es fijo.

de los que se aprovecha hasta el último centímetro. Tiene un práctico doble fondo que en su posición más alta ayuda a dejar el piso plano al abatir los asientos traseros –llega así a los 1.255 litros–, y más abajo hay espacio para una rueda de repuesto –es más pequeña que el resto, pero tampoco es una ‘galleta’–, que cuesta 100 euros.

Otros 350 euros nos va a costar equiparlo con acceso y arranque ‘manos libres’, lo que es de agradecer. Con ello damos vida a su motor 1.2 Turbo de gasolina, un bloque utilizado desde hace tiempo por el Grupo PSA que aquí eroga 130 CV de potencia –hay una versión con 110

que cuesta 3.570 euros menos, pero que se ofrece con el acabado Edition–.

Esta mecánica es realmente agradable, aunque por debajo de 1.600 rpm aflora su naturaleza tricilíndrica en forma de ligeras vibraciones que se transmiten al habitáculo; pero nada de lo que alarmarse. En ciudad proporciona prestaciones más que sobradas y mueve con gran soltura sus 1.259 kilos. No estaría de más que su cambio manual tuviera un guiado más preciso, de manera que si lo vamos a usar en ese escenario con asiduidad igual merece la pena invertir 1.290 euros y apostar por el cambio automático de 6 velocidades, que

tampoco debería incrementar excesivamente un consumo urbano que, sin llegar a ser escandaloso, tampoco puede ser considerado ‘de mechero’ por los 8,2 l/100 km reales medidos.

Ese corazón también es una garantía en caso de abandonar la urbe, porque este Crossland X corre más que de sobra, como demuestra una velocidad punta superior a los 200 km/h o que salga del primer kilómetro desde parado a 161 km/h.

Acelera con gran decisión y los adelantamientos se realizan con facilidad, incluso en su marcha más larga, pues el desarrollo de sexta tiende a corto –40,9 km/h por ca-

da 1.000 rpm–. Y eso se traduce en un régimen de giro del motor a 2.930 rpm cuando viajamos a 120 km/h. No obstante, ese desarrollo final, unido a que es 17 centímetros más alto que un Corsa, condiciona también su consumo en vías rápidas, pues salta de 6,8 a 8,3 l/100 km al pasar de 120 a 140 km/h.

Sus confortables suspensiones filtran a la perfección las irregularidades del terreno, incluso con los neumáticos 215/50 R17 de serie. Pero no son la pareja ideal a la hora de negociar curvas y más curvas. Aquí mejor tomarlo con calma, pues su artificial dirección tampoco ayuda.

Ahora bien, este Crossland

X frena perfectamente –requiere 55,9 metros para detenerse desde 120 km/h– y además equipa todo tipo de

ayudas a la conducción. Y entre ellas destaca que puede equipar por 750 euros el ‘Pack Vision’, que entre otros

elementos añade unos sensacionales faros LED AFL adaptativos que iluminan a la perfección y que le convierten en el único SUV urbano en ofrecer esta tecnología, algo que podría cambiar cuando lleguen nuevos rivales directos como Captur o 2008.

Su naturaleza urbana no impide que podamos realizar alguna excursión fuera de zonas asfaltadas. Con un poco de precaución será factible hacer nuestros ‘pinitos’ off-road. En este caso no estaría de más, ya que no hay un Crossland X con tracción total –parece lógico por la baja demanda y el alto coste–, que ofreciera como opción el sistema IntelliGrip, que a base

de electrónica permite mejorar la tracción de acuerdo al terreno que pisamos. Una solución asequible y efectiva, y que está disponible por ejemplo en el C3 Aircross.

Por 23.250 euros es cierto que hay muchas alternativas a este Opel Crossland X, empezando por la versión de 110 CV. Sin embargo, gracias a los suculentos descuentos de la firma alemana, este SUV urbano llega a unos atractivos 18.837 euros, que están mucho mejor y que supone un gran ahorro frente a su hermano mayor, el Grandland X, que con este motor es 7.363 euros más caro. Y además, debemos valorar su excelente equipamiento.



MUY CONFORTABLE
EL GRAN ESPACIO INTERIOR,
SUS 130 CV Y SUS SUAVES
SUSPENSIONES PERMITEN
VIAJAR HASTA EL FIN DEL
MUNDO SIN NINGÚN PROBLEMA
ORGANIZADO Y DE CALIDAD
LOS BOTONES ‘FÍSICOS’ AYUDAN
A QUE NO TODO SE CONTROLE
DESDE LA PANTALLA. LOS
MATERIALES UTILIZADOS
APORTAN CALIDAD



▲ De serie tiene una pantalla de 7 pulgadas. 400 euros cuesta el Head-up Display, mientras que los faros LED AFS tienen un precio de 750 euros.



▲ El cambio no es muy preciso. Delante, los mandos para el Start/Stop, el asistente de carril...

SUS RIVALES



CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH 130 SHINE

Su hermano gemelo a nivel mecánico. Tiene más equipamiento de serie y también es más personalizable. Son igual de espaciosos. 20.800 euros con descuento.

Precio	21.700 €
Potencia	130 CV
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 s.



DACIA DUSTER 1.3 TCE 130 PRESTIGE

Es más grande y amplio. No está tan bien equipado, ni puede tener Full LED, Head-up Display... Anda muy bien y por 2.000 euros lo hay 4x4. Mucho más barato.

Precio	17.050 €
Potencia	130 CV
Consumo	7,1 l/100km
0 a 100 km/h	11,1 s.



HYUNDAI KONA 1.0 T-GDI 120 XLE

Tan espacioso como el Crossland X, aunque dinámicamente va mejor. Este motor sorprende y gasta poco. Equipamiento impresionante, y 21.840 euros con descuento.

Precio	25.740 €
Potencia	120 CV
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	12,0 s.



El último impulso

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

Ya hemos hablado largo y tendido del ‘fenómeno’ Qashqai, desde su lanzamiento y hasta su última puesta al día. De hecho es el tercer modelo más vendido en lo que va de año en nuestro mercado y sigue dominando entre los SUV. Y seguro que en su último impulso algo ha tenido que ver el propulsor que nos ocupa.

Con el diésel en caída libre, el bloque de gasolina DIG-T de 1,3 litros ha cobrado un gran protagonismo, mecánica compartida con Renault, Dacia y Mercedes.

Se trata de la variante de acceso con 140 CV (hay otra versión con 160) asociada a una caja manual de seis relaciones. Lo primero que nos llama la atención es su refinamiento en marcha y bajo nivel sonoro. Al ralentí cuesta adivinar si está trabajando porque apenas suena y no llegan vibraciones al interior. Esto provoca que los decibelios sean más perceptibles de lo que esperábamos

El precio de la fama no parece pasar factura a este auténtico superventas. El Qashqai cobra más atractivo con este nuevo propulsor de gasolina con 140 CV, tremendamente refinado en marcha y con más carácter de lo que parece.

en cuanto a ruido de rodadura se refiere.

Es un motor dotado de inyección directa y turbo, tremendamente progresivo,

tanto que, a bajas revoluciones, nos ha conquistado más por su respuesta y ‘alegría’ que la variante de 160 CV.

El cambio de seis relacio-

nes resulta agradable. No es el más preciso que hemos tenido, pero tiene un buen guiado y es suficientemente rápido. Mueve con soltura un conjunto que se maneja en torno a los 1.400 kilos, como demuestran los números registrados en nuestro circuito de pruebas.

Un ejemplo práctico: un adelantamiento en carretera y necesitamos pasar de 70 a 110 km/h para superar al vehículo que nos precede. Reducimos hasta la cuarta relación del cambio y esa maniobra la realizamos en 6,8 segundos y 171 metros de pista libre. Son números que convencen.

Dinámicamente el Qashqai, en esta versión sólo disponible con tracción delantera, muestra igualmente un gran equilibrio entre ese complicado pulso existente entre confort y dinámica. Resulta confortable gracias a una suspensión que filtra bastante bien, y eso que los neumáticos 225/45 R19 de nuestra unidad tienen un enfoque más de ‘agarrar’ que destinado a neutralizar irregularidades.

PRECIO		33.150 €
 EMISIONES DE CO ₂ : 130 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
	PRECIO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Motor refinado. Tacto general agradable. Equipamiento de serie. Equilibrio entre confort y dinámica.	 Electrónica algo intrusiva. Dirección no muy directa. Error del velocímetro elevado. Precio de salida.



◀▶ Las butacas delanteras son magníficas, son eléctricas, calefactadas y con memoria de posición. El nuevo NissanConnect es sumamente avanzado y práctico.



◀▶ El maletero cubica 430 litros y en el lugar de la rueda de repuesto se ubica un equipo de sonido firmado por Bose. El equipamiento es supercompleto con el Tekna+.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El nuevo impulso protagonizado por el Qashqai con este nuevo motor es abismal. Refinado y progresivo, contribuye a incrementar el agradable tacto general de un vehículo sumamente equilibrado en todos los frentes. Tanto que el precio de la ‘fama’ no parece pasarle factura.

Es un vehículo ágil y franco cuando llegan las curvas, además de ‘poderoso’ a nivel de equipamiento, con un Chasis Control que ofrece sendos controles inteligentes de la calzada y de la trayectoria de serie. No son los únicos con el acabado Tekna+, como el asistente de conducción autónoma Pro PILOT, y eso dispara un tanto el precio, aunque aplicando la campaña de descuentos la factura se ‘dulcifica’ hasta los 28.150 euros.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.3 DIG-T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.332
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	140 CV / 5.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.600
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	-
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Semi-independiente, esquema de eje de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS

Neumáticos	225/45 R19
Marca	Dunlop
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.375
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394 / 1.806 / 1.590
Capacidad del maletero (l)	430-1.598
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,6 (10,5)
Recorriendo (metros)	160
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	16,8 / 19,7
400 m desde 0 km/h en 6ª	19,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	30,9 / 35,2
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	36,0
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª / 6ª	7,2 / 9,7 / 12,4
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,2 / 37,6 / 55,9
SONORIDAD (en decibelios)	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	43,1 / 63,5 / 70,9

SUS RIVALES



RENAULT KADJAR ZEN TCE 140 CV

Comparte buena parte de la tecnología y la genética con el Qashqai, incluido el motor. Homologa menos consumo, es más amplio y muy confortable.

	l/100 km
Precio	27.810 €
Maletero	472 litros
Consumo	6,8 l/100km
0 a 100 km/h	10,4 seg.



SEAT ATECA 1.5 TSI 150 CV XCELLENCE EDITION

El motor cuenta con desactivación automática de cilindros. Es el más dinámico de todos y pese a ser más pequeño ofrece más maletero.

	l/100 km
Precio	31.116 €
Maletero	510 litros
Consumo	6,6 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 seg.



Más ambicioso

Nació como 'low cost' pero cada día lo es un poco menos. El último Duster es más refinado y atractivo, e incorpora mejoras de peso, como la nueva motorización TCe de gasolina con 130 CV que hemos probado. Suma puntos en todos los frentes y sigue siendo imbatible en cuanto a precio.



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

Dacia es una de las marcas que mejor supera los malos tragos cuando las economías globales se resiente. Y lo hace porque su filosofía 'low cost' juega siempre a su favor cuando vemos sus atractivos precios. Además, poco a poco se va ofreciendo un producto cada vez más cuidado, como es el caso de nuestro protagonista, el Duster.

Este SUV de perfil 'bajo' es cada día más apetecible. En su última puesta a punto matizó su diseño exterior y mejoró la calidad y la insonorización del interior. Y su última gracia recae sobre el motor de gasolina 1.3 TCe que en nuestra versión eroga 130 CV. Sí, es el mismo bloque que porta el Nissan Qashqai que probamos en este mismo número (en el japonés son 140 CV) y que también comparte con Renault y Mercedes.

Todo se cuida con más mimo, aunque no hay que esperar materiales nobles ni

tecnologías de última hora. Sus bazas siguen siendo la fiabilidad, la robustez y el precio. Con este propulsor y el acabado superior Pres-

tige nos ofrece de serie, por 17.050 euros, control del ángulo muerto, cámara trasera con sensores de aparcamiento, climatizador, sistema de

navegación, regulador-limitador de velocidad, asistente de arranque en pendientes, ordenador de viaje...

Y con el nuevo propulsor nos brinda más 'dulzura' y prestaciones que el anterior TCe de 125 CV, mucho más rudimentario. Nos ha llamado la atención que al ralentí los decibelios han sido menores que en el mencionado Qashqai, con el que no puede mantener el pulso, eso sí, en cuanto a prestaciones.

En cualquier caso, el mismo adelantamiento que hicimos con el Qashqai, pasando de 70 a 110 km/h en cuarta velocidad, lo completamos en el Duster en 7,1 segundos y 179 metros, 0,3 décimas de segundo y ocho metros más que en el Nissan. No es como para crucificarlo precisamente.

El cambio manual de seis relaciones tiene un tacto y guiado muy aceptables y sólo la dirección se hace algo lenta con las 3,1 vueltas de volante que firma entre toques.

Muy confortable en marcha, dinámicamente tam-



▲ Sus 21 centímetros de altura al suelo dan confianza en pistas.

PRECIO		17.050 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
 EMISIONES DE CO ₂ : 139 g/km	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Motor refinado y progresivo. Relación precio-dotación de serie. Robustez y faceta campera.	



La presentación del interior está ahora más cuidada, sin grandes alardes, eso sí. Sigue presumiendo de una habitabilidad considerable en sus cinco plazas.



◀▶ Dinámicamente es muy confortable, pero no puede evitar que la carrocería balancee si incrementamos el ritmo.



▲ El nuevo propulsor 1.3 TCe lo comparte con Renault, Nissan y Mercedes, aunque en el caso del Duster rinde 130 caballos.

pistas de tierra fuera del asfalto. Más aún con los neumáticos M+S que monta, pese a no tener ningún asistente de cara al 'off road' en esta versión con tracción delantera. Y esta apuesta provoca que las distancias de frenado se alarguen algo más (también monta tambores en las ruedas traseras).

En cualquier caso esta versión del Duster es muy apetecible en todos los sentidos.



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Desde que salió al mercado, bajo el paraguas de Renault, el Duster siempre ha conectado con el público. Su estatus 'low cost' no le impide mejorar día a día a nivel de calidad, refinamiento y dotación tecnológica. Claro ejemplo de ello es el atractivo motor TCe de 130 CV. Y sigue siendo imbatible en precio.

bién se defiende, aunque los balanceos de la carrocería son más evidentes que en rivales directos. En este sentido su generosa altura al suelo (21 centímetros) le pasa factura.

A cambio le da más solvencia a la hora de afrontar

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR		1.3 TCe
Disposición	Delantero transversal	
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16	
Sistema Stop/Start	Sí	
Cilindrada (c.c.)	1.332	
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler	
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.000	
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.500	
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades	
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	-	
DIRECCIÓN Y FRENO		
Sistema	Cremallera, electromecánica	
Vueltas de volante (entre topes)	3,1	
Diámetro de giro (m)	10,7	
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores	
SUSPENSIÓN		
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera:	Semi-independiente, esquema de barra de torsión, con muelles helicoidales y amortiguadores.	
RUEDAS		
Neumáticos	215/60 R17 M+S	
Marca	Bridgestone	
CARROCERÍA		
Peso en orden de marcha (kg)	1.309	
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.341 / 1.804 / 1.693	
Capacidad del maletero (l)	445-1.478	
Capacidad del depósito (l)	50	

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	191 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,2
De 0 a 50 km/h	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (11,1)
Recorriendo (metros)	167
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	17,2 / 20,3
400 m desde 40 km/h en 6ª	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	31,7 / 36,3
1.000 m desde 40 km/h en 6ª	37,4
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª / 6ª	7,5 / 10,0 / 12,8
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	14,5 / 40,9 / 58,0
SONORIDAD (en decibelios)	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	41,0 / 61,2 / 68,5

SUS RIVALES



SSANGYONG TIVOLI G16 4X2 128 CV LIMITED
Es algo más pequeño en tamaño y juega la baza de un gran equipamiento a un precio competitivo. Su propulsor es un voluntarioso 1.6 litros y es el que más consume.

Precio	21.140 €
Maletero	423 litros
Consumo	7,4 l/100km
0 a 100 km/h	- seg.



SUZUKI S-CROSS 1.4 L 140 CV
Es un vehículo que se remata con más rigor en cuanto a calidad y tecnología. El motor ofrece un gran rendimiento y su consumo es comedido.

Precio	26.120 €
Maletero	430 litros
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	9,5 seg.





▲ Con un motor diésel biturbo de 213 caballos, el Ranger Raptor se mueve con comodidad aunque vaya muy cargado.



LA CLAVE
amas@motor16.com

Son ya tan habituales los selectrodomésticos con ruedas que cuando uno prueba un vehículo que transmite emoción casi desde que pronuncias el nombre, las horas y las aventuras pasadas al volante nunca se olvidan. Así es el Ford Ranger Raptor, el Pick-up que todos querríamos tener en nuestro garaje.

¡¡¡Abran paso!!!

A partir de ahora habrá dos tipos de compradores de un Pick-up: los que se hagan con uno por necesidad para moverse por la finca con la ‘bañera’ cargada de leña, fardos de paja o aperos de labranza. O los que se compren un Ford Ranger Raptor para disfrutar de esa capacidad de carga pero con objetivos mucho más ambiciosos. El Raptor es el Pick-up definitivo para casi cualquier cosa.

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

Muchos no sabrán que un Pick-up de Ford, la Serie F, lleva 43 años proclamándose como el modelo más vendido de EE.UU. y que en 2018 fue también el automóvil más vendido del mundo, superando el millón de unidades. Y es que si hay alguien en esta industria que sepa hacer este tipo de ‘camionetas’ con una gran bañera de carga pegada a la cabina, esa es sin duda la marca Ford, que ahora expor-

ta a Europa como buque insignia de la gama Ranger –por cierto también los Pick-up más vendidos en España– esa filosofía de poder encarnada en un modelo sin precedentes a este lado del charco. Se trata del Ford Ranger Raptor, un Pick-up con unas características únicas que eliminan de raíz la idea que normalmente tiene el usuario de la tradicional utilización de estos vehículos como herramientas de trabajo y un uso reducido a zonas rurales, donde la

gran capacidad de carga y la eficacia fuera del asfalto dan un juego enorme. Y es que el Ranger Raptor, que hereda la filosofía de los Pick-up americanos más prestacionales y radicales como es el Ford F-150 Raptor, aglutina bajo un aspecto agresivo y muy exclusivo, una carga de soluciones técnicas que lo convierten en un ejemplar que lo tiene todo. Porque es divertido, eficaz, práctico, aventurero, exclusivo, cómodo y una larga lista de adjetivos que se

merece tras una prueba a fondo en la que hemos recorrido alrededor de 1.500 km en todo tipo de condiciones y terrenos. Tras realizar una exhaustiva prueba al límite en Marruecos la primavera pasada, donde pudimos comprobar de primera mano su sorprendente eficacia fuera del asfalto, ahora lo hemos puesto a prueba en un entorno curiosamente menos propicio, fuera de su zona de confort, como son el campo, las dunas o los

cáminos rotos donde su amortiguación se traga literalmente los boquetes y se consigue ir tan rápido como por una pista lisa sin apenas despeinarse. Por delante un viaje por carretera donde el Raptor se las va a tener que ver con el negro

asfalto. En ese entorno lo primero que llama la atención es el sonido de los tacos de los neumáticos, unos poderosos y gigantescos BF Goodrich diseñados específicamente para este Pick-up. Y estas imponentes ruedas también son las que

PRECIO

56.250 €



EMISIONES DE CO₂ (WLTP):
233 G/KM

NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Control y eficacia total fuera del asfalto. Calidad. Comodidad. Sin ballestas traseras. Cambio muy eficaz.	 Peso elevado. Consumos sensibles al tipo de conducción. Adherencia en asfalto mojado.

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	2.0 ECOBLUE
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.996
Alimentación	Iny. dir. por rail común, doble turbo variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	213 CV / 3.750
Par máximo/rpm	51,0 mkg / 1.750-2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera o total
Caja de cambios	Automática de 10 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	64,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,5
Diámetro de giro (m)	12,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores FOX y barra estabilizadora.	
Trasera: Barra de torsión combinada con eje de Watt, muelles, amortiguadores FOX y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	285/70 R17
Marca	BF Goodrich
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.510
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.363 / 2.028 / 1.873
Profundidad de vadeo (mm)	850
Altura libre al suelo (mm)	283
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	170 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,7 (10,5)
Recorriendo (metros)	181
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1
De 80 a 120 km/h en D	8,3
Recorriendo (metros)	236
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 5%

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,1 km/h de promedio	12,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,5
En conducción dinámica	13,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,2
A 140 km/h de cruceo	10,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	10,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	800
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	10,6
Ciclo extraurbano	8,0
Ciclo mixto (NEDC-WLTP)	8,9/10,8





▲ Si el asfalto está seco y no se desafían las leyes de la física el Raptor va por su sitio y se agarra mejor que muchos otros modelos.



▲ Los asientos delanteros deportivos se agradecen porque sujetan muy bien el cuerpo en los fuertes apoyos que se generan.



de alguna manera ponen los límites al Raptor en asfalto. Por ejemplo no son nada eficaces cuando llueve y el suelo está resbaladizo, momento en el que el Raptor se vuelve muy subvirador. Y los pronunciados tacos unidos al elevado peso del vehículo—dos toneladas y media—alargan la frenada hasta los 64 metros a 120 km/h. Pero es lógico, porque resulta poco menos que imposible compaginar la increíble forma de moverse del Raptor en el peor escenario posible lejos del asfalto, con las prestaciones de unos neumáticos de carretera.

En autovía o autopista el Raptor se mueve con soltura y el motor diésel biturbo de

213 CV en colaboración con un extraordinario cambio automático de 10 marchas se muestra adecuado para que esta mole pueda estar a la par en prestaciones por ejemplo de un Ford Edge Ecoblue de 190 CV y media tonelada menos de peso. Y nos ha llamado mucho la atención lo bien que el cambio se adapta a cada circunstancia sin que detectemos reducciones constantes a cada repecho, algo bastante habitual en algunos modelos con cajas similares. Este cambio, con marchas suficientes e indicadas para que el motor gire relajado a pocas vueltas—a 140 km/h en circuito cerrado el motor gira a 2.000 rpm—, permite, entre otras cosas,



▲▲ La boca de llenado de gasóleo, que no lleva tapón, va acompañada de la del rellenado de AddBlue de cara a reducir las emisiones. Los neumáticos son brutales.



que el consumo no se dispare, aunque el peso, las ruedas y la reducida aerodinámica de este tipo de vehículos se empeñen en que el gasto medio en el que nos vamos a mover habitualmente sea de 10 l/100 km, pudiendo aumentar exponencialmente en función del tipo de uso, el modo de

conducción elegido, el entorno, la velocidad y la carga.

El chasis del Raptor es una obra de arte porque no resulta nada fácil combinar una capacidad de carga elevada con la eficacia y comodidad de un turismo. Y Ford lo ha conseguido en el Raptor para empezar no recurriendo a las balles-

tas tradicionales. El secreto está en una barra de torsión combinada con un eficaz eje de Watt, además de lo mejor:

cuatro amortiguadores FOX que aunque no son regulables en dureza desde el interior del coche, sí que se autorregulan

SUS RIVALES



MERCEDES X250 4MATIC POWER

Es el que mejor gestiona el consumo con 190 caballos y un cambio de 7 marchas. Ofrece refinamiento y la clase de un Mercedes. Y es cómodo y eficaz.

Precio	52.123 €
Potencia	190 cv
Consumo	7,9 l/100km
0 a 100 km/h	11,8 seg.



NISSAN NAVARA 2.3 DCI 190 TEKNA AUT.

Es algo caro para ser de una marca generalista y no ir tan equipado. También es el que más consume a pesar de ser el que menos pesa. Tiene un buen motor.

Precio	49.969 €
Potencia	190 cv
Consumo	9,6 l/100km
0 a 100 km/h	11,2 seg.



VW AMAROK 3.0 V6 TDI 4MOTION 204 AUT.8

Es el más rápido porque pesa 230 kilos menos que el Raptor, sus ruedas son más de calle y el V6 es un portento. Va bien en el campo pero no iguala al Ford.

Precio	52.260 €
Potencia	204 cv
Consumo	8,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,0 seg.

por sí mismos en función de la presión que reciben. Así que se muestran suaves y con más recorrido cuando las ruedas no se meten en líos por la uniformidad del recorrido, y más firmes y contundentes cuando las ruedas ejercen más presión por los baches del terreno y el amortiguador alcanza sus límites en compresión o extensión. No son nada baratos, pero al Raptor le dan la vida. Sobre todo cuando el conductor se decide a conocer de primera mano los límites del Raptor a velocidades de vértigo por caminos que con cualquier otro vehículo pasaríamos a paso de tortuga.

Para ese ritmo habría que elegir el modo 'Baja' de los cua-

tro posibles para el campo—y dos para carretera—. Elegir el modo 'Baja' es igual a decir modo 'locura' o modo 'diversión' o mejor, modo 'Abran paso' porque el Raptor desconecta ayudas, controles de estabilidad y mejora la respuesta de todas sus constantes para que el conductor disfrute de lo lindo desde la altura a un ritmo de vértigo y con una eficacia pocas veces vista en un TT.

Entiendo que no a todo el mundo le gusta circular fuera del asfalto, pero a mí me ha costado mucho despedirme de este Ford. Salvando las distancias, mucho más que por ejemplo de un Mustang. Pero no me importaría que ambos compartiesen mi garaje.

DISEÑO AGRESIVO

SIN LLEGAR AL F-150 RAPTOR AMERICANO, EL DISEÑO EUROPEO DEL RAPTOR ES MÁS AERODINÁMICO SIN PERDER AGRESIVIDAD

CALIDAD

EL RANGER RAPTOR, A DIFERENCIA DE OTROS PICK-UP PENSADOS PARA COMPAGINAR TRABAJO Y OCIO, OFRECE UNA CALIDAD MAGNÍFICA Y UNA DOTACIÓN SENSACIONAL



▲▲ El Raptor ofrece muchísima información técnica en el cuadro. Y desde un mando del volante se puede seleccionar uno de los seis modos de conducción, cuatro de ellos para uso 'off road' radical.



▲ El cambio automático de 10 marchas es una delicia y lleva levas en el volante. La tracción permite ir en tres modos.



SIN MIEDO A PESAR DE NO HABER CONDUCIDO NUNCA HACIENDO TODOTERRENO RADICAL, GEMA SUPERÓ LA PRUEBA CON NOTA



Fuera de serie

La Pick up de Ford, pero sobre todo Gema Hassen-Bey, la medallista paralímpica, son unas fuera de serie. La primera porque permite a Gema llegar a donde quiera sin esfuerzo. Y ella, porque consigue todo lo que se propone.

Andrés Mas || amas@motor16.com

Fotos: Bryan Jiménez

Sabía de antemano que Gema Hassen-Bey era una chica valiente. La había visto en un vídeo subir en silla de ruedas al pico del Teide en Canarias y me habían entrado sudores solo de verla en las imágenes luchar centímetro a centímetro con los pedales de su prototipo manejados con las manos. Impedida de cintura para abajo por un accidente desde los 4 años, Gema se sobrepuso a los negros nubarrones que le auguraba la vida a base de tesón, lucha, ganas de

vivir y absolutamente ningún miedo a nada. Y esa actitud la llevó a participar en 5 juegos paralímpicos consiguiendo

12 títulos y tres medallas. Esa valentía nos la confirmó haciendo algo que no había hecho jamás.



Porque Gema aceptó el reto de probar para Motor16 su todoterreno adaptado en las pistas «off road» del INTA. Con un pequeño hándicap: Gema nunca había hecho todoterreno. Sin embargo nunca antes había visto a alguien aprender tan rápido y, sobre todo, afrontar obstáculos de los que ponen los pelos de punta con la tranquilidad y decisión que lo hizo la medallista paralímpica. Y es que bastó un recorrido por el exigente circuito todoterreno escuchando nuestros modestos consejos para a continuación y ya en solitario superar todas las zonas del circuito con nota.

Claro que la montura ayudó mucho ya que el Ford Ranger de Gema es uno de los Pick-up más eficaces del mercado. Sin embargo vimos en Gema verdadera madera para defenderse holgadamente en conducción «off road». Superó cruces de puentes muy técnicos, ascensiones salvajes, bajadas imponentes e inclinaciones que asustarían a cualquiera que nunca se hubiese enfrentado a algo así. Incluso, ya para dejarnos con la boca abierta, se metió en una charca de barro sin conocer su profundidad y sin que antes hubiese visto pasar cualquier otro coche. Pero lejos de cambiar el gesto a Gema no le desapareció la sonrisa de la cara en ningún momento.

FORD RANGER ADAPTADO NO TE PARES NUNCA

El Ford Ranger que Ford ha adaptado para que Gema pueda conducirlo sin pega alguna tiene un acelerador electrónico en el volante firmado por Guido Simplex, freno en

la mano y asiento robotizado de Reatrans que sube y baja hasta la silla de ruedas manejado mediante un mando a distancia. La transformación tiene un coste de 10.800

euros y ha permitido a la medallista paralímpica trasladar en la bañera de carga la «Hassen-Bike» para sus entrenos o llegar hasta el mismísimo lugar de los retos.

▼ Gema Hassen-Bey, la embajadora de Ford Adapta, nos enseña cómo funciona el sistema de su Ranger para salir o entrar del coche.



ENTREVISTA A GEMA HASSEN-BAY, EMBAJADORA DE FORD ADAPTA «Voy a subir el Kilimanjaro en silla de ruedas»

—¿Cuánto tiempo tardaste en adaptarte a ese Ford Ranger tan especial?

—Pues cero coma. Me dijeron que cuando lo cogí y arranqué parecía que lo había conducido toda la vida. La verdad es que me costó más adaptarme a la bici. Porque lo único que encontré fue una bici de descenso muy pesada que hemos ido mejorando. Hemos evolucionado mucho la Hassen-Bike (se llama así porque Emilio de Villota cuando me vio me dijo «tú ya no eres Hassen-Bey eres Hassen-Bike»). Con ella subí la Bola del Mundo y luego, para la subida del Teide, diseñamos la primera silla de escalada del mundo, que no es esta porque el camino se estrechaba y no nos dejaban subir con ella. Había que preparar una para subir 100 escalones de 30 centímetros con 60 por ciento de desnivel, desnivel lateral... También tuve que aprender técnicas de escalada, de hecho soy la primera que sube 15 metros en vertical con los brazos. Y ahora para el Kilimanjaro solo me queda resolver el tema de la nieve, digo solo pero he descubierto que es un verdadero problema porque no se ha inventado nada para subir (no hay teleférico, sólo un remonte que no me vale) y tengo que hacerlo por algún sitio. Tendré que ir con mi equipo primero para que ellos abran la vía. Y esto será cuando consiga la financiación y cuando resuelva el otro problema que es el reto del frío y protegerme yo las piernas. Es un problema a superar porque a nosotros nos baja la temperatura de esa parte del cuerpo. De hecho, de cintura para arriba puedo ir muy acalorada pero de cintura para abajo me puedo estar congelando sin darme cuenta. Por eso estamos ideando un pantalón y ya tenemos un prototipo que autorregula la temperatura de las piernas.



—¿Cuándo te diste cuenta de que el mundo no se acababa tras el accidente?

—Yo tuve el accidente a los 4 años y al principio fue un poco raro porque yo salí del entorno familiar en una edad muy crítica y pasé de tener una madre a tener un montón de madres en el hospital. Y sobre todo las fisio, Mari Carmen Pazos y Aurora Ampuero, que fueron las que me hicieron deportista porque me ponían retos. De hecho se saltaron todo el protocolo de la rehabilitación. Y después de ganar contra todo pronóstico un campeonato de ping pong en el hospital ya empecé a interesarme por los juegos paralímpicos. Luego me llegó la oportunidad de los Juegos de Barcelona y comencé a prepararme con tiempo en esgrima. Y para sorpresa de todos gané la primera medalla para España.

—Después de fijarte como objetivo subir al Kilimanjaro, ¿dónde pones tus límites?

—Los límites no existen. Vivir es la oportunidad de disfrutar. Entonces si te pones límites tu motor va a ir gripado. Es mejor no hacerlos y probar las experiencias. Para eso estamos aquí, es muy sencillo. Luego nos complicamos nosotros con tonterías que nos

preocupan... pero para mí la vida es como un videojuego y no pasa nada si se acaba la partida porque has disfrutado. Y lo importante no es el tiempo que vivas, si no lo que haces con tu tiempo.

—Hay muchas personas en tu situación que no ven las cosas de la misma manera que tú. ¿Cómo les animarías?

—Yo tengo un lema de vida que dice “si te mueves tú, el mundo se mueve contigo”. Hay que moverse porque a poco que lo hagas consigues que la gente se mueva contigo. Hoy tú me has dado una clase magistral de 4x4 pero eso no habría ocurrido si yo me hubiera quedado en casa. El motor que te mueve en la vida no está en las piernas, está en la cabeza y en el corazón. Si tú potencias eso, llegas donde quieras. Y también hay que saber lo que es el equipo, porque no estamos solos en el mundo y las cosas se consiguen en equipo. He vivido 5 juegos paralímpicos y no estaba muy cómoda con el mensaje que damos los deportistas o que nos hacen dar, que es el éxito, el éxito, el éxito. Y yo para reflexionar dije ¿Qué es el éxito para mí? ¿La medalla? No. El éxito es el camino, la experiencia, aprender, crecer, no rendirte. Un día fui la

mejor del mundo y gané una medalla, fenomenal. Y otro día fui la peor del mundo, no gané nada... y yo soy las dos cosas. Si tú vienes a mi casa no vas a ver medallas, vas a ver mi espada, que es la que me ha acompañado siempre. Y para mí el éxito es eso. Ahora pongo foco en el camino y este reto lo hago porque no quiero hacer deporte para ganar trofeos y para vanagloriarme de ellos, yo quiero hacer deporte para lo que a mí me ha servido que es para ayudar. A mí me ha ayudado a vivir, a plantearme una meta, a luchar por mis objetivos, a no rendirme, a valorar el equipo. Un americano ha intentado subir al Kilimanjaro en silla de ruedas pero en la parte más inclinada del volcán le tuvieron que ayudar, no lo consiguió. Este hombre tiene para mí todo el respeto, pero es que no ha habido ninguna mujer que lo haya intentado. Muchos me han querido quitar la idea de la cabeza pero si yo consigo subir diseñando una bici-silla que permita a la gente que viva en la montaña desplazarse. Si le quito el frío con el pantalón a millones de personas el reto me merece la pena.



COMENTARIO GENERAL: POR AGRADO DE USO, CONFORT SONORO O PRESTACIONES, NADA QUE ENVIDIAR A UN MOTOR TSI DE GASOLINA



Y seguimos 'a gas'

Seguimos con nuestro test de larga duración al volante del Seat Arona de gas natural, ya con más de 14.000 kilómetros en su haber tras varios viajes por el país: Sevilla, Castellón, Toledo... Ni un problema, salvo un pinchazo lento, y coincidencia general: el gasto por kilómetro es de risa.

Pedro Martín || pmartin@motor16.com

Consumir menos de 4 kilos de gas natural cada cien kilómetros viajando por autovía es, traducido a dinero, un verdadero placer. Porque al precio actual de ese combustible—oscila, según la estación, entre 0,83 y 0,93 euros por kilo—supone que cada centenar de kilómetros recorrido sale a 3,50 euros, céntimo arriba o abajo. Imposible encontrar un modelo de motor diésel, y no digamos ya de gasolina, que iguale o se acerque a esa cifra, valorada muy positivamente por todos quienes han empleado el Arona TGI en sus viajes.

Desplazamientos por carretera, no obstante, en los que

se hace obligado partir con una mínima logística, pues la red de puntos de repostaje, aunque sigue creciendo—77 en España y 11 en Portugal actualmente—, todavía no es tan densa como en el resto de Europa. Es decir, que no sólo conviene saber 'hacia dónde' vamos, sino también 'por dónde', garantizando así la recarga de gas natural. En ese sentido, las principales ciudades españolas están cubiertas a la perfección, y va sucediendo lo mismo con otras poblaciones o con las rutas de mayor tráfico, pero aún persisten algunas comarcas sin servicio y el conductor debe ser consciente de ello antes de iniciar su viaje.

Los 13,8 kilos de capacidad de los tres tanques de GNC del Arona aseguran una autonomía real en torno a los 350 kilómetros, aunque si agotamos el gas podremos seguir circulando con gasolina, cuyo depósito de 9 litros da, según sea el tipo de recorrido, para entre 120 y 150 kilómetros. ¿Y si llegamos al surtidor de gas y no funciona? Pues hasta eso nos ha ocurrido una vez, concretamente en Toledo, pero completamos el viaje hasta Madrid usando gasolina sin mayor problema. El paso de un combustible a otro—mientras haya gas sólo usará gas—se hace automáticamente, sin que el conductor advierta variación alguna en el sonido

del motor o en las prestaciones, pues los 90 CV que rinde el motor 1.0 TGI—toma como base el 1.0 TSI de gasolina, de 95 CV—están disponibles tanto al funcionar con GNC como al hacerlo con gasolina. Y en combinación con la caja de seis marchas, esta suave mecánica rinde bien en carretera, incluso a plena carga.

Por cierto, con buen criterio el Arona 1.0 TGI cuenta en su instrumentación con dos indicadores de carburante—uno de gas y otro de gasolina—y sendos testigos luminosos de reserva, de modo que el conductor siempre está bien informado al respecto y se evita un posible contratiempo, como podría ocurrir si agotásemos

VUELTA A LA CIUDAD

Los beneficios urbanos de ser 'ECO'

Durante el verano, en el que 'nuestro' Arona TGI recorrió la geografía española de punta a punta, se suscitó en la ciudad de Madrid una polémica en torno a la posible suspensión temporal de 'Madrid Central' planteada por el nuevo equipo de gobierno del Ayuntamiento, medida que la justicia rechazó. Que si multas sí, que si multas no... Lo cierto es que el asunto le 'resbalaba' literalmente a nuestro protagonista, pues la etiqueta 'ECO' que la DGT concede al Seat Arona TGI le autoriza a circular sin limitación alguna por el área regulada de 'Madrid Central', con los mismos derechos de paso que los vehículos '0 Emisiones'. Pero, además, el Arona de gas natural disfruta de un descuento del 50 por ciento al estacionar en la zona SER de la capital, y ante episodios de alta contaminación en la ciudad podría acceder al interior de la M-30, acción prohibida a coches sin esa etiqueta ecológica. Además, las ciudades de Madrid y Barcelona contemplan descuentos de hasta el 75 por ciento en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica.



▲ Además de ventajas fiscales en las grandes ciudades, el Arona TGI puede acceder a barrios céntricos, prohibidos a otros vehículos.



◀ En Europa, cientos de urbes restringen ya el acceso de los vehículos más contaminantes a sus zonas más céntricas, como ocurre en Madrid. Y la medida podría extenderse pronto a todas las ciudades con más de 50.000 habitantes.

Y ahora, concluido el periodo vacacional, el test vuelve a enfocarse a la ciudad, donde el SUV de Seat, con sus 4,14 metros de longitud y su posición de conducción algo más elevada, permite moverse como pez en el agua. La etiqueta 'ECO'—ver cuadro—es, además, un gran aliado en nuestras frecuentes visitas al centro de Madrid, donde ahorramos al estacionar en la calle—se paga la mitad—y podemos circular sin limitaciones incluso por el casco antiguo.



el GNC yuviésemos el depósito de gasolina también muy vacío.

Y si hablamos de 'contratiempos', decir que en estos primeros meses de prueba, y tras cubrir más de 14.000 kilómetros, no se ha producido problema mecánico alguno. El Arona TGI está funcionan-

do como un reloj suizo y en el interior todo se mantiene firme y bien ensamblado, como el primer día pese a que ya hemos circulado por malas carreteras e incluso por pistas sin asfaltar. Mencionar sólo un pinchazo que nos descubrió rápidamente el propio coche con su testigo de pérdi-



da de presión, pese a que la fuga era tan lenta que nuestra primera comprobación con un manómetro nos dejó con dudas. Pero allí estaba el clavo; tan 'metido en su papel' que apenas dejaba salir aire. Visita al concesionario de Seat al día siguiente y problema solucionado en pocos minutos.

En ese escenario urbano, con medias diarias entre 40 y 80 kilómetros, los tres depósitos de GNC procuran una autonomía próxima a los cinco días, de manera que con menos de 13 euros en combustible tendremos garantizada la movilidad durante toda la semana laboral.

la frase

Elzbieta Bienkowska. Comisaria europea de Industria y Mercado Interior

«Bajo la actual normativa de homologación de la Unión, una prohibición completa de la comercialización, importación y matriculación de coches nuevos de gasolina y diésel en un Estado miembro no es compatible con la ley de la UE».



en breve

► **PREMIO AL FORMENTOR.** - El Consejo Alemán de Diseño ha distinguido al híbrido enchufable de Cupra en el Concurso de Marcas de Automoción de 2019 como el mejor prototipo. Certamen internacional de diseño, que también ganó un Cupra el año pasado.

► **MÁS PRODUCCIÓN EN BARCELONA.** - Nissan ensambla 79 unidades diarias de la e-NV200, que hace en exclusiva Zona Franca. Producción que aumenta para hacer frente al incremento de la demanda con un tercer turno, tras la ampliación de la planta de baterías.

► **NO AL PAGO EN AUTOVÍAS.** - Más del 75 % de los españoles encuestados por el RACE se muestra contrario al pago por uso de las autovías, nueve de cada diez buscaría alternativas para evitarlo y a ocho de cada diez le preocupa el traslado del tráfico a carreteras secundarias.

► **COMPONENTES PARA VW.** - En Mladá Boleslav Skoda ha iniciado la fabricación de componentes para los coches eléctricos del Grupo VW.

el puntazo

Una rectificación de urgencia convierte la prohibición rotunda de los vehículos contaminantes propuesta por el PSOE en una reducción paulatina de emisiones.

El partido que ostenta el Gobierno provisional del país ha vuelto a revolucionar el sector del automóvil con la propuesta de prohibir en 2040 la venta de turismos y comerciales ligeros, nuevos y usados, con emisiones directas de dióxido de carbono. Lo recogía el Programa Común Progresista cuya urgente reformulación cambia la prohibición radical por la adopción de las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa europea, para que esos vehículos (ahora sólo nuevos) reduzcan paulatinamente sus emisiones.

la cifra

141.297

toneladas de aceites usados gestionó Sigaus en 2018, destinando a la regeneración 100.321 t, la cifra más alta de la última década. El trabajo del Sistema Integrado de Gestión de Aceites Usados (Sigaus) retornó al mercado casi 76.000 t convertidas en nuevos lubricantes.

NUEVA ENTREGA DE EURONCAP

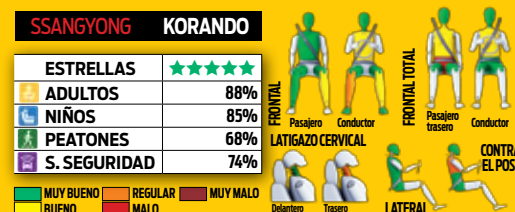
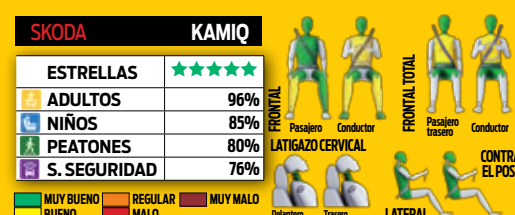
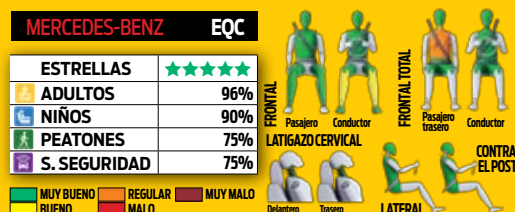
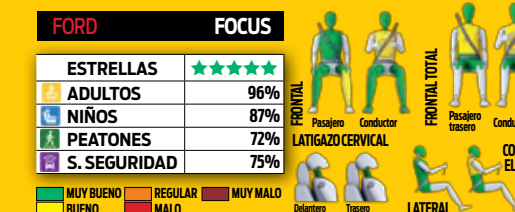
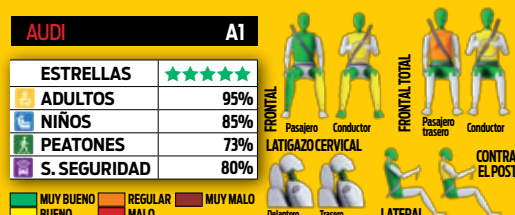
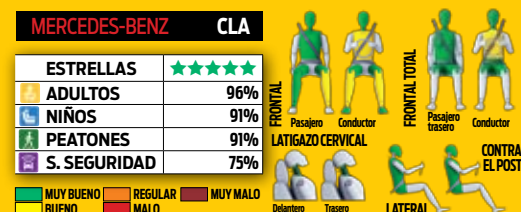
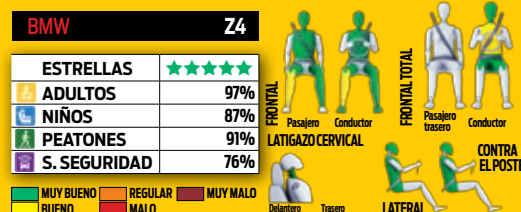
Pleno al cinco

La lista de los elegidos por el Consorcio Europeo EuroNCAP para esta nueva entrega saldan el examen con una calificación de cinco estrellas. Y la integran coches de lo más variado: el renovado Audi A1, el último BMW Z4, el mejorado Ford Focus, el Mercedes CLA de segunda generación, el el EQC, que es el primer todo-terreno eléctrico de la marca de la estrella, el nuevo Skoda Kamiq y el Ssang-Yong Korando de cuarta generación, un modelo bien equipado, que cuenta con AEB como equipamiento estándar, y da al fabricante coreano su primera máxima calificación en seguridad, aunque en ninguno de los apartados el Korando llega al 90 % de los puntos en juego.

Mención especial merece el Z4, el descapotable bi-plaza alemán, que presenta el porcentaje más alto en adultos (97 %) y destaca en usuarios vulnerables entre los siete testados en esta ocasión; protección calificada por los técnicos del consorcio como «impresionante», por su capó activo, que se levanta cuando el peatón ha sido golpeado. También funcionó bien en las pruebas de seguridad el pequeño A1, que revalidaba sus cinco estrellas de 2010, pese a los nuevos y más exigentes requisitos actuales, gracias en parte al «Audi Pre Sense Front», su siste-

ma AEB de ajuste estándar. Por su parte, el Focus, con asientos y reposacabezas reformados y un excelente desempeño en ciudad del AEB, supera las deficiencias que deslucían sus cinco estrellas de 2018. Los resultados reflejan, una vez más, el compromiso continuo de los fabricantes por mantener los altos es-

tándares requeridos. Compromiso que convierte en aparentemente fácil lograr el máximo de cinco, aunque, como reconoce Michiel van Ratingen, el secretario general de Euro NCAP, «los requisitos de prueba y ajuste de la tecnología son muy exigentes y constantemente se actualizan para abordar las prioridades en seguridad vial». De hecho, el próximo año habrá otro cambio radical en los baremos de calificación.



Top Safety Pick + Los más seguros en Estados Unidos

El Top Safety Pick+ conseguido recientemente por el eléctrico Audi E-Tron y el modelo de pila de combustible de hidrógeno Hyundai Nexo, los coloca como los más seguros del mundo con esas tecnologías y demuestra que la seguridad no entiende de sistemas de propulsión (el Nexo ha sido testado a petición de Hyundai, permitiendo al IIHS evaluar antes de lo previsto un vehículo con esa tecnología). Se trata del máximo galardón de seguridad en EE.UU., el título con el que el instituto responsable de la seguridad de los automóviles en Estados Unidos (IIHS) distingue a los modelos con excelentes calificaciones en todos los apartados analizados: seis pruebas de impacto, incluido techo y lado del acompañante (incluido en enero) y efectividad de reposacabezas, asistentes de seguridad y sistemas de iluminación. Top Safety Pick+ 2019 son también: Toyota RAV 4 y Kia Soul, además de Hyundai Palisade y Subaru Crosstrek, que no se venden en Europa.



▲ De izq. a dcha. Bartolomé Vargas, Isabel Goicoechea, Fernando Grande-Marlaska y Pere Navarro.

Siniestralidad

El verano con menos muertos

Es un mínimo histórico compartido con 2014, porque ese año también la carretera se cobraba 220 vidas en los dos meses de verano, aunque en esta ocasión agosto ha marcado el menor número de fallecidos (101) desde que hay estadísticas. Resultado excepcional «por ser un periodo en el que aumentan de forma considerable tanto los desplazamientos cortos como los de largo recorrido», puntualizaba ministro de Interior en funciones Fernando Grande-Marlasca en la presentación de los datos. En conjunto son cuarenta fallecidos menos que el verano anterior, gracias al descenso de la mortalidad en las carreteras convencionales que, con 154 muertos (-45 sobre 2018), presentan la menor cifra de la serie histórica. Por contra, las vías rápidas se han cobrado siete vidas más que el año anterior, registrando 67 muertos. Los datos también reflejan un descenso del 14 % en accidentes, del 10 % en heridos hospitalizados y la reducción a la mitad de la siniestralidad de los peatones (13 muertes frente a las 26 del año anterior).

Pese a estas cifras alentadoras, que revierten el repunte del verano anterior, no se debe olvidar que el tráfico se anota tres muertos diarios y que son los usuarios de moto (62 fallecidos) y bicicleta (11 muertos) los colectivos con aumento de siniestralidad, con 8 y 3 muertos más, respectivamente. Claro, que uno de cada dos motoristas que fallece por colisión con otro vehículo es un accidente causado por la infracción del conductor de un automóvil.

Y el beneficioso efecto del desvío de vehículos pesados

Positiva y notable es también la reducción de la siniestralidad por la desviación de vehículos pesados en los tramos de carreteras nacionales más complicados de Cataluña. Según el Servei Català de Trànsit, desde que en septiembre de 2018 entró en vigor la medida, la media anual de accidentes con muertos y heridos graves ha bajado de 68 a 37 y la de siniestros mortales de 24 a 13,5.

ACEA

Frente a la transformación de la movilidad

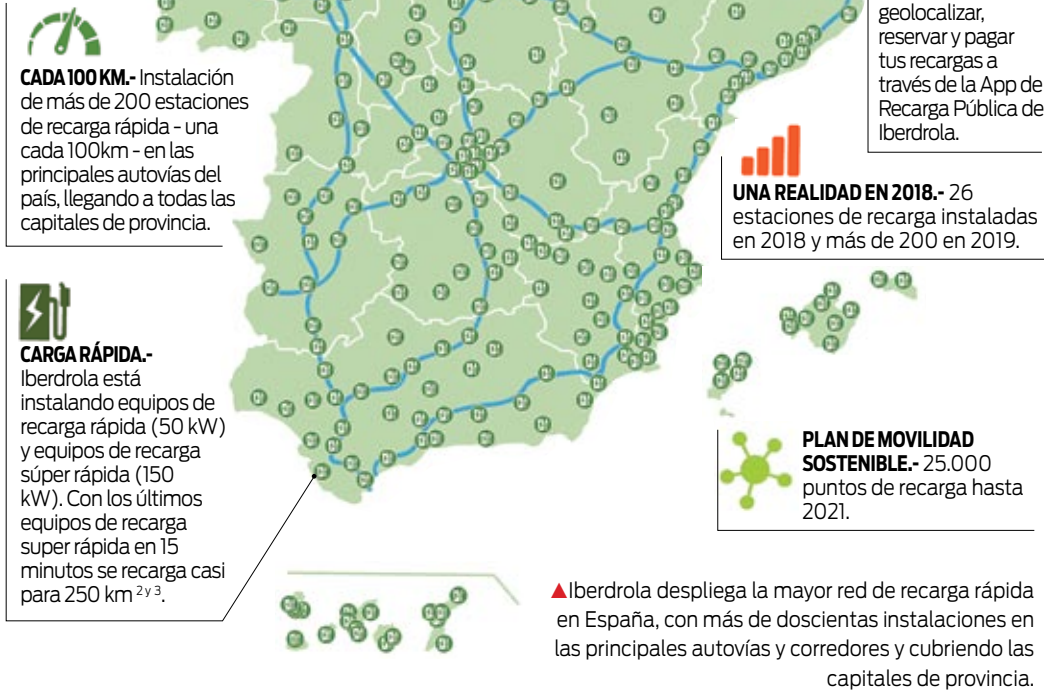
Brindar una movilidad limpia y segura, hacer el transporte por carretera inteligente y práctico, garantizar que la movilidad sea asequible para todos los ciudadanos y salvaguardar una industria próspera y competitiva, que siga contribuyendo al empleo y crecimiento económico en la UE, son los pilares del Manifiesto de los constructores europeos de automóviles (Acea). Manifiesto con el que Acea busca fomentar la colaboración entre la industria automotriz y responsables políticos.

Peugeot, líder

Cinco marcas acaparan el parque español

Casi el 41 % de los turismos que circulan por España son Peugeot, Renault, Citroën, BMW y Mercedes-Benz, con un predominio claro de Peugeot, con el 10,6 % del total, frente al 8,3 y 8,2 % de Renault y Citroën, respectivamente. Les sigue BMW (7,2 %) y Mercedes (6,7 %). Son datos del Libro Blanco del VO 2019-2020 de Ganvam, la asociación de vendedores de vehículos a motor, que aprecia en ese periodo «una ligera renovación del parque» en coches de más de ocho años (43,9 % superan esa edad, frente al 51,1 % de 2017).

Red de recarga verde de Iberdrola



La facilidad de recarga impulsa la movilidad eléctrica en España

La red de puntos de recarga pública de Iberdrola impulsa la movilidad eléctrica en España, con energía de origen 100% renovable y facilitando el acceso con su Plan Vehículo Eléctrico, que contempla tener más de 400 puntos de recarga rápida en las principales vías españolas a finales de este año.

Iberdrola es el impulsor de la movilidad eléctrica en España también en el ámbito de la recarga pública de coches eléctricos, liderando el cambio tecnológico con energía de origen 100% renovable. La irrupción del coche eléctrico es imparable y en el entorno urbano, por los pocos kilómetros que se recorren, abastecer el vehículo de electricidad debe ser una cuestión sencilla, con disponibilidad de puntos de recarga públicos y la cercanía a un punto habitual de recarga (sea domicilio u oficina). Lo cierto es que los

coches eléctricos ya ofrecen un rango de autonomía de entre 200 y 500 kilómetros, que aumentará en los próximos años con la aparición de nuevas tecnologías de baterías. Esto abre un nuevo escenario a la hora de los desplazamientos interurbanos en coche

eléctrico, a la vez que una serie de nuevos interrogantes para aquellos que están pensando en cambiar a la movilidad eléctrica. ¿Qué realidad se encuentra el consumidor?. Por un lado, la posibilidad de recorrer hasta 1.000 kilómetros por 5 €^{1y2}, que

rebaja un 90% el gasto respecto a un coche con motor térmico, sea de gasolina o de gasoil, si la recarga se hace desde casa con el Plan Vehículo Eléctrico de Iberdrola. Y por otro, la nueva realidad de la creciente red de puntos de recarga interurbanos, que permitirá a los usuarios de coche eléctrico encontrar puntos de recarga rápida para realizar cualquier desplazamiento. Puntos que se encuentran en lugares con servicios añadidos de interés para el cliente. En este nuevo escenario, Iberdrola es líder y dispondrá a finales de 2019 de más de 400 puntos de recarga rápida en las principales vías

españolas, con las que ya puedes recorrer 1.000 km por menos de 50 € y hasta menos de 20€², siendo esa recarga incluso gratuita en algunas ubicaciones o con las ofertas de Iberdrola. El objetivo es instalar puntos de recarga cada 100 km en las principales autopistas y corredores españoles. Es la Red de Recarga Verde Iberdrola, que suministrará sólo energía de origen 100% renovable. Con el plan de Iberdrola, habrá más de 25.000 puntos de recarga en cuatro años, tanto en la red de carreteras como en centros comerciales, restaurantes, parkings públicos y hogares ... Además, la App de recarga pública de Iberdrola permite planificar el viaje, reservando previamente los puntos de recarga, para evitar tiempos de espera. La tecnología ayuda a que los tiempos de recarga se acorten cada vez más e Iberdrola está instalando equipos de recarga rápida (50 kW) y equipos de recarga super rápida (150 kW). Con los últimos equipos de recarga super rápida en 15 minutos, el tiempo de tomar un café, se recarga casi para 250 kilómetros^{2y3}. Iberdrola adaptará su red de recarga pública a las velocidades de los nuevos coches eléctricos de forma continua, porque su objetivo es que podamos movernos libremente por todo el país en coche eléctrico.



▲ La App de Iberdrola permite reservar el punto en que se efectuará la recarga para evitar tiempo de espera.

¹Cálculo realizado cargando de 1:00 a 7:00 por 0,03€/kWh + impuestos.

²Cálculo realizado con un consumo estimado de 16kWh/100 km.

³Cálculo realizado cargando en punto de recarga a 150 kW de potencia.

Renault EZ-FLEX

Apuesta eléctrica para el reparto urbano

Preparado para participar en un proyecto europeo los próximos dos años es la visión de Renault del reparto urbano del futuro. Con un puesto de conducción al que se accede por unas puertas con amplio ángulo de apertura, gran parabrisas, techo acristalado y



un radio de giro de sólo 4,5 metros, al EZ-FLEX lo mueve una eficiente mecánica eléctrica cuyas baterías proporcionan hasta 100 kilómetros de autonomía, el doble del recorrido diario en las entregas de paquetería urbana. Sus 3,86 metros de largo, 1,65 de ancho y 1,88 de alto encierran un espacio de carga de tres metros cúbicos sobre un piso colocado a 760 milímetros del asfalto, que optimizan angulares formas y modularidad única.

Toyota

Flota electrificada para las Olimpiadas

En la extensa flota de vehículos oficiales, que Toyota proporcionará para Tokio 2020, hay modelos desarrollados íntegramente para ese cometido. Con el objetivo de marcar el nivel de emisiones más bajo en unos Juegos Olímpicos y Paralímpicos, casi la totalidad de las 3.700 unidades que circularán serán electrificados: híbridos e híbridos enchufables, de pila de combustible, eléctricos con batería y las creaciones especiales para la ocasión. Entre estas destacan el transportador de personas accesible



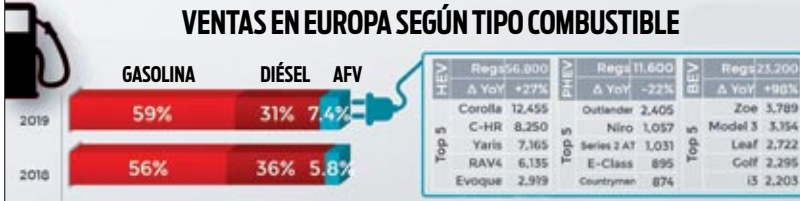
LOS CINCO EN EL TOP EUROPEO

Renault Zoe	3.789
Tesla Model 3	3.154
Nissan Leaf	2.722
VW Golf	2.295
BMW i3	2.203

Mercado europeo

Gran tirón en las ventas de “emisiones cero”

Con un aumento del 98 %, y llegando a las 23.200 unidades, la demanda de vehículos puramente eléctricos en Europa experimentó un fuerte tirón en julio. Son datos de Jato Dynamics, que achaca esos buenos rendimientos a Tesla como marca más vendida y Renault, por su aumento del 103 %, tras colocar al Zoe como el modelo más comercializado del mes. Como notables, la consultora también califica los incrementos de VW (+64 %), Hyundai (+334 %) y Audi, que vendió 1.735 unidades del e-Tron. En España también los eléctricos crecen a buen ritmo. De hecho, en los ocho primeros meses del año sus matriculaciones subieron el 97%, sumando 8.211 unidades, en un mercado liderado por Nissan, que acumula doce meses de crecimientos continuados y ocupa un 22 % de cuota del mercado, asentada especialmente en las ventas de Leaf y e-NV200. Por modelos, Tesla Model 3 y Nissan Leaf luchan por ser el más vendido, con un acumulado de 1.200 y 1.147, respectivamente.



APM (Accessible People Mover), el e-Palette, de conducción automatizada, que facilita el traslado de los usuarios de silla de ruedas, y el Concept-i, que estará presente en los relevos de la antorcha olímpica y servirá de guía en la maratón.



Audi e-tron

Seguridad “Cum Laude”

El SUV de Audi puede presumir sin rubor de ser el eléctrico más seguro del mundo, tras ganar el Top Safety Pick +. Para conseguir ese galardón, que otorga el Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), que se encarga de la seguridad de los automóviles en estados Unidos, el modelo alemán, con equipamiento estándar, superó con ex-

celente nota las seis evaluaciones de resistencia al choque (incluido el vuelco), así como la efectividad de asistentes de seguridad y sistemas de iluminación.

Este premio, el más alto que otorga el Instituto americano, se une a las cinco estrellas EuroNCAP, la máxima calificación de seguridad en Europa.

Ventajas de comprar un eléctrico

Más barato, más económico y de libre circulación

Si bien es cierto que precio, autonomía y deficiente infraestructura de carga son puntos negativos, se contraponen las ventajas positivas que, además del beneficio medioambiental de los «emisiones cero», aporta un vehículo eléctrico. Las recoge el comparador de seguros Acierto.com, destacando la notable reducción del gasto por uso, al no tener que gastar en combustible, sufrir menos desgastes y no pagar impuestos, y el apoyo de los planes de ayuda a la compra, como el Moves. Y en un nivel más funcional destaca la facilidad de aparcamiento, al no pagar por estacionar en la calle y no sufrir limitación horaria, así como circular sin restricciones, incluso con protocolos anticontaminación, o beneficiarse de los descuentos, que ofrecen algunas autopistas.



EN BREVE

La financiación verde firmada con el BEI, que aportará 145 millones de euros, e ICO, que llegará a los 140 millones, permitirá a Iberdrola construir la mayor planta solar fotovoltaica de Europa. Ubicada en Extremadura, comenzará a funcionar el próximo año y tendrá una potencia total de 500 megavatios.

También Iberdrola, junto a la Caja Rural de Soria, promoverá el parque eólico Buniel en Burgos. Generará energía limpia para abastecer 350.000 hogares al año, evitando la emisión anual de 154.000 toneladas de CO₂. Con una potencia de 114 megavatios, será uno de los más grandes de Castilla y León.

En apoyo a la electromovilidad de sus empleados, Volkswagen instalará 4.000 puntos de carga para eléctricos en sus plantas alemanas. La cifra se alcanzará en 2025 y los primeros sesenta ya se han puesto en la factoría de Braunschweig.

Para dar servicio a clientes y visitantes el Motor&Sport Institute ha instalado diez cargadores universales de carga rápida para eléctricos. Además, el centro tecnológico dedicado a formación, deporte y tecnología, puede impartir formación sobre eléctricos.

MICHELIN



NEUMÁTICOS DE VIDEOJUEGO

Si eres aficionado a los videojuegos de carreras y en concreto a la franquicia 'Gran Turismo', a partir de octubre podrás descargar un paquete de neumáticos Michelin para equipar tus vehículos. La marca se ha convertido en 'neumático oficial' de esta aclamada saga de videojuegos y no solo estará presente como equipamiento sino que también contará con una sección en el museo virtual del juego y con presencia en los escenarios y en los circuitos.

ATENTOS A...

HASTA EL 15/09

La 74 Vuelta ciclista a España finaliza en Madrid con **Skoda como vehículo oficial** por noveno año consecutivo. La marca ha cedido a la organización un total de 80 coches, entre los que se incluyen el **Superb, Combi, Octavia, Kodiaq y Karoq**. Además, también se ha mostrado el **nuevo SUV Kamiq**.



LEXUS

UN HÍBRIDO DE CINE

El **Lexus UX 250h Híbrido** ha sido uno de los protagonistas del Festival de Cine de Venecia. Este modelo ha sido elegido como coche oficial del evento y una flota de



35 unidades del mismo se encargó de transportar a las estrellas hasta la alfombra roja. El director de cine Pedro Almodóvar o el actor Brad Pitt fueron algunas de las celebridades que probaron las excelencias de este SUV.

DE ESLOVENIA A PAÍSES BAJOS

La ruta atravesó Eslovenia, Austria, Italia, Lichtenstein, Suiza, Francia, Alemania, Luxemburgo, Bélgica y Países Bajos.



El Audi e-tron necesitó siete recargas a lo largo de la ruta, todas ellas realizadas en estaciones de carga rápida. Viajaron tres unidades del coche con tres conductores cada una.

DIEZ PAÍSES Y 1.600 KM EN 24 HORAS CON EL AUDI E-TRON

Audi ha medido las posibilidades de su eléctrico e-tron en una prueba de larga distancia que ha llevado a tres unidades de este modelo a cruzar diez países europeos y recorrer 1.600 kilómetros desde Eslovenia a los Países Bajos en solo 24 horas.

El SUV ofrece una autonomía de hasta 417 kilómetros y su batería de iones de litio alcanza el 80 por ciento de su ca-

pacidad en menos de 30 minutos en estaciones de carga rápida, lo que le ha permitido superar el reto con sobresaliente.

Solo fueron necesarias siete recargas a lo largo de la ruta, que comenzó en el idílico lago Bled, en Eslovenia, cruzó Austria, Italia, Lichtenstein, Suiza, Francia, Alemania, Luxemburgo y Bélgica y finalizó en Amsterdam, en los Países Bajos.

Con este desafío, Audi ha demostrado que su eléctrico e-tron está preparado para afrontar cualquier tipo de ruta, ya sea aprovechando su tracción total en las sinuosas carreteras de los Alpes, recuperando energía en las bajadas para convertirla en electricidad o economizando combustible en tramos llanos gracias a su aerodinámica con un coeficiente de 0.27.

CITROËN

APÚNTATE AL CAMPEONATO VIRTUAL DE RALLYS

Se acaba de poner en marcha la Copa Citroën Total WRC, una competición virtual a nivel nacional que busca a los mejores pilotos de e-sports. Es un torneo abierto en el que pueden participar todos los aficionados a las carreras

a través del videojuego 'WRC7' y de las plataformas PC, PlayStation 4 o Xbox One.



VEHÍCULO OFICIAL

Kia ha llegado a un acuerdo con la **Federación Española de Baloncesto** para convertirse en vehículo oficial durante un año de esta entidad y de la **selección española de baloncesto**.

PEUGEOT: RUTA POR CIENTOS CIUDADES

EL 208 RECORRE ESPAÑA

El Peugeot 208 está de gira por España. Si quieres conocer de primera mano cómo es el nuevo modelo de la marca del león, solo tienes que visitar la web www.ruta208.es y comprobar cuándo llega a tu ciudad.

Dos tráiler totalmente acristalados se encargan de transportar al nuevo Peugeot 208 por

toda la Península en una ruta que recorrerá en los próximos meses más de cien localidades.

Las primeras unidades del renovado urbano llegarán a los concesionarios en el último trimestre del año. Su gama incluye 17 versiones diferentes y también hay una variante eléctrica con una autonomía de 340 kilómetros.



El nuevo Peugeot 208 llegará a cada ciudad a bordo de un tráiler acristalado.



EL TOYOTA RAV4 LLEGÓ AL MERCADO EN 1994

25 AÑOS DEL PIONERO DE LOS TODOCAMINO

Toyota celebra este año el 25 aniversario del RAV4, el precursor de los todocamino. La marca ha vendido casi nueve millones de unidades del modelo en todo el mundo.

Cuando Toyota lanzó al mercado el RAV4, en mayo de 1994, logró combinar lo mejor de dos mundos. Por un lado, era un práctico vehículo de cuatro plazas tipo turismo y, por otro, ofrecía una posición de conducción elevada y la capacidad y la distancia al suelo de un 4x4. El modelo, pionero de la tendencia to-

docamino tan de moda hoy, fue un gran éxito desde el principio y la marca tuvo que duplicar la previsión de producción para hacer frente a la demanda. 25 años después, el RAV4 ha llegado a su quinta generación en plena forma, propulsado por un sistema híbrido y dotado con las tecnologías más modernas.



El Toyota RAV4 se presentó en el Salón del Automóvil de Tokio en 1989 como prototipo. Se lanzó al mercado en 1994.

En el 2000 se lanzó la segunda generación y actualmente es la quinta la que está en el mercado.



HYUNDAI

NUEVO PATINETE ELÉCTRICO CON 20 KM DE AUTONOMÍA

Los patinetes eléctricos son tendencia en las grandes ciudades y las marcas automovilísticas también se suman a la nueva moda. El Grupo Hyundai acaba de presentar un prototipo con una autonomía de 20 kilómetros y una batería de alta capacidad. Puede circular a una velocidad de

20 km/h y cuenta con tracción trasera y luces delanteras y traseras. El Grupo Hyundai pretende dotar a los modelos de Hyundai y Kia de este patinete, que permitirá a los usuarios desplazarse cómodamente una vez aparcado



el coche. El patinete, que pesa 7,7 kilos y es plegable, estaría integrado en el circuito eléctrico del coche y se cargaría automáticamente utilizando la electricidad producida durante la conducción.

PARTNER AUTOMOVILÍSTICO

CUPRA FICHA POR EL BARÇA

Cupra ha llegado a un acuerdo con el FC Barcelona y se convierte en socio global de automoción del club durante las próximas cinco temporadas. El convenio con el Barça (que tenía hasta ahora a Audi como partner automovilístico), permitirá a la plantilla estrenar los modelos de la marca deportiva y también

incluye la creación de una sala VIP dentro del Camp Nou y de un espacio temporal en el exterior durante los partidos que se jueguen en casa.





LA VICTORIA DE CHARLES LECLERC EN MONZA SUPUSO EL MEJOR BROCHE A LAS CELEBRACIONES POR EL 90 EL ANIVERSARIO DE FERRARI

70 temporadas en la Fórmula 1, único equipo presente en todas las ediciones del Campeonato del Mundo. 970 grandes premios disputados, 235 victorias y 222 poles. 15 títulos de pilotos y 16 de constructores. El equipo italiano celebró sus 90 años de historia con motivo del Gran Premio de Italia. Y Charles Leclerc ofreció el mejor regalo posible a los tifosi con una increíble victoria.

El mejor regalo que Ferrari nunca pudo recibir

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

Nada como un gran triunfo de un monoplaza rojo antes de llegar al Gran Premio de Italia. Ferrari partía como favorito en pretemporada, pero aún no había ganado en 2019. La victoria de Charles Leclerc una semana antes, en Spa, sirvió como antesala para la gran fiesta que preparaba la Scuderia antes de 'su' carrera: el 90 aniversario de la trayectoria deportiva del equipo más carismático y veterano de la Fórmula 1. El podio con miles de aficionados cantando el himno italiano después del triunfo de Charles Leclerc cerró con un apoteósico final la efeméride de Ferrari.

«De todos los años que llevo en Ferrari, no había visto preparar un evento como este», explicaba Marc Gené días antes de arrancar los actos previstos por Maranello tanto en Monza como fuera del circuito. Una suerte de escenificación, de recuperación y puesta en escena de los hombres y máquinas que han forjado su aureola y leyenda, compartido todo con la presencia cercana e inmediata de los aficionados. Una parte de sus pilotos estuvieron en Milán. Con la polémica sobre la ausencia de Fernando Alonso.

Los actos del fin de semana fueron precedidos por la publicación del cartel conmemorativo del Gran Premio de Italia, que recogía a los pilotos de Maranello de diferentes épocas. Con fondo rojo,



Charles Leclerc y Sebastian Vettel se dieron un baño de multitudes en Milán con todos los seguidores de Ferrari. Y el domingo, el monegasco, les brindó una gran victoria.

por supuesto, y con Charles Leclerc, Sebastian Vettel y Michael Schumacher como destacados. Entre ellos, Fernando Alonso, representado por la figura de su imagen al ganar el GP de Gran Bretaña de 2011, casco puesto y volante en mano. Solo dos figuras aparecían sin su rostro. El mismo esquema que Ferrari utilizó para decorar su 'motorhome' en el 'paddock' de Maranello.

La Plaza del Duomo, en Milán, fue cerrada para la ocasión el miércoles anterior al gran premio. Miles de aficionados que la abarrotaron. En una de sus alas, un enorme escenario y una enorme pantalla. El SF90 era el gran protagonista, escoltado por algunos de los monoplazas clásicos del equipo italiano: el F2002 de Michael Schumacher, el Ferrari IndyCar que nunca llegó a debutar

en competición, el 126CK de 1981 del mítico Gilles Villeneuve, el 312B de Clay Regazzoni y el 312 de 1966. Pero Ferrari también quiso recuperar y reunir a las figuras vivas más importantes de su historia. Eso sí, con algunas ausencias.

Un vídeo tras otro recuperó las diferentes épocas de Ferrari en la Fórmula 1. El del periodo 1929 a 1966 también incluía la presencia



ALONSO FUE EL GRAN AUSENTE. EL ESPAÑOL FUE ACLAMADO EN MONZA, PERO NO HUBO EXPLICACIONES SOBRE POR QUÉ NO ACUDIÓ



▲ Miles de aficionados se congregaron el miércoles anterior a la carrera en la Plaza del Duomo de Milán, cerrada para la ocasión.



▲ Los grandes pilotos de la historia de la Scudería no se perdieron la cita. En la imagen, Alain Prost y Cesare Fiorio.



▲ El francés Jean Alesi y el austriaco Gerhard Berger recibieron el reconocimiento de los miles de tifosi en Milán.



▲ De izquierda a derecha, Kimi Raikkonen, Ivan Capelli, Arturo Merzario, Antonio Giovinazzi, Jean Alesi, Mick Schumacher y René Arnoux.



▲ De izquierda a derecha, Stefano Domenicali, responsable durante años de la escudería, Felipe Massa y René Arnoux.



▲ Otra de las leyendas de Ferrari, el italonorteamericano Mario Andretti, junto a Charles Leclerc y Piero Ferrari.



▲ El sudafricano Jody Scheckter rodó con el monoplaza con el que se proclamó campeón del mundo en 1979.

física de mecánicos históricos del equipo. Incluso con la presencia de Brenda Vernor, la veterana secretaria de Enzo Ferrari. El de 1966 a 1995 reunió a Jean Alesi, Mario Andretti, René Arnoux, Gerhard Berger, Ivan Capelli, Arturo Merzario, Mika Salo y Alain Prost, con un recuerdo especial al malogrado Michelle Alboreto. Cada uno de ellos expresaba los especiales sentimientos que supuso correr para Ferrari y convivir con los tifosi italianos. «Cuando eres piloto, siempre sueñas ir a Ferrari», declaraba Prost en el escenario. «Es una escuadra muy diferente, es todo pasión, fuego en el estómago. Solo Ferrari puede hacer algo así».

Bernie Ecclestone, Chasey

Carey, Jean Todt, los responsables automovilísticos italianos... El escenario contaba con los más importantes representantes internacionales y de la Fórmula 1. El siguiente vídeo recuperó la época desde 1996 a 2008. De esta época estuvieron presentes Luca Badoer, Giancarlo Fisichella, Eddie Irvine (compañero de Michael Schumacher) y el último campeón del mundo de Maranello, Kimi Raikkonen, también acompañado de Felipe Massa. En ese momento, destacaban algunas ausencias en la Plaza del Duomo, como Nigel Mansell o Rubens Barrichello.

Como entremés, el acto ofreció un anuncio especial: la renovación del Gran Premio de Italia en Monza

durante cinco años más. Incluso se llevó a cabo la firma protocolaria delante de los aficionados. «La venta de entradas se ha disparado casi un 11% más que el año pasado», declaraban al público los organizadores del Gran Premio de Italia, cuando el año anterior se llegó a los 184.000 espectadores en los tres días del gran premio. Se esperaba batir todos los récords de asistencia, sobre todo tras la victoria de Charles Leclerc en Bélgica y la posibilidad de triunfo para Ferrari en uno de los pocos circuitos a priori favorables del calendario. El monegasco no defraudó.

Marc Gené ejerció como maestro de ceremonias con los pilotos de la Ferrari Dri-

ver Academy: Enzo Fittipaldi, Marcus Armstrong, Robert Shwartzman, Giuliano Alesi y Mick Schumacher, el hijo del campeón alemán. Por supuesto, hubo un recuerdo y grandes aplausos para figuras legendarias como Gilles Villeneuve, y también el recordatorio a Michael Schumacher, que precedieron la puesta en escena de los protagonistas actuales de Ferrari. El propio Charles Leclerc reconocía sentirse anonadado ante el ambiente, mientras se hacía un 'selfie' rodeado de miles de aficionados. Mattia Binotto daría el paso a los dirigentes y máximos responsables de la Scuderia: Luca Cordero di Montezemolo, Jean Todt, Stefano Domenicali, Maurizio Arrivabene, Ce-

sare Fiorio y Rory Byrne. Otra ausencia a destacar, la de Marco Mattiacci, el responsable del equipo en la época final de Fernando Alonso. Luis Camillieri y Piero Ferrari, el hijo del mítico fundador, fueron los últimos en aparecer en escena.

Durante el fin de semana también se reunieron hombres y máquinas dentro del trazado. Por ejemplo, el sudafricano Jody Scheckter, que rodó con el monoplaza que le ayudó a lograr el título en 1979. Como referencia de hasta qué punto los tiempos han cambiado en todos los sentidos, la vuelta rápida de aquella temporada en el Gran Premio de Italia fue 1.37.20. El pasado año, 1.22.50

La foto final de todos los protagonistas en la Plaza del Duomo confirmaba la ausencia de Fernando Alonso, uno de los pilotos más importantes en la historia de Maranello, tanto por tiempo en la Scuderia, como por resultados y victorias. ¿Por qué no estaba presente el piloto español? ¿Cómo era posible que no acudiera quien logró dos subcampeonatos con los monoplazas italianos, y es el último piloto ganador en Monza con la Scuderia? No hubo explicaciones por su parte, ni tampoco de los responsables de la marca italiana. Durante el gran premio circulaban todo tipo de versiones, según a quién se escuchara. En el aire quedaba la posibilidad de unas heri-

das aún no cerradas después de la marcha del piloto español en 2014.

Muchos aficionados se hicieron la misma pregunta, especialmente en España. Alonso contestaba con su propio mensaje a través de las redes sociales en las que incluía sus mejores momentos en Monza, con especial mención gráfica a la victoria de 2010. Presente como embajador de McLaren, el circuito estalló en aplausos cuando sus imágenes aparecieron en las pantallas. Alonso respondió creando un corazón con las manos y llevándose las al corazón mientras miraba hacia las tribunas. Y durante todo el fin de semana fue gran protagonista en el paddock. No podía ni moverse. Inclu-

so acudió al 'motorhome' de Ferrari, donde estuvo acompañado por el propio Mattia Binotto.

Pero en ningún momento se vinculó su nombre con las celebraciones de Ferrari. Y tampoco estuvo presente en aquella foto final en la Plaza del Duomo junto a Luca Cordero de Montezemolo, el presidente que tanto hizo para llevarlo en su día a Ferrari. Quién sabe si Charles Leclerc le ha cerrado el futuro a un potencial retorno a partir de 2021. En el Gran Premio de Italia se coronó al nuevo rey de Maranello. Porque Ferrari ya tiene un nuevo ídolo y, sin duda, un campeón del mundo en potencia. Qué mejor manera de cerrar el 90 aniversario.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS CAEN UN 30,8 % FRENTE A UN AGOSTO DE 2018 INUSUALMENTE ALTO

Son 74.490 los turismos y todoterreno comercializados en agosto. Supone un -30,8 %, al tener que ser comparada con las matriculaciones de ese mes de 2018, cuando la entrada en vigor de la nueva normativa de emisiones puso en el mercado, a buen precio, los vehículos no homologados, que no se podrían vender a partir del 1 de septiembre; motivo por el que se llegó al volumen más alto conseguido en el octavo mes del año (107.692 coches). Descompensación del mercado en la que las compras de particulares son las que menos retroceso presentan: -27,5 % (41.657 unidades), frente al -34,4 % (28.672) de empresas y -36,0 % (4.161) de alquileres. Un mes más de descenso (y van once en negativo), que coloca en 883.649 unidades las entregas en lo que va de año, con un -9,2 % sobre esos ocho primeros

meses de 2018. Lo reflejan los datos de Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores), la necesidad de un plan de choque con medidas de estímulo a la compra de vehículos nuevos para revitalizar un parque excesivamente envejecido y acabar con los doce meses de caída continua en las compras de particulares. Un canal que, en lo que va de año, se anota 395.055 matriculaciones, que suponen un -14,3 %; las empresas compraron 284.056 coches (-5,1 %) y los rent a car 204.538 (-4,1 %). En preferencias mecánicas, agosto cierra con la menor tasa del año en gasolina: 59,2 % de las operaciones, con el 27,1 % para el diésel y el 13,7 % para las tecnologías más ecológicas. En el acumulado domina la gasolina (61,5 %), con el 27,5 % para el diésel y 11 % el resto.

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Agosto	Enero-Agosto
VW 5.524	SEAT 79.792
PEUGEOT 5.473	PEUGEOT 68.942
SEAT 4.817	VW 64.679
TOYOTA 4.665	RENAULT 63.156
DACIA 4.411	OPEL 53.892
RENAULT 4.263	CITROËN 49.012
TOYOTA 3.965	TOYOTA 48.917
OPEL 3.962	HYUNDAI 42.246
HYUNDAI 3.667	DACIA 39.399
CITROËN 3.635	KIA 38.560

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Agosto	Enero-Agosto
SANDERO 2.620	LEÓN 25.622
QASHQAI 1.689	SANDERO 23.712
CORSA 1.682	QASHQAI 21.353
CLIO 1.505	CLIO 18.980
GOLF 1.464	MEGANE 18.479
LEÓN 1.438	ARONA 18.065
3008 1.324	IBIZA 17.835
ASX 1.263	CORSA 17.804
COROLLA 1.227	GOLF 16.714
MEGANE 1.515	C3 16.454

MERCADO EUROPEO

El crecimiento vuelve con el **mejor julio desde 2007**

Con 1.325.600 vehículos matriculados, julio de 2019 se convirtió en el mejor julio desde 2007. Sin embargo, ese 1,2 % de aumento sobre ese mes de 2018 no invierte la tendencia del acumulado del año que, con 9.723.400 unidades, presenta una caída del 2,5 % sobre ese periodo del año anterior. Son datos de Jato Dynamics, que vaticina una desaceleración si la economía alemana no vuelve a crecer, apuntando el crecimiento de julio al impulso de los pequeños y medianos mercados y recordando que de enero a julio solo diez de los 27 mercados de la UE registran crecimientos, con Alemania como el único de los cinco grandes en positivo (+1,1 %), frente al -2,9 % de Italia, el -2,2 % de Francia, el -3,5 % de Reino Unido y el -5,1 % de España. Por modelos, el Grupo VW dominó en julio, con cuatro VW en el «top ten», pero es el del Dacia Sanderlo el resultado más sorprendente, al ascender hasta la tercera plaza (ver cuadro), con el Opel Corsa con la

mayor subida (+28,3) del «Top Ten», impulsada por la fuerte demanda en Alemania (+82 %) y España (+153 %). Los técnicos de Jato destacan el empuje del nuevo Corolla con la mejor cuota de mercado, seguido por T-Cross, C5 Aircross, Focus y Clase A. Aunque sin proporcionar datos precisos, la consultora también destaca la buena demanda del Kona, con un eléctrico de cada cuatro unidades vendidas, y los 12.600 pedidos del recién llegado T-Cross.



LOS MÁS VENDIDOS EN JULIO

	Unidades	%18/19
GOLF	32.248	-17,5
POLO	21.248	-22,3
SANDERO	20.890	+22,3
CLIO	20.062	-23,9
TIGUAN	19.693	-13,5
CORSA	19.346	+28,3
OCTAVIA	19.172	+7,3
FIESTA	18.130	-12,3
QASHQAI	17.896	-18,1
T-ROC	17.732	+19,5
DUSTER	17.628	+12,4
Z08	17.509	+10,8
C3	17.401	+12,0
YARIS	17.141	-6,6
FOCUS	16.956	+65,3
COROLLA	16.888	NEW
CLASE A	16.417	+50,8
FABIA	14.959	+11,0
3008 SUV	14.728	-16,2
CAPTUR	14.589	-16,6

Fuente: JATO



SKODA

Llega el **SUV** urbano **Kamiq**

Con una apuesta por el acabado Active, que baja el precio en los TSI de 95 y 110 caballos a 14.900 y 15.700 €, respectivamente, y el del 1.6 TDI a 18.100 €, se inicia la comercialización del pequeño SUV de la marca checa, cuyo precio, sin promoción parte de 20.140 € y ofrece el equipamiento Sport en exclusiva para el mercado español. Cuatro niveles de acabado, tres motores de gasolina y un diésel, todos de inyección directa con turboalimentadores, y cambio

manual de seis velocidades o DSG de siete marchas, configuran las veintidós versiones que integran en nuestro mercado la gama del nuevo Kamiq, a la venta desde el 28 de agosto, aunque a los concesionarios no llegará hasta octubre. Muy bien equipado desde el acabado de entrada, dispone de opciones de confort generalmente asociadas a segmentos superiores y a nivel de seguridad tampoco le faltan de serie elementos como Front Assist, con función de fre-

PRECIOS

1.0 TSI 95 CV MT5 Active	20.140 €
1.0 TSI 95 CV MT5 Ambition	21.390 €
1.0 TSI 115 CV MT6 Active	20.940 €
1.0 TSI 115 CV MT6 Ambition	22.190 €
1.0 TSI 115 CV MT6 Style	23.790 €
1.0 TSI 115 CV MT6 Sport	23.790 €
1.0 TSI 115 CV DSG Ambition	23.790 €
1.0 TSI 115 CV DSG Style	25.390 €
1.0 TSI 115 CV DSG Sport	25.390 €
1.5 TSI 150 CV MT6 Ambition	23.240 €
1.5 TSI 150 CV MT6 Style	24.840 €
1.5 TSI 150 CV MT6 Sport	24.840 €
1.5 TSI 150 CV DSG Ambition	24.840 €
1.5 TSI 150 CV DSG Style	26.440 €
1.5 TSI 150 CV DSG Sport	26.440 €
1.6 TDI 115 CV MT6 Active	23.340 €
1.6 TDI 115 CV MT6 Ambition	24.590 €
1.6 TDI 115 CV MT6 Style	26.190 €
1.6 TDI 115 CV MT6 Sport	26.190 €
1.6 TDI 115 CV DSG Ambition	26.190 €
1.6 TDI 115 CV DSG Style	27.790 €
1.6 TDI 115 CV DSG Sport	27.790 €

MAZDA

A la venta el **CX-30**

Desde 27.575 euros está disponible el nuevo crossover con el que Mazda ocupa el hueco entre el CX-3 y el CX-5, pues mide 4,40 metros de largo, 1,80 metros de ancho y 1,53 metros de alto. Se ofrece con tres acabados diferentes y la misma gama de cambios (manual o automático de seis velocidades) y motores que el Mazda3, con una variante 2.0 de gasolina de 122 caballos y otra turbodiésel 1.8 de 116 CV, a las

que se une el propulsor Skyactiv-X de 180 CV. Con el añadido del sistema híbrido ligero Mild Hybrid para las versiones de gasolina, que dispone de un motor eléctrico que asiste al principal y al que la energía llega desde una batería de iones de litio de 24 voltios y 0,216 kWh de capacidad. También el salpicadero es igual al que monta el Mazda3 y en él destacan el cuadro de mandos, el Head up Display, que refleja la información en el parabrisas, y la pantalla central de 8,8 pulgadas capaz de analizar el rostro del conductor y detectar si está cansado.



PORSCHE Macan Turbo, ahora con 440 caballos

Con la apertura de la recepción de pedidos, la marca de Stuttgart inicia la comercialización del Macan Turbo, versión que sube a 440 caballos la potencia del SUV compacto alemán. Es un 10 % de incremento (40 CV) sobre el seis cilindros turbo de 3.6 litros de su predecesor, pese a que el nuevo

biturbo de 2,9 litros y seis cilindros, tiene un 20 % menos cilindrada. El aumento de potencia se refleja en sus prestaciones, puesto que, con el pack opcional Sport Chrono, este Macan es tres décimas más rápido que antes, al pasar de 0 a 100

km/h en 4,3 segundos; también gana 4 km/h en velocidad punta al llegar a 270 km/h y la frenada mejora gracias al Porsche Surface Coated Brake (PSCB), que es de serie. Como también son de serie los asientos deportivos adaptativos, con dieciocho ajustes y pack de memoria, así como el Porsche

Communication Management (PCM), con pantalla táctil Full HD y unido al sistema de sonido envolvente Bose.



Por 106.372 €

PRECIOS

2.0 180 CV Origin	29.975 €	2.0 122 CV AUT Zenith	33.275 €
2.0 122 CV Origin	27.575 €	2.0 122 CV 4WD Zenith	32.475 €
2.0 122 CV Origin	27.575 €	2.0 122 CV 4WD AUT Zenith	35.275 €
2.0 180 CV Evolution	31.625 €	1.8d 116 CV Origin	29.575 €
2.0 122 CV Evolution	29.225 €	1.8d 116 CV Evolution	31.225 €
2.0 122 CV AUT Evolution	32.025 €	1.8d 116 CV AUT Evolution	34.025 €
2.0 180 CV Zenith	32.875 €	1.8d 116 CV Zenith	32.475 €
2.0 122 CV Zenith	30.475 €	1.8d 116 CV AUT Zenith	35.275 €

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

CITROËN

C1 ORIGINS, POR 10.990 €

En carrocería berlina y desca-potable, impulsado por el VTi 72 S&S, superequipado y con la cámara de visión trasera como regalo, llega el C1 Origins, la versión asociada al 2CV con la que Citroën da un paso más en la celebración de su centenario. La agilidad es el punto de unión entre el pequeño coche urbano actual y el icónico modelo de los años 50, convertido en símbolo de libertad. El exclusivo interior Origins, los detalles no menos especiales de la carrocería y los adhesivos referencia de esta versión tan especial se complementan con elementos como llantas de aleación negras de 15 pulgadas Planer, luneta trasera sobretintada, o luces diurnas LED.



AVIS

TOYOTA COROLLA PARA LA FLOTA ECO

Con la llegada de los nuevos Corolla Hybrid, Avis incrementa un 50 por ciento su flota eco, integrada por los modelos eléctricos e híbridos tecnológicamente más avanzados del mercado, dado el interés de la compañía por ofrecer un servicio de movilidad inteligente, accesible y sostenible para desplazarse sin límites por el centro de las ciudades y en episodios de alta contaminación. Con su sistema híbrido autorrecargable, el modelo japonés es una alternativa que permite reducir emisiones y ahorrar en combustible.





El ahorro en el IVTM a disposición de todos los concesionarios

Pocos concesionarios lo saben, pero todo lo que pueden ahorrar con una buena gestión del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM) es real, y en Dealerbest lo hemos demostrado en innumerables ocasiones.

En abril de este año, la Asociación de Constructores de Automóviles (ACEA), a través de su Guía de Impuestos, valoró los que se producen en tan sólo un año, siendo España, ni más ni menos, que el quinto país que más impuestos paga con una cifra de 28,1 billones de euros. Una barbaridad, ¿no crees?

Por lo anterior, y por mucho más, llevamos años ofreciendo a los concesionarios una forma de ahorrar más del 75% en el pago de este impuesto municipal para los vehículos que tienen propiedad a través de una gestión en la que el concesionario solo tiene que confiar en el trabajo que realizamos como gestoría.

¿Cómo se consigue el ahorro de más del 75% en este impuesto?

Para lograr el ahorro, nos encargamos de hacer un cambio de domicilio de los V.O. del concesionario a una segunda sede de ese concesionario, lugar donde el Ayuntamiento aplica la bonificación.

Debes saber, dado que muchos nos preguntan, que esta gestión no trae ningún tipo de problema con Hacienda, dado que tanto los vehículos que

se matriculan y se revenden son liquidados con Hacienda según el domicilio del Comprador.

Se trata de una segunda sede física, no virtual, donde se encuentra personal y tiene su facturación. La sentencia STS 5153/2011 supuso, como fuente de Derecho, el apoyo definitivo a esta operativa, por lo tanto, permite la bonificación del IVTM por parte de las corporaciones locales en el marco de su autonomía legislativa, y en virtud del Reglamento del impuesto elaborado por la DGT, permite que las empresas domicilien su flota en cualquiera de sus sedes afectas.

Así mismo, esta gestión para lograr el ahorro no afecta de ninguna forma a tus ratios de presencia en zona, dado que las automatriculaciones se dan de alta en la sede principal y, antes de que el año finalice, se comunica el cambio de domicilio del vehículo para beneficiarse de la bonificación en el IVTM.

En cuanto a la matriculación, para los V.N. se realiza en la sede principal para mantener la presencia en zona. En cuanto a los V.O. se presentan dos opciones: transferirlos a la segunda sede de forma directa, o bien, a la sede principal, donde si siguen en stock antes de fin de año, se cambia el domicilio.

Además, se puede compatibilizar en todos los casos con el Ayuntamiento actual, de forma que, si no se quiere sacar toda la flota de un Ayuntamiento, como opción, se puede dejar los vehículos de menor valor fiscal. Igualmente, a lo largo del nuevo año, se irán produciendo nuevas matriculaciones, las cuales beneficiarán al municipio de la sede principal.

¿Quieres empezar a ahorrar en el IVTM?

El ahorro que ofrecemos en este impuesto se ha reservado tradicionalmente para grandes flotas, como fabricantes, rent a car o renting. Sin embargo, nosotros queremos que todos puedan tener esta opción, sean del tamaño que sean.

Porque en Dealerbest tenemos un objetivo claro: acompañamos y ayudamos a las empresas de automoción en todos los ámbitos. Y en este caso, queremos que la tuya ahorre y rentabilice el servicio de forma clara y real.

¿Estás preparado para lograr el máximo ahorro en tu concesionario?

USADOS

EL VEHÍCULO DE V.O. MÁS CARO EN MADRID

En 12.100 € se colocó en julio el precio medio de los turismos de ocasión y en 10.688 € el de los comerciales, con Madrid como la comunidad más cara en ambos tipos de vehículos. La más barata en coches fue Canarias y en comerciales Galicia, con una diferencia de 2.793 € y 1.781 €, respectivamente, sobre Madrid. Son datos de la Asociación de Comerciantes de Vehículos (Ancove), que explica la variación de precios en un mercado muy heterogéneo, en el que influyen la antigüedad de las unidades a la venta, el número de automatriculaciones de kilómetros cero y los vehículos procedentes del rent a car (se venden con 6-9 meses). Ancove desgana los 207.179 usados transferidos en julio (+5,7%) en 180.209 turismos (+5,7%) y 26.970 comerciales ligeros (+2,6%), con el 34,22% de los coches comercializados por debajo de 6.000 €, predominando los que no llegan a 3.000 € (35.031 unidades).

SKODA

SCALA Y KAMIQ, CONEXIÓN INALÁMBRICA

Compacto y SUV urbano son los nuevos modelos de la familia checa, que la marca ha elegido para iniciar la llegada de la tecnología Wireless SmartLink a su gama. Un soporte inalámbrico Apple CarPlay y Android Auto, que facilita el acceso a las aplicaciones del Smartphone y duplica de contenidos de mayor calidad la pantalla del vehículo. También se añade la carga del móvil por inducción.



saber comprar y vender

MERCADO/OFERTAS

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



OPEL

Nuevo Astra, un compacto con buen precio

Dos carrocerías, cinco eficientes motores, dos nuevos acabados y un competitivo precio son las cartas de presentación del renovado compacto alemán del que ya se admiten pedidos, aunque para su presentación oficial se haya

elegido el Salón de Fráncfort. La oferta se inicia desde 21.800 euros en el cinco puertas y 22.700 € en el Sport Tourer, con el nivel de equipamiento básico, que ahora se complementa con los acabados GS Line y Elegance, con refuerzo

de los sistemas de asistencia, infoentretenimiento, conectividad y confort, como la nueva cámara frontal más potente, que detecta peatones y coches o la de visión trasera digital, que muestra una imagen más clara y nítida.

PRECIOS	Sp	ST
1.2T SHL MT6 S/S110 CV Astra	21.800 €	27.700 €
1.2T SHL MT6 S/S110 CV GS Line	23.400 €	24.300 €
1.2T SHL MT6 S/S130 CV GS Line	24.100 €	25.000 €
1.2T SHR MT6 S/S145 CV Elegance	28.600 €	29.500 €
1.4T SHT CVT S/S145 CV Elegance	30.100 €	—
1.5D DVC MT6 S/S105 CV Astra	23.500 €	24.400 €
1.5D DVC MT6 S/S105 CV GS Line	25.100 €	26.000 €
1.5D DVH MT6 S/S122 CV GS Line	25.200 €	26.100 €
1.5D DVH MT6 S/S122 CV Elegance	28.900 €	31.000 €
1.5D DVH AT9 S/S122 CV Elegance	30.600 €	29.800 €

MERCEDES

Clase A y Clase B con EQ Power

La tecnología híbrida enchufable EQ Power de la marca de la estrella llega al Clase A y Clase B, que combinan un motor de combustión de cuatro cilindros y 1.33 litros de gasolina de 160 CV con una unidad eléctrica que aporta 102 CV, ofreciendo una potencia total de 218 caballos. Van unidos a una transmisión automática de doble embrague

y ocho velocidades. Además, se dispone de dos programas de conducción, uno de los cuales (Electric) potencia la propulsión eléctrica, evitando que el propulsor de combustión se conecte cuando el conductor activa el «kick-down» pisando el acelerador; también permitiendo seleccionar la intensidad de la recuperación de energía me-

dante las levas ubicadas detrás del volante. Los EQ Power de la gama más baja de Mercedes pueden recorrer entre 70 y 75 km en modo eléctrico, pasar de 0 a 100 km/h en 6,6 segundos y alcanzar los 140 km/h en modo eléctrico (la velocidad máxima es 235 km/h).

Como todos los híbridos enchufables de la marca de la estrella, estos Clase A y B cuentan con Mercedes me Charge, que ofrece acceso preferente a una de las redes de carga más amplias del mundo, con más de 300 operadores en Europa. La tarjeta de carga Mercedes me Charge les franquea un acceso cómodo a los postes de carga utilizando la Mercedes me App o directamente desde el sistema de navegación del vehículo.



HERTZ

MUSTANG GT CONVERTIBLE PARA ALQUILAR

Disponible en las oficinas de Málaga y Marbella, el Mustang GT descapotable es la última incorporación a la flota de alta gama y servicio de alquiler VIP de Hertz España. Una flota Premium integrada por modelos, como Maserati Levante, BMW Serie 4 Cabrio, Volvo XC90 o Mercedes CLA shooting brake y GLE. La llegada del exclusivo Ford coincide con el lanzamiento de las colecciones Premium de la compañía en Reino Unido, Italia y Alemania.



ENDESA

RECARGA EN BALLENOIL

106 puntos de carga rápida y semirrápida, aptas para cualquier eléctrico del mercado y que se pueden reservar desde el móvil va a instalar Endesa en 53 estaciones de servicio Ballenoil de Madrid, Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía, Castilla La Mancha y Asturias. La aplicación Endesa X JuicePass facilitará la recarga, la localización y estado de los puestos y el pago, sin tener que ser cliente de Endesa.

¿Buscas empleo?

Asesor comercial
(Oviedo)

Asesor Comercial
(A Coruña)

Gestor de Cuentas
(Madrid)

Asesor Comercial
(Girona)

Chapista
(A Coruña)

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

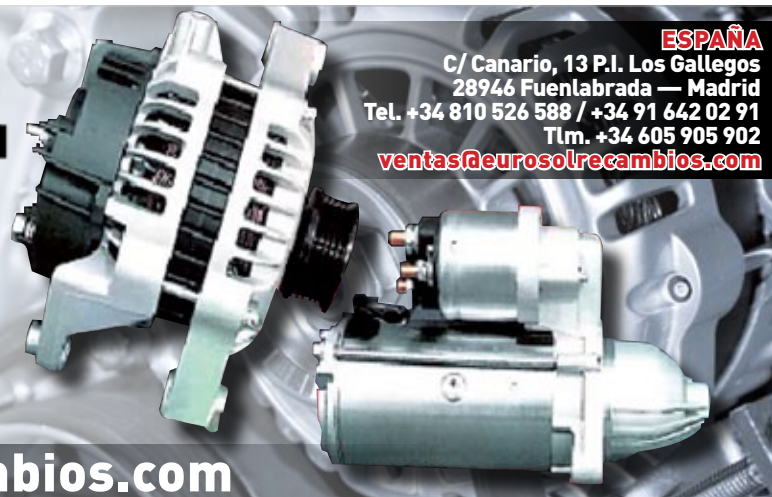
dealerBest in f t

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



SEAT ARONA O VOLKSWAGEN T-CROSS

Alfredo C. Arrendondo

Antes de que concluya el año tenemos pensado cambiar de vehículo. Desde que salió el Seat Arona nos convenció por su diseño, tamaño y por las buenas críticas que hemos visto. Es nuestro candidato pero nos han comentado que echemos un vistazo también al Volkswagen T-Cross, muy similar en todo. Vemos que también tiene el motor 1.0 TSI de 115 CV, menos potencia nos parece algo escaso, y con cambio DSG. Descartamos los acabados más deportivos. Nos gustaría saber su opinión al respecto, si son tan semejantes como dicen y cuál sería su elección al respecto. Les animo a seguir así. Muchas gracias por su atención.

RESPUESTA

Pues te han dicho bien porque el Seat Arona y el Volkswagen T-Cross comparten, no algunas cosas, sino que se trata del mismo perro con distinto collar. Por lo tanto, más allá de afinidad a una u otra marca, te diríamos que como se trata básicamente del mismo vehículo, la elección más lógica sería la que nos salga mejor en cuanto a precio, equipamiento o condiciones en la venta. Y un detalle más. A finales de año llegará al mercado el Skoda Kamiq, el tercer trillizo porque es un calco de los dos comentados.

Hecha esta aclaración, señalar que tanto Arona como T-Cross comparten la avanzada plataforma MQB A0 y derivan a su vez del Ibiza y del Polo, respectivamente. Por tanto portan la misma tecnología, motores y cajas de cambio. Lógicamente el tamaño es muy similar, tres centímetros más largo el Arona, y tampoco hay diferencias significativas en cuanto a habitabilidad se refiere, aunque detrás la cota de anchura es casi tres centímetros mayor a nivel de hombros en el T-Cross.

Además hay una baza muy práctica a favor del alemán: se trata de la banqueta trasera de una pieza deslizante 14 centímetros, aspecto que le permite jugar tanto con el espacio para las piernas trasero como, sobre todo, con la capacidad del maletero. En este sentido el Arona ofrece



CARTA DE LA SEMANA

400 litros, mientras que su rival, fabricado por cierto en Navarra, oscila entre 385 y 455 litros gracias a esa solución.

La motorización elegida es un bloque triclíndrico que se muestra muy resolutiva en estos vehículos que rondan los 1.300 kilos. Tamaños iguales y pesos casi calcados no ayudan a que haya sorpresas a nivel de prestaciones o consumos. Y la gestión de los 115 CV recae sobre la misma caja automática DSG con doble embrague y siete relaciones, sin duda, de una gran ayuda por su eficiencia y por el confort que brinda en el día a día, más si te mueves asiduamente por ciudad. Más allá de unas décimas de segundo en las aceleraciones a favor del Arona, lo más significativo sería que el T-Cross homologa un consumo medio de 6,4 litros, según el nuevo ciclo

WLTP, por 6,1 del modelo español. En cualquier caso la media real estará más cerca de los 7,0 litros. Dinámicamente también son muy similares, aunque el Arona sí que parece que ofrezca un talante algo más deportivo, motivado por la puesta a punto y porque su rival suele ser una media de 65 kilos más pesado.

Si descartamos las versiones más deportivas de ambos modelos, el T-Cross con este motor sólo está disponible con el acabado Advance, y cuesta 22.520 euros. Por su parte, el Arona está disponible con los acabados Style (21.530 euros) y Xcellence (24.240). Este último se dispara un tanto en el precio pero lo justifica con una dotación de serie bastante más generosa. El Style sería mas parejo a lo que ofrece el Advance. Difícil elección, pero acertarás seguro.

CONSULTAS RÁPIDAS

CÁMARA INTERIOR DEL MAZDA3 ¿FUNCIONA POR LA NOCHE?

Pedro Cadenas

Es una duda razonable, pero también funciona en la oscuridad. La cámara que incorpora el Mazda3 en la pantalla central del salpicadero está unida al detector de fatiga. El sistema es capaz de analizar los ojos del conductor, su ángulo de visión, la cadencia del parpadeo, comprueba si se le abre la boca... Cuando detecta que el conductor

pierde atención, por ejemplo al quedarse dormido, avisa para evitar el accidente. Funciona de día y también de noche. No tendría mucho sentido que no lo hiciera por la noche, que es cuando la somnolencia aparece con mayor intensidad. Y funciona porque utiliza tecnología por infrarrojos, por lo tanto le da un poco igual la luminosidad. Además, es capaz de detectar el cansancio del conductor incluso aunque lleve unas gafas de sol puestas.

CAMBIAR LÍQUIDO DE LOS FRENS

Luis Antonio Sánchez

En el libro de mantenimiento o en un taller te dirán cuándo, pero hay que hacerlo. Solemos ser 'descuidados' con el líquido de los frenos y, como mucho, nos limitamos a comprobar su nivel. Este líquido está sometido a enormes temperaturas que provocan que pierda sus propiedades iniciales. Por eso es más que aconsejable cambiarlo, como mucho, cada cuatro años.

¿Te pueden dejar una multa en el buzón o tienen que entregar la carta personalmente?

RESPUESTA

Como norma general, las denuncias se notificarán en el acto al denunciado, si bien, podrá efectuarse en un momento posterior en alguna de las siguientes circunstancias:

1.- Que la denuncia se formule en circunstancias en que la detención del vehículo pueda originar un riesgo para la circulación. En este caso, el agente deberá indicar los motivos concretos que la impiden.

2.- Que la denuncia se formule estando el vehículo estacionado, cuando el conductor no esté presente.

3.- Que se haya tenido conocimiento de la infracción a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permitan la identificación del vehículo.

4.- Que el agente denunciante se encuentre realizando labores de vigilancia, control, regulación o disciplina del tráfico y carezca de medios para proceder al seguimiento del vehículo.

Cuando no se entreguen en el acto, o bien sean notificaciones posteriores dentro del procedimiento sancionador, serán notificadas a través de la Dirección Electrónica Vial (DEV).

Sólo si no se dispone de la DEV, la notificación se efectuará en el domicilio que, expresamente, hubiese indicado el interesado para el procedimiento, y en su defecto, en el domicilio que figure en los registros del organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico; que pueden ser dos distintos, el del registro de vehículos (el que consta en el permiso de circulación del vehículo) o el del registro de conductores, pudiendo la Administración elegir uno u otro.

Cuando la notificación finalmente se intenta realizar en uno de los domicilios indicados anteriormente, deberá quedar constancia de su recepción; por ello podrá realizarse a través de correo certificado o mediante el propio personal de la Administración. En cualquier caso, de no hallarse presente el interesado en el momento de entregarse, podrá hacerse cargo de la misma cualquier

BUENA PREGUNTA

LA MULTA PUEDE SER DE 200 EUROS POR CADA NEUMÁTICO QUE ESTÉ EN MAL ESTADO

Si llevo las ruedas en mal estado ¿cuál podría ser la sanción?

RESPUESTA

En primer lugar hay que destacar que el propietario del vehículo siempre es el responsable de que se encuentre en perfectas condiciones para poder circular, y, especialmente, de poder circular con las debidas garantías para no poner en peligro, tanto al propio conductor, como al resto de usuarios de la vía. Por ese motivo hay que prestar especial atención al estado de los neumáticos, ya que son un elemento fundamental para el desarrollo de una conducción más segura.

Así se especifica en la reglamentación aplicable que los vehículos deben tener sus ruedas provistas de neumáticos o de elementos de elasticidad similar que presenten dibujo en las ranuras principales de la banda de rodadura y su estado reúna las condiciones mínimas de utilización; deben ser de dimensiones y características previstas por el fabricante en la homologación del vehículo, o sus equivalentes.

Se debe recordar que los neumáticos deben presentar, durante todo el tiempo de su utilización en las vías públicas, una profundidad en las ranuras principales

de la banda de rodadura que, como mínimo, debe ser de 1,6 milímetros. Esta cifra podrá ser comprobada con el correspondiente indicador de desgaste que también debe constar entre las ranuras del propio neumático.

Pues bien, si finalmente los neumáticos no cumplieren con todas las características indicadas, acordes a su finalidad, podría denunciarse una infracción por cada uno de los neumáticos que no se encontrase en buen estado, lo que supondría una sanción de 200 euros por cada uno de ellos.



persona que se encuentre en el domicilio y haga constar su identidad firmando el correspondiente recibí.

Si nadie se hiciera cargo de la notificación, se dejará constancia de esta circunstancia en el procedimiento sancionador, junto con el día y la hora en que se intentó, y se practicará de nuevo dentro de los tres días siguientes. Si tampoco fuera posible la entrega, se dará por cumplido el trámite, procediéndose a la publicación en el Boletín Oficial del Estado. Es cierto que, algunas administraciones,

especialmente, las que llevan a cabo la entrega de la notificación mediante personal propio, tras los dos intentos de entrega fehaciente, si, finalmente, no encontrasen a nadie en el domicilio, suelen dejar la notificación en el buzón de correos, pero, dicha entrega no podrá ser considerada fehaciente, por lo que, en este caso, la notificación se llevaría a cabo mediante la, posterior, publicación en el Boletín Oficial del Estado, siendo, ese momento, el que marcaría el plazo para hacer las gestiones oportunas.

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



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16

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.

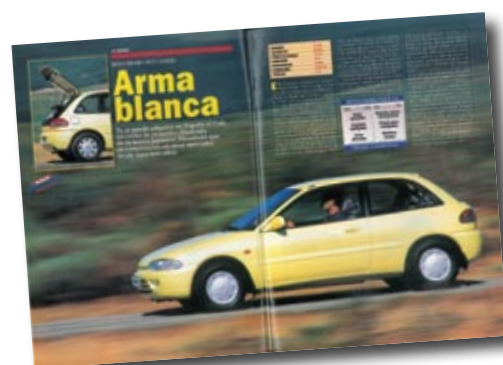
Volkswagen Polo, el alemán de Navarra

La nueva generación del utilitario de VW, que se fabricaba en la factoría de Landaben, estaba lista para iniciar su andadura. Un modelo cada vez más cerca del Golf.

Un mito de Ferrari, como el F-40, estaba a punto de tener sucesor, en forma de este F-130 del que publicábamos unas fotos todavía camuflado.

Otro que apare-

cía camuflado en una tanda de fotos espía era un llamativo roadster de Fiat, un modelo que llegaría meses más tarde bajo la denominación Barretta.



Precisamente a los modelos que iban a llegar durante este otoño de 1994 dedicábamos un extenso reportaje en el que podíamos ver novedades como el Ford Scorpio, Lancia Kappa, Opel Tigra, Toyota RAV-4 o Alfa Romeo Spider.

Además, otro modelo de gran importancia para nuestro país, pues aquí se fabricaba y fabrica, era el nuevo Volkswagen Polo, que analizábamos a

pocas semanas de su comercialización. El Polo con rasgos cada vez más cercanos al Golf, solo mantenía el nombre respecto al anterior.

Un curioso deportivo con rasgos de Ferrari, denominado Moragon y fabricado en España, también se abría paso esta semana.

Y la prueba, para el Mitsubishi Colt, el utilitario japonés que por fin se vendía en España.



LA PORTADA

Nº 565

FECHA

16-8-1994

HABLAMOS DE

Comenzaba un nuevo curso cargado de novedades en el mundo del automóvil. Y nuestra portada reflejaba esos nuevos modelos en cuatro coches que compartían nuestra primera página: Opel Tigra —el coupé de la familia Corsa—, el Volkswagen Polo, el Ford Scorpio y el Lancia Kappa.

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

Audi Avant RS2 frente a Porsche 911 Carrera

El superdeportivo familiar de Audi se enfrentaba al legendario coupé de Porsche. Dos maneras de entender las prestaciones que compartían mucho más de lo que parecía.

Una noticia de hace 25 años comenzaba a poner en el foco el problema de emisiones de NOx en los motores diésel. Se anunciaban unas primeras restricciones en las emisiones de los diésel que se es-

tablecían en 7 g/kWh de NOx. Ahora, los diésel emiten 0,015 g/km. Diferentes mediciones, pero una rebaja sobresaliente en las cifras.

Otra noticia de entonces, que ahora está absolutamente de



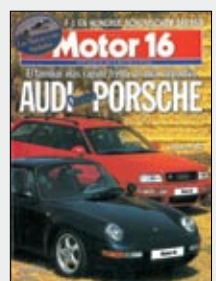
moda; una encuesta valoraba el comportamiento de conductores y conductoras al volante y concluía que solo un 6 por ciento de mujeres eran peligrosas al volante.

Entre las novedades de la semana, una sorprendente, pues Bugatti había creado un EB110 movido por metano, la primera vez que este gas se adaptaba a un modelo de más de 500 caballos.

La comparativa en-

frentaba al primer RS de Audi con el coupé más clásico y legendario de Porsche. El Avant RS2, un superdeportivo disfrazado de familiar con 315 caballos, brillaba por comportamiento y prestaciones. El 911-272 caballos— lo hacía por comportamiento y mecánica.

Y en la prueba a fondo, un rodador incansable, el Toyota Carina diésel con motor de 73 caballos.



LA PORTADA

Nº 566

FECHA

23-8-1994

HABLAMOS DE

Audi sorprendía al mundo del automóvil con el primero de los RS, un familiar superdeportivo que se enfrentaba sin ningún tipo de complejos a todo un mito de los deportivos como el Porsche 911 Carrera. Ambos acaparaban una portada de lo más prestacional.

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

DÍAS TEST DRIVE SUV



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS. SOLICITA TU PRUEBA Y DISFRUTA DE TODA UNA EXPERIENCIA COMFORT CLASS SUV.



Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
3 Asientos Individuales en segunda fila
Grip Control con Hill Assist Descent
20 Ayudas a la conducción
Hasta 720l de maletero

DESDE

19.990€⁽¹⁾

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 19.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 8.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. PVP recomendado para el cliente que no financie: 20.990€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 23.390€. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de septiembre de 2019. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 132 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).

INSPIRED
BY YOU
SINCE 1919

Opinión clientes



CITROËN ADVISOR
citroen.es