

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.765 del 5 al 18 de noviembre de 2019



Al volante

NUEVO RENAULT CAPTUR

Nuevo Volkswagen Golf



• A LA VENTA EN DICIEMBRE • GASOLINA, DIÉSEL, MILD-HYBRID, PLUG-IN HYBRID Y GAS NATURAL • INTERIOR DIGITALIZADO

Y además...

Llegan más híbridos y eléctricos

DS 3 Crossback E-Tense



Volvo XC40 P8 AWD Recharge



Mazda MX-30



Honda Jazz e:HEV

ESTA SEMANA 3 PRUEBAS

224 CV



MERCEDES CLA 250 4MATIC

190 CV



NISSAN NAVARA AT32

130 CV



PEUGEOT RIFTER LONG BLUEHDI 130 EAT8

OUTSIDER

llámalo rebelde, llámalo pionero.



Nuevo Audi Q3 Sportback por 295 €/mes*.

Todos los servicios incluidos.

Outsider, savage, influencer... Es adentrarse en un espacio ampliamente conectado. Con tecnologías de última generación y una oferta de infotainment más atractiva que nunca, el nuevo Audi Q3 Sportback se convierte en un auténtico geek. Geek, adelantado o puedes llamarlo como quieras porque lo importante no es el nombre que le des a cada cosa, sino lo que cada cosa es para ti.

Nuevo Audi Q3 Sportback de 110 - 169 kW (150 a 230 CV). Emisiones CO₂ (g/km): 150 a 206 (NEDC: 123 a 174). Consumo (l/100 km): 5,9 a 9,1.

*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q3 Sportback 35 TFSI 110 kW (150 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 30.000 km totales, abonando una entrada de 5.854 €, a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Cambio de neumáticos no incluido. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Oferta válida hasta el 31/12/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Modelo visualizado no corresponde con la oferta.

*Comfort class
SUV.*



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS



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⁾
FINANCIANDO CON
PSA FINANCIAL SERVICES

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 noviembre 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

Comfort class SUV.



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

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⁾
FINANCIANDO CON
PSA FINANCIAL SERVICES



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 financia: 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 noviembre 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

Al detalle



PSA-FCA, GIGANTE DEL AUTOMÓVIL

Aquello de que la unión hace la fuerza es una verdad cada vez más evidente en el mundo del automóvil, un sector que se enfrenta a una auténtica reinención. Y para estar más preparados aún, el Grupo PSA y FCA unen sus fuerzas para crear un nuevo gigante del automóvil que pasará a ser el cuarto grupo mundial y que puede permitir al Grupo Fiat dar un gran salto adelante en nuevas tecnologías para cumplir con los objetivos ambientales y al Grupo PSA llegar al mercado EEUU de la mano de las marcas norteamericanas -Chrysler, Jeep- del nuevo grupo.



HAMILTON, REY DE LA FÓRMULA 1

Con su sexto mundial, el quinto con Mercedes, el 'reinado' de Lewis Hamilton no parece tener fin, al menos por ahora. El piloto británico, en plena madurez, parece dispuesto a batir todos los récords, no solo batir los 7 títulos de Schumacher sino el resto de marcas: ya es el primero en poles, está solo a ocho de igualar el número de triunfos de Schumacher, o solo a cinco del récord de podios del alemán. Hay Hamilton para rato.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca Masada, Javier Rubio y Montse Turiel.
Consejo editorial: María Jesús Benet, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valdearas. 28918 Leganés, Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: 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.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Tokio, un salón con proyección en una Olimpiada

Más allá del salón, muchos de los avances allí mostrados verán la luz en los próximos Juegos Olímpicos de Tokio.

De siempre, todo buen aficionado al automóvil estaba deseoso de ver las novedades del Salón del Automóvil de Tokio, por ser uno de los escaparates más innovadores en diseño. Una pretensión que, visto lo visto, en esta 46ª edición ha resultado ser más escasa dado que la mayoría de los constructores presentes han apostado de forma especial por restaurar nuevos modelos de negocio y una movilidad compartida. Así lo demuestra que haya sido prioritario anunciar propuestas relacionadas con vehículos eléctricos, híbridos (incluyendo enchufables), avances en hidrógeno o la conducción autónoma. De ahí que todo lo que tiene que ver con ofrecer un transporte tecnológicamente avanzado y personalizado, haya sido el leitmotiv de este salón. Unido a una demostración de notables progresos en materia de medio ambiente, conectividad y conducción autónoma. De hecho, muchos de los progresos anunciados en este certamen tecnológico verán la luz en los próximos Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio 2020. Un acontecimiento en el que las marcas japonesas compiten y están volcadas en mostrar una variedad de transporte con propuestas específicas para mover a los deportistas y a diferentes grupos de personas y mercancías. Sirva como

ejemplo que una marca como Toyota, que ha anunciado una amplia apuesta por eléctricos, híbridos enchufables e hidrógeno en diferentes tamaños y uso, también presente una serie de patinetes válidos para diferentes recorridos en ciudad y distintos tipos de personas. Una oferta de lo más completa con sistemas especiales de seguridad para personas mayores y otras opciones que permiten adaptar una silla de ruedas a los discapacitados.

En cuanto a los diferentes tipos de

Ofrecer un transporte tecnológicamente avanzado y personalizado ha sido el leitmotiv de este salón. Unido a una demostración de notables progresos en materia de medio ambiente, conectividad y conducción autónoma. Y en cuanto a tecnologías de propulsión, nadie duda de que la electrificación es el presente-futuro más inmediato; pero la mayoría considera que el hidrógeno va a tener mucho recorrido antes de lo que muchos piensan.

propulsión, nadie duda que la electrificación es el presente-futuro más inmediato, pero la mayoría considera que el hidrógeno va a tener mucho recorrido antes de lo que muchos piensan. En este contexto, es de destacar la defensa de los motores de combustión hecha por Mazda durante la presentación de su MX-30, primer vehículo eléctrico de su historia. De hecho, su director ejecutivo responsable de trenes de potencia, Ichiro Hirose desveló que según un estudio de la Asociación de Asesoramiento del Ciclo de Vida en Japón, este modelo cien por cien eléctrico, emitirá el mismo CO₂ desde la producción hasta el final de una vida de 200.000 kilómetros, que un Mazda 3 diésel.



RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault ZOE

El eléctrico para todos los días



395 km de Autonomía*
Carga Rápida: 150 km en 30 minutos



Sin CO₂, no emite contaminantes atmosféricos regulados mientras se conduce según el ciclo de homologación NEDC, sólo en piezas de desgaste. *Autonomía WLTP (Procedimiento de prueba de vehículos ligeros armonizados a nivel mundial, ciclo estandarizado: 57% de los desplazamientos urbanos, 25% de los desplazamientos suburbanos, 18% de los desplazamientos por carretera).



UNIVERSO
MUJER
BALONCESTO

COPYRIGHT: JAN STEINHILBER

SUMARIO

Nº 1.765 • 5 al 18 noviembre de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LAFOTO

8.- QUÉ PASA SKODA OCTAVIA

Todo listo para la presentación del nuevo Octavia, que será el 11 de noviembre y con carrocería familiar.

12.- EN PORTADA

NUEVO VOLKSWAGEN GOLF

El Volkswagen Golf 8 no es una revolución en lo estético; pero en lo tecnológico protagoniza un salto cualitativo abismal.

16.- HONDA e:JAZZ

El nuevo Jazz e:HEV llega con la misma tecnología de propulsión híbrida que el CR-V.

18.- MAZDA MX-30

El MX-30, primer eléctrico de Mazda, asocia su personal carrocería crossover de 4,40 metros a una batería de 35,5 kWh para 200 kilómetros de autonomía.

20.- VOLVO XC40 P8 AWD RECHARGE

El primer eléctrico de Volvo tiene 408 CV y podrá recorrer más de 400 kilómetros con una sola carga.

22.- CUATRO RUEDAS AUDI A1 CITYCARVER

Audi eleva su A1 Sportback para convertirlo en este Citycarver, una versión pensada para ver la ciudad desde otra perspectiva.

24.- RENAULT CAPTUR

El nuevo Captur es una profunda evolución. Por calidad de acabados, tecnología, equipamiento o motores está en lo más alto.

28.- BMW X3M Y X4M

Con 480 o 150 CV en las versiones Competition, M llega a los SUV medios de la marca alemana.

29.- SSANGYONG KORANDO

La nueva generación del Korando es el mejor coche jamás fabricado por la marca coreana.

30.- MERCEDES CLA 250 4MATIC.

El CLA Coupé apunta a quienes buscan una berlina que no sea ni parezca aburrida. Pero el conjunto



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	22
BMW	28
CITROËN	52
DS	38
HONDA	16
MAZDA	18
MERCEDES-BENZ	30
NISSAN	34
PEUGEOT	36, 46
RENAULT	24
SEAT	44
SKODA	8
SSANGYONG	29
VOLKSWAGEN	12
VOLVO	20



30



34



36



38

es menos redondo de lo esperado.

34.- NISSAN NAVARA OFF-ROADER AT32

Un pick-up con grandes argumentos todoterreno que va más allá gracias a Arctic Trucks.

36.- PEUGEOT RIFTER LONG BLUE HDI 130 EAT8 GT LINE

Un auténtico multiusos este Rifter de Peugeot.

38.- BAJOLA LUPA GAMA E-TENSE DE DS

La apuesta de DS por la electrificación es total. Y el el DS 3 Crossback E-TENSE y el DS 7 Crossback E-TENSE 4x4 los primeros integrantes de la saga.

44.- SEAT ARONA TGI

Además de por su eficiencia y respeto por el medio ambiente, el Arona TGI brilla por seguridad.

46.- PEUGEOT 208

Peugeot ha diseñado un 208 especialmente atractivo y tecnológicamente avanzado.

48.- LA SEMANA

50.- LA MOVILIDAD DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

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

52.- +INTERESANTE 100 AÑOS DE CONFORT CITROËN

Citroën ha despuntado en su historia por el confort; y ahí los

asientos han sido factor clave.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS FORMULA 1 2021

La categoría reina prepara la mayor revolución de su historia tanto desde el punto de vista deportivo, como técnico o financiero.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



Una conversación de campeonato

El estonio Ott Tänak se adjudicaba el título de Pilotos 2019 del Mundial de Rallyes con su segunda plaza en la prueba de Cataluña, poniendo fin así a una racha de 15 temporadas consecutivas con vencedor francés en el WRC, pues a los 9 campeonatos logrados de 2004 a 2012 por Loeb con Citroën le siguieron los 6 de Ogier con Volkswagen y Ford. El piloto de Toyota fue felicitado durante la prueba española por Fernando Alonso, que recientemente confirmaba su participación en el próximo Dakar al volante de otro vehículo del gigante japonés.



CUPRA ATECA LIMITED EDITION: SÓLO 1.999

Sólo 1.999 unidades, de las que 350 están destinadas a España, se producirán del Cupra Ateca Limited Edition, exclusiva versión de este SUV de 300 CV dotada de elementos aerodinámicos de fibra de carbono con detalles en tono Copper, que contrastan con la carrocería Gris Graphene. Añade llantas especiales de 20 pulgadas en color cobre –con mayor ancho de vías–, frenos Brembo, asientos bacquet en Alcántara Azul Petrol y, para 50 unidades nada más, un escape Akrapovic más ligero que potencia el sonido.



La gama incluirá dos híbridos enchufables
Skoda desvelará el **nuevo Octavia** el 11 de noviembre

Empezamos a tener datos del Octavia, como que las dos carrocerías –berlina y familiar– medirán 4.689 milímetros de largo, o que la aerodinámica vive una revolución: Cx de 0,24 en el Octavia y 0,26 en el Octavia Combi. Además, crece el espacio para piernas detrás y también el volumen de maletero, de 600 litros en la berlina y 640 en el Combi. En el interior será innovador el volante de dos radios con hasta 14 funciones integradas, así como las dos pantallas de 10 pulgadas y, por vez primera en un Skoda, Head-up Display. Estrenará además

diversos asistentes de conducción y habrá motores de gasolina –110, 150 y 190 CV– con sistemas mild-hybrid en algunos casos; así como diésel –115, 150 y 200 CV–, G-TEC de gas natural –130 CV– y versiones iV híbridas enchufables con 204 y 245 CV.



► Skoda ha desvelado dos bocetos del Kamiq GT, quinto SUV de la firma checa en el mercado chino. Su estreno mundial, el 4 de noviembre.



SKODA KAMIQ GT

Cuando tengas esta revista en tus manos Skoda habrá presentado el Kamiq GT, un SUV coupé reservado en exclusiva al mercado chino, donde la casa checa ya vende otros cuatro SUV, entre ellos el Kodiaq GT, que tampoco se comercializa en Europa. El nuevo Kamiq GT tiene asientos deportivos y otros detalles interiores específicos.

18.000 horas en su aerodinámica
Ferrari tiene listo el **488 GT3 Evo** del próximo año

La firma de Maranello ha hecho público el 488 GT3 Evo 2020, modelo de competición destinado a pruebas de circuito, incluidas las de Resistencia y 24 Horas. Los cambios principales incluidos en el llamado 'Evo Package' tienen que ver

con la aerodinámica, tras 18.000 horas de cálculos y simulaciones informáticos, seguidos de pruebas en el túnel de viento. El resultado, nuevo diseño en el paragolpes y el entorno de los faros, aumento de las fuerzas de apoyo a alta ve-

locidad, mayor estabilidad en curva... Además, Ferrari ha aumentado la distancia entre ejes para optimizar la eficiencia de los neumáticos y facilitar la conversión de la variante GT3 a GTE, y se ha mejorado el funcionamiento de los controles dinámicos, incluido el ABS. En el motor V8 twin-turbo no se produce cambio alguno, pero sí en el habitáculo, pues el coche estrena un asiento Sabelt 2,4 kilos más ligero y robusto, y nuevos arneses de seguridad.



Anuncio de planes hasta 2024

En 2021 habrá **ocho Opel electrificados**

Corsa-e y Grandland X Hybrid4 serán los primeros de los ocho primeros modelos electrificados con los que Opel contará en 2021, pues a ellos se añadirán el próximo año versiones completamente eléctricas del vehículo de transporte Vivaro y del sucesor del Mokka X, mientras que un año después llegarán variantes eléctricas de Combo, Combo Life y Zafira Life, y un Astra nuevo ya electrificado. Además, la firma alemana tendrá electrificada toda su gama en 2024.



SIEMPRE MEJOR



NUEVO COROLLA 2.0 HYBRID
EL MUNDO EVOLUCIONA

DESDE 200€ /MES

TOYOTA
complet

48 cuotas. Entrada: 5.038,20 €. Última cuota: 11.185,12 €. TAE: 7,66%.

INCLUYE TOYOTA COMPLET:

- 4
AÑOS DE GARANTÍA
- 4
AÑOS DE MANTENIMIENTO
- NAVEGADOR
- 1
AÑO DE SEGURO

Consumo medio WLTP (l/100 km): 4,2 – 5,1. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 97 – 116. Emisiones NO_x (g/km): 0,003.

Toyota Corolla Active Tech + Navegador. Oferta asociada a Toyota Complet durante 4 años (exclusivo financiación Pay per Drive, incluye Mantenimiento 4 años, Garantía 4 años y Seguro 1 año). PVP recomendado: 21.600 € por financiar con Pay per Drive. Entrada: 5.038,20 €. TIN: 6,5 %. TAE: 7,66 %. 48 cuotas de 200 €/mes y última cuota (valor futuro garantizado): 11.185,12 €. Comisión de apertura financiada (2,75 %): 455,45 €. Importe total del crédito: 17.017,25 €. Importe total adeudado: 20.785,12 €. Precio total a plazos: 25.823,32 €. Oferta de Toyota Kreditbank GmbH suc. en España y Toyota España, válida hasta 30/11/2019 en Península y Baleares. Modelo visualizado no corresponde con modelo ofertado. Seguro a Todo Riesgo con Franquicia de 150 € incluido. Oferta exclusiva para clientes Corolla de entre 27 y 75 años, más de 5 años de carnet y bonificación acreditada sin siniestros o 5 años y máximo un siniestro. Más información en www.toyota.es. Oferta válida para particulares y autónomos.



Emisiones NO_x
0,003 g/km



Salón de Tokio

Autónomos y eléctricos se hacen con los mandos

Puede que no haya sido la edición con más novedades de los últimos años en el Salón de Tokio, pero en la cita japonesa nunca faltan primicias de calado entre los expositores locales. En esta ocasión, el nuevo Honda Jazz –más información en páginas 16 y 17– y el Mazda MX-30 eléctrico –páginas 18 y 19–, a los que Nissan, por ejemplo, sumaba el Ariya Concept, con visos de convertirse muy

pronto en un SUV a caballo entre Qashqai y X-Trail –mide 4,60 metros–, aunque ya con mecánica libre de emisiones: dos motores eléctricos –uno por eje para asegurar la tracción total–, batería bajo el suelo del habitáculo y asistente Nissan ProPilot 2.0 con funciones de conducción semiautónoma. Además, Toyota sorprendía en Tokio con la segunda generación del Mirai, su berlina eléctrica

alimentada por hidrógeno, que además de crecer de tamaño anuncia ahora una autonomía superior a 550 kilómetros. Y Mitsubishi mostraba el original MI Tech, una especie de buggy biplaza con mecánica híbrida enchufable: un motor eléctrico por eje y una turbina de gas que opera con gasóleo, queroseno o alcohol a modo de motor-generator.

▲ El Jaguar Vision Gran Turismo Coupe es, por ahora, un coche virtual. Y eléctrico.



▲ El LF-30 Electrified avanza ideas sobre un futuro coche cien por cien eléctrico de Lexus. Equipa cuatro motores.

▼ Mitsubishi enseñaba el MI Tech, biplaza híbrido enchufable a caballo entre SUV y buggy, y el K-Wagon, un futuro 'kei car' para Japón.

◀ El Nissan Ariya Concept es un SUV de 4,6 metros dotado de dos motores eléctricos, uno por eje.



▲ Toyota –derecha– presentaba su próximo urbano eléctrico, llamado Ultra-compact y a la venta en 2020. Y desvelaba su variante Business –arriba–.

◀ Además del vehículo automatizado LQ –arriba–, Toyota mostraba la segunda generación del Mirai animado por pila de hidrógeno, que crece hasta los 4,97 metros e incrementa su autonomía un 30 por ciento.



5 AÑOS GARANTÍA ASISTENCIA MANTENIMIENTO



seat.es/leon

Ahora es el momento.

SEAT León Edition.
Por 14.600€.

Sujeto a financiación.

A partir de los 30 estás en tu mejor momento. Sabes lo que quieres, te atreves, y además tiene sentido. Y entonces llega el SEAT León Edition preparado para hacerlo todo. Estás listo.



Consumo medio combinado de 4,0 a 4,5 kg/100 km (GNC) y 4,6 a 7,9 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 108 a 179 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO₂ de 96 a 152 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT León FR con opcionales. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT León 5 puertas 1.0 TSI 85 kW (115 cv) St&Sp Reference EDITION por 14.600 € para clientes particulares que entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo o familiar 2º grado o pareja legal. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Financial Services incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 30/11/2019 sujeta a unidades en stock para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E según condiciones contractuales un capital mínimo de 11.990 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluidos en el precio si se financia la compra con Volkswagen Bank GmbH S.E (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT.

CAPÍTULO VIII DISEÑO MÁS DINÁMICO POR FUERA, REVOLUCIÓN DIGITAL POR DENTRO Y MÁS AVANZADO TECNOLÓGICAMENTE



Acudimos a Wolfsburg para asistir al nacimiento del Volkswagen Golf 8, un vehículo que presume de un frontal más deportivo, aunque es por dentro y en el apartado tecnológico donde protagoniza un salto cualitativo abismal. En el apartado mecánico ofrece una variada oferta, incluyendo un amplio abanico de opciones electrificadas. Llegará en febrero.



◀▶ La presentación del interior es totalmente digital. Llama la atención la nueva palanca del cambio DSG, muy pequeña y con accionamiento electrónico 'Shift-by-wire'. Solo se podrá cambiar ya sobre las levas del volante.

Larga vida al rey

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Pienso que siempre que toca renovar a un modelo como el Golf los ataques de ansiedad deben ser una constante en el departamento de diseño. El truco es cambiar, pero sin que lo parezca. Y eso es lo que protagoniza la octava generación del compacto alemán, con un lavado de cara evidente por fuera y menos complejos en

un interior totalmente digitalizado y conectado, para enganchar con los conductores de siempre, pero también con los más jóvenes.

El morro es más afilado y dinámico, con una caída muy marcada del capó y faros LED de serie, aunque la noticia es que contempla en opción unas sofisticadas ópticas matriciales IQ. Light. Y el trabajo en el túnel de viento conlleva una mejora

aerodinámica: anuncia un Cx de 0,275. También la zaga se matiza con nuevos grupos ópticos, paragolpes, portón y unos catadióptricos más elevados. El pilar C, que marca la personalidad del vehículo desde siempre... casi que ni lo toques.

Ahora mide 4.255 milímetros de largo, 1.799 de ancho y 1.452 de alto, es decir, conserva prácticamente el tamaño del Golf VII, aunque rebaja la altura casi cua-

tro centímetros como dato más destacado. Además, incrementa la distancia entre ejes hasta los 2.637 milímetros, que son 17 más que antes.

Nos comentan en su estreno mundial en su casa de Wolfsburg que la habitabilidad es prácticamente un calco en comparación con el modelo anterior, y mantiene los 380 litros de maletero. Sin embargo, parece que estamos en un vehículo diferente por su espectacular puesta en escena.

El cuadro de mandos de 10,25 pulgadas es digital y configurable al gusto, y se combina con una pantalla táctil en el salpicadero que en el mejor de los casos es de 10,0 pulgadas –la de serie es de 8,25 pulgadas, y con algunos mandos giratorios para gestionarla, pero no había unidades para comprobarlo–. Estrena un Head-up Display de los 'buenos', de los que proyectan las informaciones en color en el parabrisas, y el sistema de infoentretenimiento contempla tres niveles diferentes, el más completo mediante órdenes por voz y navegación cartográfica de alta gama. Y presume de detalles llamativos, como la regulación de la temperatura de la climatización o el volumen del audio: basta con pasar el dedo por una superficie debajo de la pantalla de manera horizontal. Nos dicen que también servirá para abrir o cerrar el techo practicable.



Novedosa también es la gama mecánica, con ocho variantes entre propulsores de gasolina, diésel y gas natural, así como eficientes versiones Mild Hybrid e híbridos enchufables. Los TSI recurren a un 1.0 tricilíndrico con 110 CV y a un 1.5 TSI con 130 y 150 CV. Estos últimos presentan un sistema de desconexión automática de dos sus cilindros para rebajar el consumo de gasolina.

Por su parte, los que prefieran ciclo turbodiésel disponen de un bloque 2.0 TDI con 115 y 150 CV, asociados tanto a una nueva caja manual de seis relaciones como a una transmisión automática DSG. El más potente también se puede combinar con un sistema de tracción total 4Motion.

MOTORES » Electrificación sin complejos

Como primicia, el Golf 8 se sube al carro de la hibridación ligera gracias a un sistema eléctrico de 48 voltios que sirve de apoyo. Se comercializará con las variantes

TSI de 110, 130 y 150 CV, siempre asociadas al cambio DSG de siete relaciones, y contarán con la etiqueta medioambiental ECO. Se denominarán eTSI.

En lo más alto, en cuanto a eficiencia se refiere, encontramos las versiones 'plug-in'. Ya había un Golf GTE híbrido enchufable en la última generación, con 204 CV; pero ahora esa denominación GTE recaerá sobre una versión más prestacional, ya con 245 CV –el de 204 CV se llamará eHybrid–. En ambos casos se recurre a un motor 1.5 TSI, a un cambio DSG6 y a una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad. La autonomía exclusivamente eléctrica homologa hasta 71 kilómetros en el primero y 67 en el más potente, según ciclo NEDC. Por lo tanto, serán portadores de la etiqueta cero emisiones.

Más adelante la gama se completará con las versiones más atractivas para los que desean fuertes sensaciones, ya que se incorporarán los míticos GTI, GTD y el exclusivo R. También el eficiente TGI de 130 CV alimentado por gas natural com-



HISTORIA OCHO GENERACIONES Y 45 AÑOS EN LO MÁS ALTO



primido (GNC) llegará algo más tarde que el resto. No hay cambios en la plataforma MQB.

El nuevo Golf también presume de estrenos tecnológicos de peso. De serie incorpora el sistema IQ.Drive, que incluye aviso de salida de carril Lane Assist y de vigilancia Front Assist, con frenada de



▲ De serie incorpora faros LED, pero la novedad son los matriciales IQ. Light, con 22 módulos y hasta 11 funciones de alumbrado.

emergencia en ciudad y que ahora reconoce, además de vehículos y peatones, a ciclistas. Añade, asimismo, una práctica función de giro.

La conducción autónoma va un paso más allá gracias a los asistentes Predictive ACC y Travel Assist, un control de cruce adaptativo que utiliza por primera vez la comunicación Car2X, de serie, y que permite la intercomunicación con otros



SU HISTORIA COMENZÓ EN 1974 El icono que marcó el ritmo de los compactos

El Volkswagen Golf lleva 45 años dando que hablar, y su legado son las más de 35 millones de unidades vendidas por todo el mundo. La historia arrancó en 1974. Había que sustituir al Beetle y Giorgetto Giugiaro dibujó lo que ya se ha convertido en un icono. La primera generación apostaba por un motor delantero transversal y la tracción delantera, y dio a luz a las míticas siglas GTI, además de derivar después en un coqueto cabrio. En 1983 el Golf II introdujo el catalizador, el ABS, la dirección asistida y la tracción total Syncro. La tercera generación debutó en 1991 e incorporaba airbags frontales y mejoras estructurales en las pruebas de colisión. Fue la encargada de hacer debutar los motores TDI, el primer V6 en el segmento compacto y la carrocería Variant. El Golf IV (1997) estrenaba control de estabilidad, navegador y el primer cambio DSG. En 2003 la quinta generación daba un salto cualitativo en confort gracias a su eje trasero multibrazo, mientras que el Golf VI (2008) introdujo el 'common rail' en los TDI y múltiples asistentes de conducción; y el VII aligeró considerablemente el peso y apostó ya por versiones electrificadas. Y queda cuerda para rato...

vehículos de nuestro entorno hasta 500 metros.

La seguridad aumenta con un nuevo asistente para evitar obstáculos y otro de advertencia de apertura de las puertas, que nos avisará si hay vehículos o ciclistas que se aproximan por detrás al accionar la manilla para salir. Por último, y no menos importante, se pone a disposición de los clientes el mundo 'Volkswagen We',

un ecosistema de la marca a través del cual se ofrecen diversos servicios y funciones on line, como utilizar el smartphone como llave de contacto, entre otras muchas.

La cartera de pedidos del Golf 8 se abre en diciembre y las primeras unidades comenzarán a llegar en febrero de 2020. Las variantes diésel y los 'plug-in hybrid' se retrasarán alguna semana más.

◀ La carta de pedidos se abrirá en diciembre, y las primeras unidades comenzarán a llegar a España en febrero de 2020.



Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

NUEVO NISSAN JUKE EL CROSSOVER COUPÉ



ESCANEA PARA
DESCUBRIR EL
NUEVO JUKE



SISTEMA INTELIGENTE
DE ANTICOLISIÓN
FRONTAL



PROPILOT



CÁMARA INTELIGENTE
DE VISIÓN 360º



▼ El Honda Jazz cambia por completo, además de ofrecerse exclusivamente con la propulsión híbrida del CR-V.



◀▲ Sobre la guantera tradicional, el Jazz ofrece otra en el salpicadero. El freno de estacionamiento es eléctrico.



◀▲ Amplitud y practicidad son señas de identidad del Jazz. Cuenta con un paquete de seguridad Honda Sensing muy mejorado y con la más avanzada conectividad.

Electrificado

El próximo verano Honda venderá su nuevo Jazz e:HEV híbrido, que comparte con el CR-V la tecnología de propulsión. Y, de paso, la marca aprovecha para dar un empujón a su estrategia.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Honda ha cogido ya velocidad de cruce en su electrificación con el objetivo de afrontar los ajustes de emisiones de 2021 sin miedo a ser multada. De hecho, los principales modelos de la marca japonesa estarán electrificados no en 2025 como estaba previsto inicialmente, sino tres años antes, a finales de 2022. Y la llegada del Jazz híbrido es un paso importante en esta estrategia que también estrena

la nomenclatura 'e: Technology', que englobará a todos los Honda electrificados. Además, el Jazz será el primer vehículo en incorporar el apellido 'e:HEV' (Vehículo Eléctrico Híbrido). Así que durante los próximos 36 meses se lanzarán al mercado europeo seis modelos electrificados, incluidos el nuevo Jazz y el Honda e, que llegarán a mediados de 2020. La cifra incluye otro vehículo cien por cien eléctrico que llegará en 2021, y una gama e:HEV que incluirá otro SUV.

El nuevo Jazz híbrido cambia por completo, desde el diseño a la tecnología pasando por el interior o el equipamiento. Pero lo que no cambia es su polivalencia, su increíble espacio interior ni sus ingeniosas soluciones. Todavía disponemos de pocos datos; sin embargo, cuatro periodistas españoles hemos tenido un primer contacto físico con el coche y su interior, además de charlar con Kentaro Yokoo, responsable del desarrollo del Jazz. Yokoo nos asegura que el nue-

vo Jazz tiene poco más o menos las mismas dimensiones que el anterior e incluso similar maletero. El ingeniero japonés también nos confirma que el sistema de propulsión híbrido es básicamente el mismo del CR-V Hybrid, pero más compacto, ajustado al tamaño del Jazz. Es decir, que el motor de combustión propulsa al generador que a su vez alimenta al motor eléctrico, siendo este último el que impulsa el coche la mayor parte del tiempo. Al igual que en el CR-V, el Jazz podrá recorrer entre 2 y 3 kilómetros en modo cien por cien eléctrico sin que el propulsor de gasolina funcione ni para cargar la batería. La marca japonesa asegura que esta tecnología se extenderá a toda la gama de modelos. En cualquier caso, y según Kentaro Yokoo, no descartan que el Jazz pueda tener pronto una versión eléctrica.

Una vez dentro del nuevo Jazz comprobamos que, efectivamente, el espacio y la versatilidad siguen siendo notas dominantes. Y lo comprobamos en primera persona ya que situando el asiento para

HONDA MAGIC SEATS SEÑA DE IDENTIDAD



El nuevo Jazz que llega a mediados del próximo año hereda del anterior la versatilidad y el espacio. Y esto es posible gracias a la colocación del depósito de combustible en la parte central del chasis, bajo los asientos delanteros, una característica única en su clase a la que ya recurría el Jazz anterior. Esto le permite mantener la excelente versatilidad de los Honda Magic Seats traseros, completamente abatibles si se necesita más espacio para transportar carga. Además, la batería de ion litio que permite al Jazz mover el motor eléctrico se ha situado bajo el maletero y pegada a los respaldos traseros, de manera que la marca asegura que la capacidad de carga apenas varía respecto al modelo anterior.

que un conductor de 1,86 metros vaya cómodo al volante, detrás quedarían 11 centímetros de sobra para las rodillas de ese mismo adulto, y 9 centímetros de distancia desde la cabeza al techo. El ángulo de apertura de las puertas traseras es

muy generoso, lo que junto con la altura a la que se encuentran los asientos facilita mucho bajar o subir al coche. Y la calidad o el equipamiento de estas unidades preserie es magnífica. La hibridación del gigante nipón avanza viento en popa.

HONDA JAZZ CROSSTAR CON AIRE AVENTURERO

Una novedad importante de la gama Jazz es la incorporación de la nueva variante Crosstar, planteada con un diseño más aventurero, tipo crossover. Disponible con el mismo sistema de propulsión híbrido y con las mismas características en el interior que el modelo estándar, el nuevo Crosstar ofrece una carrocería más alta –no dejan claro si es por las barras de techo o porque realmente cuenta con una mayor distancia libre al suelo–, un diseño exclusivo de la parrilla delantera, pasos de rueda rematados con protecciones negras, una tapicería resistente al agua y barras de techo integradas.

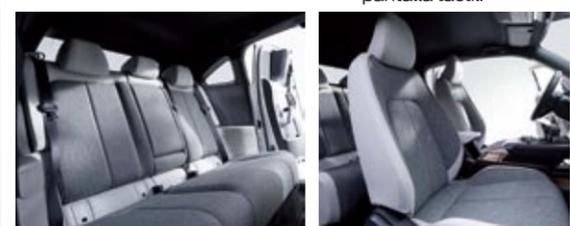




E-SKYACTIV EL PROPULSOR ELÉCTRICO CUENTA CON UN 'PEDAL MOTOR' QUE PERMITIRÁ CONDUCIR PRÁCTICAMENTE SIN USAR EL FRENO: ACELERANDO Y DESACELERANDO



◀ Mazda habla de materiales 'veganos' en el interior, pues elimina gran cantidad de piel auténtica e incluso recurre al corcho. El climatizador se maneja desde una sencilla pantalla táctil.



En la calle en un año

El MX-30, primer eléctrico de Mazda, llegará a los concesionarios europeos en el segundo semestre de 2020. Desvelado hace unos días en el Salón de Tokio, asocia su personal carrocería crossover de 4,40 metros a una batería de 35,5 kWh que permitirá 200 kilómetros de autonomía.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

La firma japonesa no ha querido entrar en 'la batalla de las autonomías', y cuando Kia e-Niro o Hyundai Kona Electric, por citar dos ejemplos, ofrecen versiones con unos 450 kilómetros de alcance entre recargas –batería de 64 kWh en ambos casos–, para este nuevo MX-30 se anuncian aproximadamente 200 kilómetros WLTP, logrados con una batería de iones de litio de 35,5 kWh. Mazda afirma que será suficiente para un usuario europeo que recorre de media 48 kilómetros al día, pero incluso las variantes con batería de 39,2 kWh de e-Niro y Kona Electric homologan una autonomía mayor: 289 kilómetros.

Es, en cualquier caso, un gran paso por parte de la firma de Hiroshima porque supone lanzar ya en 2020 su primer vehículo cien por cien eléctrico, cuya mecánica ha sido bautizada como e-Skyactiv. Y aunque llega sólo unos meses después que el CX-30, con el que comparte tamaño –4.395 milímetros de largo por 1.795 de ancho y 1.570 de alto– y perfil crosso-

ver, los diseñadores han echado el resto para crear un estilo revolucionario, hasta el punto de que Mazda ha elegido de nuevo sus preciadas siglas MX, reservadas al MX-5. En el exterior, minimalista, destaca el techo negro, los pilares plateados y, sobre todo, las puertas 'freestyle', con apertura opuesta y ausencia de pilar central, que garantizan algunas ventajas –la marca destaca el acceso al interior, la facilidad para fijar una silla de bebé o el poder acercar una silla de ruedas– pero acarrea ciertos inconvenientes, como tener que abrir previamente las puertas delanteras para abrir las traseras –con un solo toque, los asientos delanteros abaten su respaldo y se deslizan hacia el salpicadero para que entrenmos o salgamos mejor de la segunda fila–.

El habitáculo, minimalista también, contribuye a la sensación de amplitud y recurre a materiales de bajo impacto ambiental, como el corcho natural que cubre la bandeja de la consola o las molduras de las puertas hechas con una fibra –obtenida a partir de plásticos reutilizados– cu-

ya textura parece contener aire. Y por vez primera en un Mazda se adopta una pantalla, de 7 pulgadas, para controlar el climatizador. Además, y como ya es norma en la marca, el coche se ha diseñado para que el conductor concentre su atención en la carretera, destacando una posición al volante relativamente elevada o un selector de cambio idéntico al de los otros modelos automáticos de Mazda.

En cuanto a la zona de carga, sus 115 centímetros de anchura dan para acomodar cuatro maletas de viaje, y bajo el suelo encontramos otro pequeño espacio para colocar objetos de menor tamaño.

En lo que se refiere a comportamiento dinámico y tecnología eléctrica, el objetivo era que el MX-30 cumpliera los requisitos del 'Jinba Ittai' en cuestión de placer de conducción, e incluso se emplea un sistema electrónico de sonido que, sincronizado con el par motor en frecuencia e intensidad del ruido, mejora la percepción del par y la velocidad por parte del conductor. La plataforma, de 2.655 milímetros de distancia entre ejes, cuenta con

suspensión delantera de tipo McPherson y un eje torsional posterior, y equipa el sistema G-Vectoring Control –en realidad, una evolución llamada e-GVC Plus–, que torna más uniformes las respuestas del vehículo ante las acciones del conductor sobre la dirección. Y el pedal acelerador,

similar al de BMW i3 o Nissan Leaf, permitirá conducir sin apenas usar el pedal de freno, pues la deceleración genera una notable retención.

Si de seguridad hablamos, el MX-30 refuerza la tecnología i-Activsense de sus 'hermanos' con una funcionalidad nueva,

añadida a la frenada de emergencia pre-impacto SBS, que evita colisiones en las intersecciones.

Mazda no informa por ahora sobre la potencia del motor eléctrico ni sobre las prestaciones, pero sí sobre la batería de 35,5 kWh, montada bajo el suelo entre los ejes y dotada de un sistema que envía refrigerante si sube la temperatura, trabajando en colaboración con el aire acondicionado para aumentar su eficiencia. La autonomía WLTP, como decíamos, rondará los 200 kilómetros, y el sistema e-Skyactiv podrá recargarse a velocidad normal empleando corriente alterna –hasta 6,6 kW– o mediante un cargador rápido de corriente continua, siendo compatible con cargadores CHAdeMO y Combo.



◀ Como en el i3 de BMW, para abrir las puertas traseras del MX-30 –de apertura inversa– hay que abrir antes las delanteras. Mazda. Y no hay pilar central para facilitar el acceso o acomodar un bebé en la silla infantil.





◀ El hueco que libera delante un motor eléctrico mucho más pequeño que uno de explosión cubica 30 litros, ideales para guardar los cables.

to-, o una autonomía de 60 kilómetros por hora.

Para tener controlado un tema tan importante como es el de las baterías, cuando todos los fabricantes comiencen a

Primero de muchos

El nuevo XC40 Eléctrico llegará a España en 2021, pero ya contamos con una buena cantidad de datos técnicos. Rendirá 408 CV, podrá recorrer más de 400 kilómetros con una sola carga y se llamará P8 AWD Recharge. Al primer eléctrico puro de Volvo le seguirán muchos más.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Volvo Cars está desarrollando una de las estrategias de electrificación más ambiciosas del sector, ya que todos los nuevos lanzamientos que se han ido comercializando este año 2019 están electrificados... y lo que está por venir. No en vano, el objetivo de Volvo es lograr que los vehículos híbridos enchufables represen-

ten el 20 por ciento del total de ventas en 2020, y que el 50 por ciento de las ventas a nivel mundial de la empresa en 2025 corresponda a vehículos totalmente eléctricos.

Y conforme a ese guión ahora la marca sueca ha dado a conocer el XC40 Eléctrico, que fabricado en Gante se convierte en su primer modelo totalmente eléctrico, aunque no llegará a España hasta

2021. El SUV más pequeño de Volvo, basado en la arquitectura modular compacta (CMA), también se ofrece en forma de híbrido enchufable, con el T5 Twin Engine de gasolina y 252 CV, a partir de 47.000 euros en nuestro país. Y le seguirá una segunda opción: el híbrido enchufable T4 Twin Engine. Pero volvamos a la nueva versión eléctrica, que cuenta, además, con un nuevo sistema de infoentretenimiento basado en el sistema operativo Android de Google, totalmente integrado con Volvo On Call, la plataforma de servicios conectados digitales de la empresa. El XC40 movido por electricidad tiene dos motores eléctricos -uno

delante y otro detrás- y tracción integral, con una potencia de 408 CV y autonomía de más de 400 kilómetros (WLTP) con una carga. La batería de 78 kWh se carga al 80 por ciento en 40 minutos con un sistema de carga rápida de hasta 150 kW. Y la elevada potencia y la tracción total permiten que el XC40 Eléctrico acelere de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos, y que pueda remolcar hasta 1.500 kilos.

En el interior del XC40 Eléctrico se ofrece una papelera, varios tarjeteros, un cargador inalámbrico para el móvil y un gancho abatible para bolsas. En la parte trasera estará el tradicional maletero con una capacidad de 413 litros, 47 menos que un XC40 con motor de combustión. Y es que la batería y el motor trasero invaden el espacio situado debajo del piso del maletero, pero se compensa en gran medida con el hueco de carga delantero bajo el capó, con 30 litros en lugar del habitual motor de combustión. Un espacio que normalmente se dedicará a guardar los cables de recarga.



◀ Dos motores, uno en cada eje, y las baterías repartidas por el piso del vehículo.



◀ Las baterías y el motor trasero reducirán la capacidad del maletero hasta los 413 litros. Pero el reparto de pesos será magnífico. Y acelera de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.

En cargar una batería vacía del XC40 Eléctrico hasta el 80 por ciento con el cable normal que viene de fábrica se tarda entre 30 y 55 horas, dependiendo del mercado. Es decir, entre 7,5 y 14 kilómetros de

autonomía por hora. Por eso, para la carga habitual y para tardar mucho menos tiempo cuando se recargue en casa, Volvo recomienda un cable con una capacidad de 3,5 kW u 11 kW. Con estos cables los

tiempos de carga se reducen a aproximadamente a 18,5 o 5,5 horas -de 20 a 60 kilómetros por hora-, respectivamente. Sin embargo, si lo que se busca es la solución de carga doméstica más eficiente e integrada, Volvo recomienda su unidad 'wallbox', una potente instalación de 11 kW y 32 A que logra un tiempo de carga de aproximadamente 5,5 horas -de batería vacía a batería cargada al 80 por cien-

presionar a sus proveedores, Volvo Car Group ha firmado acuerdos a largo plazo por valor de varios miles de millones de dólares con las grandes fabricantes de baterías CATL (China) y LG Chem (Corea del Sur), de cara a garantizar el suministro de baterías de litio durante la próxima década para todos los vehículos de la nueva generación de modelos electrificados de Volvo y Polestar. Los acuerdos cubren el suministro a nivel mundial de módulos de batería para todos los modelos basados en las plataformas modulares SPA2 y CMA. Todo listo, pues, para el despliegue.

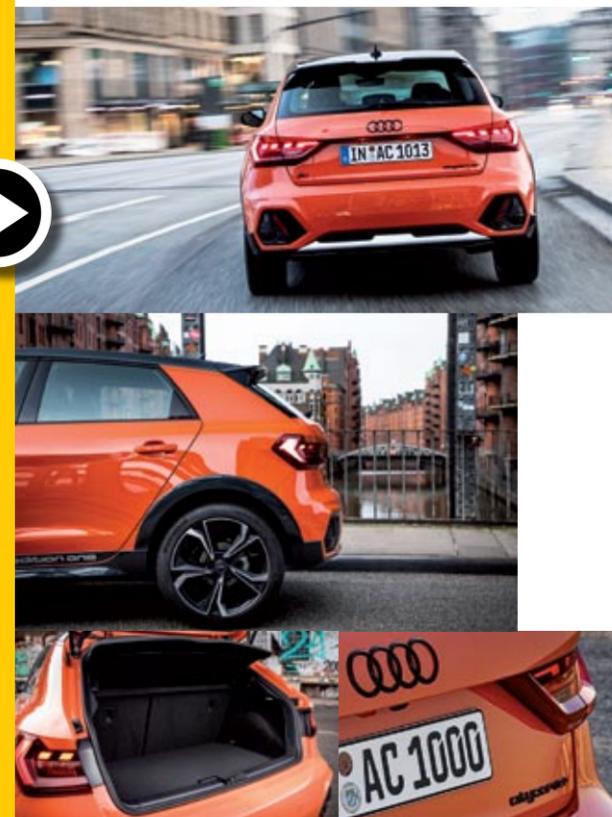


◀ La conectividad del XC40 Eléctrico es total. En una 'wallbox' de Volvo el nuevo modelo se podrá cargar en 5,5 horas.





EDITION ONE SE TRATA DE UNA EDICIÓN ESPECIAL QUE, POR AHORA, NO SE SABE SI LLEGARÁ A ESPAÑA. AHORA BIEN, ESTE CITYCARVER SE PODRÁ PERSONALIZAR AL GUSTO DE CADA CLIENTE



◀▶ De serie hay cuadro digital y pantalla central de 8,8" –opcional es la de 10,1". El tapizado, los acentos de color o las molduras interiores son específicas para los Citycarver, cuyo interior es tan espacioso y confortable como el de cualquier otro A1 Sportback.

Urbanita y algo más

Audi eleva su A1 Sportback para convertirlo en este Citycarver, una versión pensada para ver la ciudad desde otra perspectiva y ganar funcionalidad gracias a su mayor altura libre al suelo. Mecánicamente no hay sorpresas, pero económicamente no se puede decir lo mismo.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

En los tiempos que corren, todo aquello que tenga un aspecto 'off road' causa furor. Y a falta de un rival directo –el Q2 los supera a todos por precio– para plantar cara a 'primos' como el Seat Arona, el Skoda Kamiq o el Volkswagen T-Cross, la firma de los cuatro aros se ha sacado de la manga este llamativo Audi A1 Citycarver.

Esta fórmula no es nada nueva. Y mucho menos para Audi, que ya ofreció en el anterior A1 Sportback un kit denominado Active; que, como en este caso, sumaba unas molduras en material plástico para su carrocería, entre otras muchas cosas.

No obstante, este Audi A1 Citycarver es mucho más que un A1 Sportback 'levantado' o con piezas añadidas, porque sus diseñadores le han inyec-

tado un carácter personal con detalles que sólo el tiene. Por ejemplo, luce dos hendiduras entre la parrilla y el capó en vez de tres, y su parrilla Singleframe pasa de tener seis a ocho lados, como en los modelos Q de Audi. También el diseño de esta es específico, al igual que el de sus paragolpes o el de sus protecciones en color aluminio. Son detalles sutiles, pero que le convierten... en un Citycarver.

¿Y por qué no bautizarlo como Allroad? Pues por el detalle de que no tiene, ni tendrá, versión quattro.

Lo que sí esconde son unos muelles específicos, que levantan su carrocería 35 milímetros, de igual forma que unos neumáticos con mayor perfil ayudan a ganar otros 15 milímetros –Audi no anuncia lo que se gana con las llantas de 17 o 18 pulgadas opcionales–. Son, en total, 50 milí-

metros más que cualquier A1 Sportback, y eso se nota.

Se notan, desde luego, en el caso de aventurarnos por una carretera muy bacheada o por una pista sin asfaltar. No es un todoterreno, pero con cuidado se puede llegar lejos, y con menos preocupaciones que con un A1 Sportback. Pero como esto sus clientes no lo harán nunca, donde más notarán esos 50 milímetros extra será a la hora de entrar y salir, porque esta operación es mucho más cómoda, de igual modo que con ello han conseguido mejorar la visibilidad desde su puesto de conducción –tiene cuadro digital de 10,25 pulgadas de serie–. Y eso supone un plus de seguridad tanto en ciudad como fuera de ella.

El resto del habitáculo es calcado al de cualquier A1 Sportback, donde hay un buen espacio para sus ocu-

pantes y ajustes muy buenos; aunque demasiados materiales rígidos, que a la mayoría le extrañarán en un Audi. Ahora bien, estos Citycarver lucen un tapizado especial, molduras específicas... No en vano hay que justificar un desembolso extra de unos 2.000 euros respecto a un A1 Sportback Advanced. Y es que este capricho no está al alcance de todos los bolsillos. De hecho, basta un ejemplo para entenderlo: un Audi Q2 30 TFSI Advanced cuesta 27.320 euros y es mucho más funcional.

A comienzos de 2020 lle-



▲ La parrilla octogonal es propia de los modelos Q de Audi. Gracias a sus neumáticos y a su suspensión se ganan 50 milímetros de altura libre al suelo frente al A1 Sportback. Sorprende su iluminación Full LED.

gará el 35 TFSI, de 150 CV, del que por el momento no se han homologado prestaciones o consumos. Sí se ofre-

cen ya los 25 TFSI y 30 TFSI, también de gasolina; pero no habrá motor TDI y aún no se sabe si se ofrecerá una versión de gas natural, como en Seat Ibiza o Volkswagen Polo.

Ambos nacen de un mismo motor de tres cilindros, pero que erogan 95 y 116 CV respectivamente, de igual forma que tienen cambios manuales de 5 y 6 velocidades. Sólo el más potente ofrece como opción –1.870 euros– el S tronic de 7 marchas, que curiosamente nos ha resultado algo 'áspero', pues en nuestro caso nos regalaba –puede que en otras unidades no suceda– un feo 'tirón' al emprender la marcha. Ahora bien, pasado este trámite, el cambio es una auténtica maravilla y su motor presume de muy buenas

prestaciones, y de un consumo realmente ajustado. Ofrece un selector de modos de conducción –ninguno de los que condujimos tenía suspensiones adaptativas– y dinámicamente va como cualquier A1 Sportback... pero con chasis deportivo, pues las suspensiones sí se sienten más firmes, al tratar de minimizarse los balanceos de la carrocería por esa mayor altura.

El 30 TFSI con cambio manual también es para tenerlo en cuenta por su agrado, prestaciones y menor consumo, pero si el uso mayoritario es la ciudad, merece la pena ese desembolso extra. Y para la ciudad tampoco descartes el 25 TFSI, aunque este se quedará algo justo a la hora de viajar por carretera.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.498
Potencia máxima/rpm	95 CV/5.000-5.500	116 CV/5.000-5.500	150 CV/5.000-6.000
Par máximo/rpm	17,8 mkg/2.000-3.500	20,4 mkg/2.000-3.500	25,5 mkg/1.500-3.500
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6 vel. o S tronic 7	Man. 6 vel. o S tronic 7
Frenos del./tras.	Dis. vent./Tambores	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.205	1.215 (S tronic: 1.245)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.046 / 1.756 / 1.483	4.046 / 1.756 / 1.483	4.046 / 1.756 / 1.483
Volumen maletero (l)	335 - 1.090	335 - 1.090	335 - 1.090
Capacidad depósito (l)	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	11,2	9,9	N.d.
Velocidad máxima (km/h)	187	198	N.d.
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,9	6,1 (S tronic: 6,4)	N.d.
Emissiones CO ₂ (g/km)	133	137 (S tronic: 145)	N.d.
Precios desde... (euros)	24.230	25.410	N.D.

PRECIO desde **24.230 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 133 A 145 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Imagen. Funcionalidad extra. Mayor confort y visibilidad. Tecnología. Motores eficientes.</p>	<p>Precio elevado. Sin alternativa diésel o GNC. 'Tirones' en los S tronic. Detalles de acabado.</p>

 **PERSONALIZACIÓN MÁXIMA 11 COLORES DE CARROCERÍA, 4 PARA EL TECHO, 7 PACKS INTERIORES... OFRECERÁ 90 COMBINACIONES**



▶▶ Acabados de gran calidad, con materiales muy mejorados en el nuevo Captur. En la pantalla central se pueden configurar las informaciones que queremos recibir. En el interior hay diversos huecos que suman 27 litros de capacidad. Nuevos reposacabezas.

ra que se muestren en ella las informaciones más relevantes. La calidad de acabados es un punto sobresaliente y el

Captur sube de categoría gracias al uso de materiales acolchados, con plásticos de gran tacto. El volante reduce su ta-

maño y los asientos ofrecen una banqueta alargada 1,5 centímetros además de nuevos reposacabezas.

En el apartado técnico, la plataforma está preparada para la electrificación y permite incluir los más avanzados sistemas de seguridad y ayuda a la conducción –los más relevantes detallados en el cuadro inferior–. Por eso este Captur va a ser referencia en el mercado gracias a los dispositivos incluidos en el paquete Renault EASY DRIVE.

Y si hay vanguardia en los elementos de seguridad y ayuda a la conducción, en el apartado de motores el nue-

Líder en mayúsculas

Renault pone toda la carne en el asador con el nuevo Captur con una profunda evolución en todos los terrenos para luchar por el liderato del segmento que más crece. Por calidad de acabados, tecnología, equipamiento o motores está en lo más alto. Si el precio acompaña...

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

No hay duda de que el millón y medio de Captur producidos en los seis años de vida, convierten al crossover en uno de los líderes del mercado, uno de los grandes éxitos de la marca y posiblemente su modelo más internacional, pues se vende en más de 70 países y triunfa por igual en todos los territorios. En Europa, de hecho, es líder indiscutible de su clase, donde en 2018 ha vendido más de 310.000 unidades –y este 2019, el año de su adiós, en los primeros seis meses se han comercializado 166.000 unidades–.

Datos que hablan de la dimensión de este modelo y de lo exigente que hay que ser en su renovación. Por eso en Renault han pensado que la

mejor manera de afrontar este reto es ponerlo todo en el nuevo modelo tanto en cosas que se pueden medir, como en elementos más difíciles de cuantificar, como la calidad de materiales o acabados.

Para empezar, con la nueva plataforma CMF-B –compartida con el Renault Clio o el Nissan Juke– el tamaño del nuevo Captur crece, con lo que puede pasar de ser un segundo co-

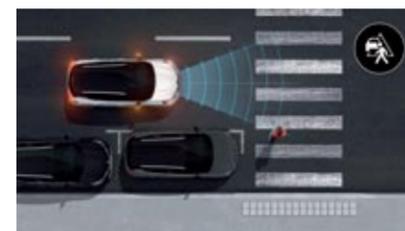
che a el coche principal de la casa. Son 11 centímetros más hasta los 4,23 metros de longitud total, con dos centímetros más de distancia entre ejes, 2,63 metros en total. Y el maletero comienza con unos estupendos 536 litros de capacidad. El estilo exterior recuerda al anterior Captur, pero con más presencia, reforzado con detalles de auténtico SUV, como las protecciones laterales y

delanteras, las barras de techo en aluminio... A eso se añaden llantas de hasta 18 pulgadas o la firma lumínica con el diseño C-Shape que cuenta con faros cien por cien LED desde la versión más básica. Y remata el estilo con más de 90 combinaciones de colores y acabados para personalizarlo.

En el interior apuesta por la digitalización con un cuadro de instrumentos con pantallas entre 7 y 10,2 pulgadas. Y su pantalla multimedia de 9,3 pulgadas, situada en posición vertical es la más grande de su categoría. En esta pantalla se accede al nuevo sistema conectado Renault EASY LINK con las más avanzadas funciones multimedia, de navegación o de infoentretenimiento y que se puede configurar a gusto de cada conductor pa-



◀ Mayor tamaño y un estilo muy SUV con las protecciones, barras de techo, etc, el nuevo Captur ofrece un estilo mucho más llamativo. Faros LED, de serie.



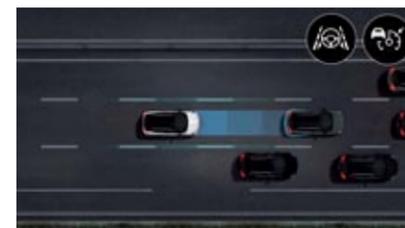
▶ La frenada activa de emergencia con detección de ciclistas y peatones alerta al conductor y puede activar los frenos. De serie.



▶ Luces largas automáticas. Usa la cámara frontal para pasar de largas a luz de cruce según la luminosidad exterior y la circulación.



▶ La cámara de 360° utiliza cuatro cámaras que ofrecen una vista superior del coche y juntan en una sola imagen los obstáculos.



▶ Entre 0 y 160 km/h el Highway & Traffic Jam Companion combina regulador de velocidad adaptativo y asistencia de centrado en carril.



▶ La detección activa de vehículo por detrás es novedad en Renault. Utiliza radares para señalar la posible presencia de vehículos.



▶ El reconocimiento de señales, de serie, usa la cámara frontal para avisar al conductor automáticamente de los límites de velocidad

PRECIO		N.D. €
EMISIONES DE CO₂: N.D.		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
 Calidad de acabado. Equipamiento. Comportamiento. Motores. Habitabilidad y maletero.	 Cambio automático algo lento. Plaza central. Pocas combinaciones de motor y cambio.	



EL BROCHE DE GAMA SERÁ EL HÍBRIDO ENCHUFABLE EN 2020



vo Captur está a la última. La gama de motores de gasolina dispone de cinco alternativas, entre 100 y 155 caballos en gasolina y 95 y 115 en diésel. Cambios manuales de 5 o 6 marchas y el automático EDC de doble embrague y 7 velocidades y siempre con tracción delantera. Y más adelante una versión movida por GLP (Gas Licuado de Petróleo) sobre la base del motor TCe de 100 caballos, que contará con la etiqueta ECO de la DGT.

La gran novedad vendrá de la mano de la versión E-TECH Plug-in, híbrida enchufable que llegará en 2020 al mercado y que será el primer modelo con esta tecnología que se fabrique en España. Con 160 caballos, dos motores eléctricos y una batería de 9,8 kWh, alcanzará una autonomía eléctrica en ciudad de unos 65 ki-

JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS

El Captur es un embajador de 'Marca España'

—¿Qué significa Captur para Renault España?

—Primero para el Grupo Renault Captur es el fin de la renovación del segmento B, que empezamos con Clio y Zoe. Es un coche donde se integra el 'Best in Class' en nuevas tecnologías, en las 12 ADAS (ayudas a la conducción), es un coche totalmente conectado, es un coche full hybrid con 65 kilómetros que no tiene nadie en su categoría y sin perder el ADN con la personalización que tiene. Es un coche con el que en muchos países somos líderes y pensamos pasar en esta generación el millón y medio que ya hemos hecho. Por tanto, es un coche importante a nivel de grupo. A nivel de España es un

► El Rey Felipe VI, junto a José Vicente de los Mozos, durante la presentación del Captur en la factoría de Valladolid.



coche con más de 70 por ciento de integración local, porque hay muchas versiones de motor o cajas de cambio que hacemos en España; es un coche 'Made in Spain' y el broche al tercer plan industrial. Y es el modelo que da actividad a una de las fábricas que tenemos en España y es líder aquí y queremos seguir siendo referencia. Y además, muchas veces cuando hablamos

de 'Marca España' la exportación de este coche a 70 países con alto nivel tecnológico... esto es 'Marca España'.

—¿Un embajador de 'Marca España'...?

—Es un embajador de 'Marca España' y además tenemos la suerte de estar apadrinado por su Majestad el Rey hace unas semanas en Valladolid.



▲ 536 litros de maletero; la banqueta trasera se puede adelantar y los respaldos abatir.

lómetros y podrá circular en 0 emisiones hasta 135 km/h de velocidad.

Para nuestra primera toma de contacto, en Grecia,

empezamos con el TCe 155, con el exclusivo acabado Initiale Paris que, al menos por el momento, no va a llegar a España. En las complicadas

carreteras griegas, el Captur brilla por comodidad, con unas suspensiones suaves que cuidan al pasaje. El cambio EDC también es suave, pero

un poco lento en reaccionar y la dirección es precisa y con la firmeza justa. El motor empuja, pero no se puede calificar de deportivo; si queremos más chicha hay que optar por la versión Sport en el sistema MultiSense. De agradecer, las levas, aunque no sabemos si serán de serie.

El siguiente es el TCe de 130 caballos, que se sitúa en un término medio entre prestaciones y consumos y será la versión más demandada. Los 130 caballos dan mucho de sí y el cambio manual—muy agradable por manejo y recorridos—permite sacar el jugo al motor. Excelente rodador y con bastante viveza brilla por su equilibrio general.

No hay duda, a falta de conocer el precio, el nuevo Captur sigue siendo todo un

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 100	TCE 130	TCE 155	BLUE DCI 95	BLUE DCI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	1.333	1.333	1.461	1.461
Potencia máxima/rpm	100/5.000	130/5.000	154/5.500	95/3.750	115/3.750
Par máximo/rpm	16,3/2.750	24,4/1.600	27,5/1.800	24,4/1.750	26,5/2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Man. 5 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Aut. 7 vel.	Man. 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambores	Disc. vent./Tambores	Disc. vent./Tambores	Disc. vent./Tambores	Disc. vent./Tambores
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16	215/65 R16
Peso (kg)	1.190	1.234/1.259	1.266	1.295	1.303/1.327
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.227/1.797/1.576	4.227/1.797/1.576	4.227/1.797/1.576	4.227/1.797/1.576	4.227/1.797/1.576
Volumen maletero (l)	536/1.275	536/1.275	536/1.275	536/1.275	536/1.275
Capacidad depósito (l)	48	48	48	48	48
De 0 a 100 km/h (s)	13,3	10,6/9,6	8,6	N.D.	11,9/11
Velocidad máx. (km/h)	173	195/193	202	N.D.	187/186
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Emissiones CO ₂ (g/km)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.



PARA CADA TIPO DE NATURALEZA. JEEP® RENEGADE POR 149€/MES* CON 4 AÑOS GARANTÍA

SUJETO A FINANCIACIÓN. EN 36 CUOTAS. ENTRADA: 4.855,81€. ÚLTIMA CUOTA: 13.132,41€. TAE: 9,54%

Jeep

THERE'S ONLY ONE

Gama Jeep, Renegade: Consumo mixto: 4,4 -6,9 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 148 a 203 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 126 a 173 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153219). En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción.*Oferta válida para Jeep, Renegade Limited 1.0G MT6 88kW (120CV). Precio recomendado sin incluir los gastos de financiación: 19.900€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEM) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de financiación de 15.000€ con un plazo mínimo y permanencia de 36 meses. Gastos de matriculación no incluidos. Tin 7,95%. Importe total del crédito: 15.044,19€. Comisión de apertura (3%): 451,33€ al contado. Precio total a plazos: 23.803,55€. Importe total adeudado: 18.947,74€. Garantía legal de 2 años sin límite de km, más 2 años adicionales de garantía comercial o 60.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo sin coste adicional. Oferta válida hasta el 30/11/2019 en Península y Baleares. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado. Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

PRECIO DESDE **109.900 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **239 G/KM** (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

- Comportamiento deportivo. Calidad de acabado.
- Prestaciones.
- Diversión al volante

DEBE MEJORAR

-

- Precio elevado.
- Consumo real alto. Dureza de suspensiones en asfalto irregular.



A toda máquina

M pone por primera vez el foco en los BMW X3 y X4, que tanto en su versión M como en la más radical Competition están a la altura.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Para la primera incursión de M entre los SUV medios, BMW ha decidido desmarcarse de lo que puedan hacer sus competidores con una variante Competition aún más potente y brutal. Así estos X3 y X4 M se desdoblaron en una versión brutal y otra salvaje. Todo empieza en el motor, con un nuevo seis cilindros en línea con tecnología TwinPower Turbo y 480 caballos o 510 caballos. Continúa con una caja de cambios M Steptronic de ocho marchas con control Drive-

logic; prosigue con la nueva tracción integral M xDrive, con diferencial activo M, que reparte el par con preferencia hacia el eje trasero y que dispone de dos modos de conducción AWD. Y se culmina con la última tecnología

en construcción y puesta a punto del chasis. Dispone de tres reglajes seleccionables, de amortiguadores con control electrónico de la suspensión específico de M, una dirección que incluye Servotronic y desmultiplicación



◀▶ Con 480 o 510 caballos, las prestaciones están garantizadas. Pero además, son utilizables en el día a día.



un comportamiento radical cuando eso es lo que se busca o elevada comodidad cuando vamos tranquilos. Dirección precisa, suspensiones duras y frenos que ‘muerden’ y el cambio sube o baja de marchas como una exhalación.

Y si nos parece poco, tenemos la versión Competition para los más radicales, que permite disfrutar de un ‘setup’ específico, con botones M1 y M2 al lado de las levas del cambio con los que

FICHA TÉCNICA

MOTOR	X3 M	X4 M COMPETITION
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.993	2.993
Potencia máxima/rpm	480/6.250	510/6.250
Par máximo/rpm	61,2/2.600/5.600	61,2/2.600-5.950
Tracción	Total	Total
Caja de cambios	Autom. 8 vel.	Autom. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	255/45 R20-265/45 R20	255/40 R21-265/41 R21
Peso (kg)	2.045	2.045
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.726/1.897/1.667	4.758/1.927/1.618
Volumen maletero (l)	550/1.600	525/1.430
Capacidad depósito (l)	65	65
De 0 a 100 km/h (s)	4,2	4,1
Velocidad máx. (km/h)	250	250/285
Consumo mixto (l/100 km) NEDC	10,5	10,5
Emisiones CO ₂ (g/km)	239	239
Precios desde... (euros)	109.900	121.900

variable así como unos potentes frenos con compuesto M.

En marcha, por carreteras de montaña, tanto el X3 M como el X4 M en su variante Competition muestran un derroche de potencia,

se modifican rendimientos en el motor, la dirección, amortiguadores, respuesta del cambio o el sonido del motor. Todo para conseguir unos M a la altura de la tradición de los superdeportivos alemanes.



◀▶ Acabado de gran calidad y estilo deportivo. El botón rojo ‘prende la mecha’.



El mejor de la historia

Ssangyong acaba de poner a la venta el mejor coche que ha creado jamás. Es la cuarta generación del Korando y evoluciona a mejor en todo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El nuevo Korando estrena plataforma, diseño, motor de gasolina y unos interiores más sofisticados y de mayor tamaño. La gama mecánica se limita a ese motor de gasolina con 1,5 litros de cilindrada y turbo que rinde 163 CV –y que será el más vendido según los responsables de Ssangyong–, y a un turbodiésel, más recomendable, con 136 CV y un consumo mucho más comedido. Eso sí, ambos se pueden elegir con cambio manual o automático de 6 marchas –automático de 8 a finales de 2020–, y con tracción delantera o total.

Durante la primera toma

de contacto hemos tenido ocasión de probar el Korando de gasolina con tracción delantera y cambio manual, y lo primero que atrae nuestra atención es la calidad de materiales y ajustes que transmite cada rincón del coche, incluido un maletero que suele estar algo más descuidado en casi todos los modelos. Lástima

que en España se haya dado prioridad al espacio y al precio y no se ofrezca la rueda de repuesto de tamaño normal, que se cambia por un kit de reparación. Aumenta el espacio disponible en el habitáculo; y el salpicadero, salvo por un volante excesivamente grande, resulta moderno y bien organizado. Y en el apartado

▶ Dotado de eje trasero multibrazo, el nuevo Korando ofrece una sólida estabilidad y mucho agrado de conducción.



DESDE **19.750 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **130 A 190 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+

- Calidad. Amplitud.
- Precio competitivo.
- Equipamiento de seguridad.
- Comportamiento.

DEBE MEJORAR

-

- Gama mecánica limitada. Consumo del motor de gasolina muy sensible al uso. Sin rueda de repuesto.

de seguridad, el Korando se sitúa ya al nivel de los modelos europeos de referencia con lo más nuevo. Tampoco falta la instrumentación digital, con relojes personalizables y compatibilidad Apple Car Play y Android Auto.

El motor de gasolina ofrece un buen rendimiento, pero su consumo es muy sensible al uso y a la carga, y es bastante fácil que se dispare. Justo lo contrario que con el diésel, que con sus 136 CV moverá algo peor el conjunto en situaciones de carga máxima, pero con consumos del orden de dos litros más bajos.

Los competitivos precios, que parten de los 19.750 euros sin financiar, junto con los 5 años de garantía, terminan de conformar un modelo muy a tener en cuenta.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	G15T163 4X2/4X4 A.	D16T136 4X2/4X4 A.
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.497	1.597
Potencia máxima (CV/rpm)	163 / 5.000-5.500	136 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	28,6 / 1.500-4.000	30,6 (33,1) / 1.500-2.500
Tracción	Delantero o 4x4	Delantero o 4x4
Caja de cambios	Man. o Aut. de 6 vel.	Man. o Aut. de 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos / Discos	Discos / Discos
Neumáticos	225/60 R17-235/55 R18	225/60 R17-235/55 R18
Peso (kg)	1.405 (4x4 Aut: 1.525)	1.505 (4x4 Aut: 1.625)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450 / 1.870 / 1.620	4.450 / 1.870 / 1.620
Volumen maletero (l)	551	551
Capacidad depósito (l)	50	47
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	181 (4x4 Aut: 193)	180 (4x4 Aut: 181)
Consumo combinado WLTP (l/100 km)	7,5 (4x4 Aut: 8,7)	5,7 (4x4 Aut: 6,8)
Emisiones CO ₂ WLTP (g/km)	171 (4x4 Aut: 198)	148 (4x4 Aut: 178)
Precios desde... (euros)	19.750 / 31.900	24.500 / 33.750



▶ Los Korando que vienen a España cuentan con menos equipamiento, pero serán bastante más baratos que en el resto de Europa.



DESDE	19.750 €
 EMISIONES OFICIALES: DE 130 A 190 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
	Calidad. Amplitud. Precio competitivo. Equipamiento de seguridad. Comportamiento.
DEBE MEJORAR	
	Gama mecánica limitada. Consumo del motor de gasolina muy sensible al uso. Sin rueda de repuesto.

El mejor de la historia

Ssangyong acaba de poner a la venta el mejor coche que ha creado jamás. Es la cuarta generación del Korando y evoluciona a mejor en todo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El nuevo Korando estrena plataforma, diseño, motor de gasolina y unos interiores más sofisticados y de mayor tamaño. La gama mecánica se limita a ese motor de gasolina con 1,5 litros de cilindrada y turbo que rinde 163 CV –y que será el más vendido según los responsables de Ssangyong–, y a un turbodiesel, más recomendable, con 136 CV y un consumo mucho más comedido. Eso sí, ambos se pueden elegir con cambio manual o automático de 6 marchas –automático de 8 a finales de 2020–, y con tracción delantera o total.

Durante la primera toma

de contacto hemos tenido ocasión de probar el Korando de gasolina con tracción delantera y cambio manual, y lo primero que atrae nuestra atención es la calidad de materiales y ajustes que transmite cada rincón del coche, incluido un maletero que suele estar algo más descuidado en casi todos los modelos. Lástima

► Dotado de eje trasero multibrazo, el nuevo Korando ofrece una sólida estabilidad y mucho agrado de conducción.

que en España se haya dado prioridad al espacio y al precio y no se ofrezca la rueda de repuesto de tamaño normal, que se cambia por un kit de reparación. Aumenta el espacio disponible en el habitáculo; y el salpicadero, salvo por un volante excesivamente grande, resulta moderno y bien organizado. Y en el apartado

de seguridad, el Korando se sitúa ya al nivel de los modelos europeos de referencia con lo más nuevo. Tampoco falta la instrumentación digital, con relojes personalizables y compatibilidad Apple Car Play y Android Auto.

El motor de gasolina ofrece un buen rendimiento, pero su consumo es muy sensible al uso y a la carga, y es bastante fácil que se dispare. Justo lo contrario que con el diésel, que con sus 136 CV moverá algo peor el conjunto en situaciones de carga máxima, pero con consumos del orden de dos litros más bajos.

Los competitivos precios, que parten de los 19.750 euros sin financiar, junto con los 5 años de garantía, terminan de conformar un modelo muy a tener en cuenta.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	G15T163 4X2/4X4 A.	D16T136 4X2/4X4 A.
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.497	1.597
Potencia máxima (CV/rpm)	163 / 5.000-5.500	136 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	28,6 / 1.500-4.000	30,6 (33,1) / 1.500-2.500
Tracción	Delantero o 4x4	Delantero o 4x4
Caja de cambios	Man. o Aut. de 6 vel.	Man. o Aut. de 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos / Discos	Discos / Discos
Neumáticos	225/60 R17-235/55 R18	225/60 R17-235/55 R18
Peso (kg)	1.405 (4x4 Aut: 1.525)	1.505 (4x4 Aut: 1.625)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.450 / 1.870 / 1.620	4.450 / 1.870 / 1.620
Volumen maletero (l)	551	551
Capacidad depósito (l)	50	47
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	181 (4x4 Aut: 193)	180 (4x4 Aut: 181)
Consumo combinado WLTP (l/100 km)	7,5 (4x4 Aut: 8,7)	5,7 (4x4 Aut: 6,8)
Emissiones CO ₂ WLTP (g/km)	171 (4x4 Aut: 198)	148 (4x4 Aut: 178)
Precios desde... (euros)	19.750 / 31.900	24.500 / 33.750



▲ Los Korando que vienen a España cuentan con menos equipamiento, pero serán bastante más baratos que en el resto de Europa.

Con el CLA Coupé, los de Stuttgart apuntan a quienes buscan una berlina que no sea ni parezca aburrida. Y si ese tono dinámico se asocia a un brioso motor de gasolina que no gasta mucho y a un chasis con tracción total, la cosa se anima. Pero el conjunto es menos redondo de lo esperado.

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

Da la impresión de que la firma alemana quiera lanzar un modelo para cada cliente, pues tal es la variedad de una gama que no deja de sumar productos. El nuevo Clase A lo tenemos en versión compacta de cinco puertas y como A Sedán, pero es que también se ofrece el CLA Coupé –protagonista de estas páginas– y, a modo de familiar deportivo, el CLA Shooting Brake, dos variantes que ya no distan tanto, ni por talla ni por presencia, de la Clase C, con sus carrocerías Berlina, Estate, Coupe y Cabrio. Y ojo, porque de la nueva Clase A también deriva la Clase B –un monovolumen para los fieles a esa fórmula– y en

breve debería llegar la nueva entrega del GLA, el SUV más compacto de la casa. Si sumamos a eso los GLC –el 'normal' y el coupé–, obtendremos un concesionario de lo más nutrido, donde el cliente dudará qué escoger.

El CLA Coupé se dirige a quienes buscan una berlina de aspecto deportivo, pues combina virtudes propias de un sedán, como un maletero separado de 460 litros, con una imagen francamente dinámica. El afilado perfil se traduce en un ejemplar coeficiente aerodinámico Cx de 0,23–0,25 en la versión probada–, y si la carrocería es Amarillo Sol, como en nuestro caso, pocos entenderán este conjunto como un coche 'de padre', sino más bien como un deportivo estili-

zado y muy juvenil, pese a sus cuatro puertas laterales.

Con sus 4,69 metros de largo, sus líneas limpias y un techo tan redondeado el conjunto impone, especialmente si se asocia a la decoración exterior AMG Line –1.698 euros– o a las llantas de 19 pulgadas –desde 622 euros–, que relevan a las de 18 de serie en este CLA 250 4Matic. Por debajo hay otros propulsores de gasolina muy racionales que ajustan la factura –un CLA 180 de 136 CV que sale por 31.590 euros y un CLA 200 de 163 CV por 34.115, en ambos casos con la caja manual que estos sí ofrecen–, pero para un coupé así nos hemos decidido por un motor acorde. Y el CLA 250, sólo disponible con cambio automático 7G-DCT

y tracción total 4Matic, opta por un 2.0 Turbo que rinde 224 CV, lo que no está nada mal para mover 1.550 kilos, por más que las prestaciones medidas se hayan quedado lejos de las oficiales: 7,6 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h cuando se anuncian 6,3. En proporción, las recuperaciones son bastante mejores, y ahí están esos 4,7 segundos para pasar de 80 a 120 km/h, lo que le define como un coche resolutivo al adelantar.

El motor, no obstante, dista de ser melódico, y durante nuestro test alguien definió el ralentí como 'ruidos de cañerías', o como si 'los cilindros fuesen de latón'. La cosa irá en gustos, pero ahí queda nuestra opinión colectiva.

Más científico quizás sea el

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Un gran coche, sí, pero con demasiados 'flecós'. Un producto atrayente, de acuerdo, pero con detalles que, personalmente, me llevarían a cuestionarme seriamente su compra. Porque los asistentes del CLA –como ya dijimos con el Clase A– tienen 'vida propia' y no siempre ayudan. Hay calidad y una imagen exclusiva, y no gasta mucho pese a sus 224 CV, pero detrás no es amplio y su frenada desmerece.

dato de consumo medio real, pues esos 7,6 l/100 km registrados están bien, y casi coinciden con los 7,2 litros de la medición WLTP. Sin duda, la aerodinámica ayuda en este capítulo, de modo que los 51 litros del depósito dan de sí en viajes largos. Viajes en los que podremos disfrutar bastante por la agradable conducción

PRECIO **45.665 €**

EMISIONES DE CO₂:
148 G/KM (NEDC)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

- Estabilidad, dirección y tracción. Cambio. Postura de conducción. Calidad en general. Tecnología disponible. Maletero amplio. Consumo real y aerodinámica.

DEBE MEJORAR

- Frenada pobre. Aceleración más lenta de lo esperado. Funcionamiento de varios asistentes. Mandos del volante. Altura en plazas traseras. Sonido al ralentí.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.991
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	224 CV / 5.500
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.800-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	62,1 km/h
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/45 R18 - 7,5x18"
Neumáticos en el test - Marca	225/40 R19 - Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.550
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688 / 1.830 / 1.444
Capacidad del maletero (l)	460
Capacidad del depósito (l)	51

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (6,3)
Recorriendo (metros)	119
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,7
1.000 m desde 40 km/h en D	26,2
De 80 a 120 km/h en D	4,7
Recorriendo (metros)	133
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	15,2 / 40,4 / 60,0

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 21,8 km/h de promedio	9,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción dinámica	11,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	671
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	8,7 / 5,2
Ciclo mixto (NEDC)	6,5
Ciclo mixto (WLTP)	7,2



¿Conduces o te conducen?





▲ Maletero de 460 litros y respaldo abatible 40:20:40 de serie, pero no hay rueda de repuesto ni en opción.



▲ Nuestra unidad equipaba llantas de 19 pulgadas opcionales.



MUY BIEN, PERO... EL CLA 250 4MATIC DESTACA POR DIRECCIÓN, ESTABILIDAD Y TRACCIÓN, Y MEJORA CON LAS 225/40 R19 OPCIONALES. PERO LA FRENADA NO ESTÁ A LA ALTURA DEL CONJUNTO AMBIENTE TECNOLÓGICO EL INTERIOR ES MUY MODERNO, AUNQUE LA INSTRUMENTACIÓN DIGITAL SE PAGA APARTE: 566 EUROS.



▲ El selector del cambio va tras el volante, y para cambiar manualmente sólo podemos usar las levas. Las plazas delanteras, cómodas, permiten elegir entre gran variedad de asientos, mientras que detrás la amplitud es peor: justo el hueco para piernas –misma batalla que en un Clase A de 5 puertas– y muy justa la altura al techo.



▲▲ Algo falla cuando muchos conductores acaban desactivando la mayoría de los asistentes –opcionales la mayoría– o ajustándolos en su modo menos intrusivo. Y no por gusto... sino por seguridad. Puede elegirse entre los programas de uso Sport, Comfort, Eco e Individual.

del coche teutón. Porque además de una buena postura al volante –las butacas deportivas cuestan 327 euros, y habrá que sumar dinero extra si queremos ajuste eléctrico, calefacción, ventilación, masaje...– o de una visibilidad correcta en todas direcciones, hay sensación de aplomo y confort. La calidad general ha mejorado mucho en relación a los primeros A y CLA, sobre todo si nos atenemos a materiales y atmósfera general, pues sobre malos firmes sí aparecen aún esas mínimas vibraciones o 'crujidos' que, por ejemplo, en los Audi A3 y A4 jamás se presentan.

El diseño del habitáculo es mucho más moderno, pues ya

integra la tecnología MBUX de asistencia interior al conductor, aunque lleva tiempo habituarse a unos mandos que, a nuestro juicio, distan de ser intuitivos. Y es que, sobre todo en marcha, cuesta acertar a la primera al usar ciertas funciones, por más que las órdenes vocales puedan ser útiles en algunas ocasiones. Además, que la instrumentación sea digital, que tengamos Head-up Display o que la iluminación ambiental dé a elegir entre 64 colores dependerá de lo que estemos dispuestos a invertir en la lista de opciones, donde hay literalmente de todo, hasta cosas que debieran ser de serie: retrovisor interior antideslumbramiento, apoyabra-

zos central trasero, cargador inalámbrico del móvil... Por no hablar de la ausencia de rueda de repuesto –sí se contemplan, por 302 euros, los neumáticos que pueden rodar pinchados– o el arsenal de asistentes de conducción, donde la firma de la estrella ofrece lo último de lo último, pero muchas veces previo pago.

Y ya que sale el asunto de las 'ayudas', volvemos a insistir en que el funcionamiento de algunas de ellas –lo dijimos al probar el A 200 5p e insistimos ahora con el CLA Coupé– es anómalo. Hasta el punto de que acabamos desconectando varias de ellas –y eso que algunas se reactivan por defecto– o seleccionando sus modos me-

nos intrusivos. Porque parece inaceptable –cuesta creer que seamos los únicos a los que nos sucede– que teóricos sistemas de seguridad acaben logrando el efecto opuesto. Por ejemplo, un detector activo de cambio involuntario de carril –de serie– que frena levemente y te 'devuelve' al carril incluso cuando aún no te has acercado a la línea. O, peor aún, cuando en una carretera de montaña y bajo la lluvia tomas una curva a izquierdas, pisando levemente la línea central para trazar mejor, y 'decide', en pleno apoyo, que frena y te lleva más a la derecha. También de serie, y también muy mejorable, es el asistente de frenado activo,

tan sensible y 'temeroso' en ocasiones que puede sorprender con una frenada máxima cuando menos lo esperamos

nosotros y los conductores del entorno: por ejemplo, cuando en una autovía, a 100 ó 110 km/h, nos cambiamos de un

carril al contiguo pasando a estar demasiado cerca –el 'demasiado' lo ha decidido Mercedes-Benz– del vehículo que nos precede.

Parece obligado destacar esto porque no es un asunto baladí, del mismo modo que tenemos que resaltar las pobres distancias de frenada medidas en las pistas del INTA: 60 metros para detenerse desde 120 km/h es muchísimo, y llama aún más la atención en un vehículo rápido y calzado con unos 225/40 R19. Sólo un dato para entender nuestra desilusión: 53,3 metros después de iniciar la frenada –donde casi todos sus rivales ya se habrían parado–, el CLA 250 4Matic va aún a 40 km/h.

Y es una lástima, pues el resto de factores ligados al comportamiento aprueban con nota, como una dirección rápida y precisa, un paso por curva noble, eficaz y con balanceo bien controlado –los 1.371 euros del tren de rodaje con amortiguación variable parecen recomendables– o una tracción total que reparte rápidamente el par entre ejes según la motricidad de cada rueda, y que agradeceremos no sólo con nieve, sino también sobre mojado. Además, el Dynamic Select, de serie, permite elegir entre los modos de conducción Eco –curiosamente no hay marcha 'a vela'–, Comfort, Sport e Individual para personalizar el carácter del coche.

SUS RIVALES



ALFA ROMEO GIULIA 2.0 TURBO 200 CV EXECUT. AUT.
Por menos dinero y con prestaciones similares –la tracción total va ligada al 2.0 Turbo de 280 CV–, Alfa ofrece su Giulia, que es más amplia y tiene un comportamiento perfecto.

Precio	40.700 €
Maletero	480 l.
Consumo WLT	7,6 l/100km
0 a 100 km/h	6,6 seg.



AUDI A4 ADVANCED 45 TFSI QUATTRO 245 CV S TRONIC
El A4 de gasolina con 190 CV –43.560 euros– no ofrece tracción Quattro, y hay que escalar al de 245 CV, más caro. Pero por amplitud, prestaciones y calidad el Audi se impone.

Precio	51.290 €
Maletero	460 l.
Consumo WLT	7,4 l/100km
0 a 100 km/h	5,8 seg.



MERCEDES A 220 4MATIC 7G-DCT SEDÁN 190 CV
Ahorramos un pico si en lugar del CLA 250 4Matic Coupé compramos el A Sedán con motor 2.0 en versión de 190 CV y tracción total. Perderemos maletero... y poco más.

Precio	39.450 €
Maletero	420 l.
Consumo WLT	7,1 l/100km
0 a 100 km/h	7,0 seg.



Todo un coloso

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

El segmento de los modelos pick up gana simpatizantes poco a poco en el mercado europeo. La nueva legislación, que evita que sean 'camiones' en sus límites de velocidad, y la cultura del ocio han motivado un interés por este tipo de vehículos, muy populares en otros mercados, como el americano.

Y en su atractiva oferta destaca el Nissan Navara, uno de los 'gallitos' del sector. Su polivalencia de uso, la capacidad de carga y, sobre todo, sus grandes argumentos 'off road', como un genuino todoterreno que es –incluido su robusto chasis de largueros y travesaños–, son valores muy apreciados por los más aventureros o por profesionales que necesitan llegar al más allá.

El Navara ya es supercapaz por sí mismo, pero para retos aún más extremos cuenta con un aliado en forma del especialista Arctic Trucks. Este preparador, muy popular en los países nórdicos con climatologías complicadas, va un paso más allá. Nuestro protagonista se denomina Off-

El Navara es uno de los pick-up con mejores argumentos todoterreno del mercado. Ahora bien, si necesitas más, el preparador Arctic Trucks transforma este vehículo con una serie de mejoras específicas que nos permitirán llegar al fin del mundo literalmente.

Roader AT32, en referencia al preparador y al diámetro en pulgadas de los neumáticos. Se asocia exclusivamente a las versiones con Doble Cabina, combinadas con cualquier acabado y motor. En nuestro caso, el conocido 2.3 dCi dié-

sel en su variante más potente, con 190 CV y cambio automático de siete relaciones.

La aportación de Arctic Trucks salpica a varios frentes. En primer lugar un llamativo 'ensorquel' Safari que permite 'respirar' más arriba. Con ello

se logra que la capacidad de vadeo se incremente hasta los 80 centímetros.

También son específicas las llantas de 17 pulgadas con neumáticos 275/70 R17, que provocan un incremento de dos centímetros en la altura respecto al suelo –24,3 centímetros en total– y otros cuatro de aumento en el ancho de vías. Como curiosidad, disponen de dos válvulas. El motivo es poder inflar o desinflar por una, a la vez que se comprueba la presión por la otra. En Córdoba no es necesario, pero a 20 grados bajo cero se agradece la premura...

Además monta un bloqueo del diferencial delantero –el trasero viene de serie–, presenta ajustes específicos en muelles y amortiguadores y se protege con planchas de acero en los bajos para evitar contratiempos con el motor, el cambio, la transmisión o el depósito de combustible.

Hasta aquí la teoría. El Navara AT32 puede rodar con propulsión trasera, tracción total con bloqueo central o en el modo '4LO', que activa la reductora. El diferencial delantero sólo se puede bloquear con esta última combinación; el trasero, incluso en 2WD.

PRECIO		54.011 €
NUESTRAS ESTRELLAS		
COMPORTAMIENTO	*****	
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Comportamiento 'off road' mejorado y versatilidad de uso. Capacidad de carga. Equipamiento.	-
		Volante ajustable sólo en altura. Frenos de tambor traseros. Agilidad urbana. Acceso incómodo por su altura.



▲ La presentación es muy similar ya a la de un turismo al uso.



◀▶ El interior es amplio y el piso plano en la zona trasera. Puede circular con tracción trasera, total y contempla reductora y bloqueos delantero y trasero.



◀▶ En asfalto es un buen rodador, con sus limitaciones por tamaño y peso. Pero donde lo borda es en el ámbito 'off road', donde pocos obstáculos se le resisten. Las ruedas tienen dos válvulas para inflarse y comprobar la presión al mismo tiempo.



▲ La zona de la 'bañera' no sufre modificaciones y puede cargar hasta 1.029 kilos.

es cada vez más confortable, aunque en este sentido sigue teniendo sus limitaciones dinámicas, como fuertes inercias en curvas cerradas y largas distancias de frenado provocadas por los más de 2.100 kilos que pesa esta 'roca'.

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

La transformación firmada por el preparador Arctic Trucks cuesta 9.975 euros, una cifra considerable y dirigida a los casos más extremos de conducción 'off road'. Es una versión, por tanto, muy especializada que convierte al Navara en un verdadero 'tanque' al que pocos obstáculos se le resisten.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.3 DCI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.299
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 3.750
Par máximo/rpm	45,9 mkg / 1.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera o total conectable
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	53,8 km/h
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	12,4
Frenos: Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de tipo paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, eje rígido con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	275/70 R17
Marca	Nokian Rotiiva
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.140
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.300 / 1.905 / 1.805
Carga máxima (kg)	1.029
Capacidad del depósito (l)	73

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,5
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,0 (11,2)
Recorriendo (metros)	192
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	31,1
De 80 a 120 km/h en D	8,8
Recorriendo (metros)	252
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	17,2 / 44,0 / 64,9
SONORIDAD (en decibelios)	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	45,0 / 59,6 / 66,7

SUS RIVALES



FORD RANGER RAPTOR 2.0 TDCI 213 CV 4X4 AT
Motor biturbo, cambio de 10 relaciones, amortiguadores Fox especiales, seis modos de gestionar la tracción, desacople de la estabilizadora delantera...

Precio	63.050 €
Longitud	5,37 m
Consumo 0 a 100 km/h	10,8 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 seg.



MERCEDES CLASE X 350D 4MATIC 7G-TRONIC PLUS
Comparte chasis y propulsores con el Navara, aunque ofrece un motor propio de tres litros con 258 CV y se rodea con algo más de calidad y equipamiento.

Precio	56.794 €
Longitud	5,34 m
Consumo 0 a 100 km/h	10,2 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	10,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,1
En conducción dinámica	12,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,2
A 140 km/h de cruceo	10,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	793
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	8,7 / 5,9
Ciclo mixto (NEDC)	6,9
Ciclo mixto (WLTP)	8,7





Superfuncional

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

Hace ya bastante tiempo que los derivados de vehículos industriales dejaron de ser meras herramientas de trabajo. Y el Grupo PSA tiene mucha culpa de esa transformación en alternativas reales a familiares o monovolumen. En la actualidad, de hecho, modelos como este Rifter son capaces de sacar los colores a muchos SUV.

Muestra de ello es que esta versión, equipada con el propulsor 1.5 BlueHDI 130 y con el cambio EAT8 –los mismos de los que puede presumir un 508– se queda en unos atractivos 26.272 euros con nivel de equipamiento GT Line. ¿Mucho dinero? Pues te diré que un 5008 con esa misma combinación cuesta 10.428 euros más. Un 'pellizco' que se puede traducir en pagar de por vida su seguro, o para llenar su depósito 160 veces y recorrer 135.000 kilómetros a coste cero.

Es cierto que si tu vida se fundamenta en el 'qué pensarán los demás', el 5008 se im-

Si buscas un vehículo que valga para todo, te lo presento. Este Rifter Long presume de espacio, y no sólo para ser una herramienta de trabajo. Tiene buenas prestaciones, gasta lo justo, equipa de todo, es cómodo... Y para colmo, vale como un compacto 'del montón'.

pone, pero ya te digo que en su tercera fila de asientos no viajarás como en la del Rifter probado, donde las dos plazas extra suponen 550 euros.

Si no usas esos asientos deberás dejarlos en casa o plegados en su maletero. O, mejor dicho, inmenso maletero, de forma que no te importará lle-

varlas contigo por si surge alguna emergencia.

Para acceder a las dos plazas de la tercera fila, casi mejor por el maletero –el portón cuenta con una práctica luna independiente–, pues por sus puertas correderas no resulta muy cómodo.

Si allí detrás es amplio, el resto de plazas no desentonan, y para colmo la fila central tiene salidas de ventilación, puertos USB, control del climatizador... Ojo, que la 'furgoneta' pisa fuerte. También su altura extra frente a un turismo gana puntos a la hora del acceso y la visibilidad, de igual forma que me aporta más garantías que muchos SUV a la hora de abandonar el asfalto en una hipotética excursión 'off road'. Y es que tiene mucha altura libre al suelo, neumáticos con un perfil considerable... Y por sólo 420 euros lo puedes equipar con Grip Control.

Como los turismos de la firma gala, el Rifter luce el singular i-Cockpit, rodeado de una gran consola central –me gusta más que la de Berlingo y Combo– repleta de huecos

PRECIO		32.750 €
EMISIONES DE CO₂: 157 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Combinación motor-cambio. Siete plazas de verdad. Practicidad. Precio con descuento. Consumos ajustados.	Detalles de acabado. Tercera fila opcional y con acceso complejo. Portón aparatoso. Selector del cambio.	



▲ El i-Cockpit condiciona su interior, donde todo está a mano. Esta pantalla de 8 pulgadas es de serie, como el climatizador de dos zonas. El selector circular del cambio no nos convence del todo.



◀▶ Por dentro es inmenso. La tercera fila de asientos cuesta 550 euros, pero si no se usa no queda oculta. La luna posterior practicable añade funcionalidad cuando no se puede abrir el portón. Hasta el asiento del acompañante se abate.



◀ La EMP2 es la plataforma que usa un 3008, por ejemplo. El GT Line luce un aspecto 'off road' que llama mucho la atención.

para dejar objetos y donde se ubica el selector del cambio, giratorio y no muy intuitivo, pues en ocasiones cuesta saber la posición en la que se encuentra.

Este diésel es la opción más potente de la gama y ofrece buenas prestaciones, equipables a las de un 5008 con el mismo motor. De igual forma, el cambio con ocho marchas y levas en el volante es perfecto para quienes valoren confort y eficiencia –en ECO incluso tiene modo 'inercia'–. Y por los 1.280 euros extra que vale, yo no me lo pensaba. Como tampoco dudaba pagar los 1.200 euros más que vale la versión larga –35 centímetros extra–, que aportan mucha más funcionalidad y mucho más espacio, sin sacrificar el consumo o

la dinámica, ejemplar gracias a la plataforma EMP2. Y para ello, echa un vistazo a cómo frena.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Ovinda tus prejuicios. Que no te eche para atrás su imagen 'industrial', porque si buscas un vehículo práctico y amplio este Rifter Long es ideal. Tiene siete plazas 'de verdad' y espacio para sacarte un extra en mudanzas. Esta combinación motor-cambio es brillante, y además te ahorras 10.000 euros frente a un 5008.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.5 BLUEHDI 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 3.750
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 1.750

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremlera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

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

RUEDAS	
Neumáticos	215/60 R17
Marca	Goodyear

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.540
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.753/1.848/1.874
Capacidad del maletero (l)	209 - 1.050 - 4.000
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	183 KM/H
-------------------------	-----------------

ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,6
De 0 a 50 km/h	4,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	12,7 (11,2)
Recorriendo (metros)	218

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	18,0
1.000 m desde 40 km/h en D	31,8
De 80 a 120 km/h en D	9,9
Recorriendo (metros)	281

FRENADAS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	13,7 / 36,5 / 53,3

SONORIDAD (en decibelios)	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	43,5 / 61,0 / 69,1

SUS RIVALES



PEUGEOT 5008 BLUEHDI 130 CV EAT8 GT-LINE

Comparte motor y cambio con el Rifter. Tiene mejor dinámica y acabado, pero hay que pagarlo. Andan por el estilo, pero no ofrece tanto espacio, ni una buena tercera fila.

Precio con dto.	36.700 €
Vel. máxima	190 km/h
Consumo	5,4 l/100km
Longitud	4,64 m.



PEUGEOT TRAVELLER 2.0 BLUEHDI 150 CV ALLURE

La talla intermedia brilla por su espacio, con hasta nueve plazas. Presume de equipamiento y anda muy bien, pero no lo hay automático. Es algo más aparatoso para uso diario.

Precio con dto.	38.355 €
Vel. máxima	185 km/h
Consumo	7,1 l/100km
Longitud	4,95 m.

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 22,1 km/h de promedio		6,7
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		4,6
En conducción dinámica		10,3

EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		5,9
A 140 km/h de cruceo		7,4
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		5,9

AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		847
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)		4,8 / 4,4
Ciclo mixto (NEDC)		4,6
Ciclo mixto (WLTP)		6,0





Una nueva era

La apuesta de DS por la electrificación es total. Y no es un salto al vacío sin red. La experiencia de la marca en la Fórmula E ha dado sus frutos, con el DS 3 Crossback E-TENSE y el DS 7 Crossback E-TENSE 4x4 como primeros modelos '0 Emisiones' ya disponibles. Y la familia seguirá creciendo.

Bajo la firma E-TENSE, DS inicia el camino hacia la electrificación de la exclusiva marca francesa, centrándose en el placer de conducir y en la eficiencia como objetivos prioritarios. El punto de partida lo protagonizan el DS 3 Crossback eléctrico y el DS 7 Crossback 4x4 híbrido enchufable, dos tecnologías limpias aplicadas a las exitosas carrocerías SUV... de momento. Porque habrá más en los próximos años.

De hecho, hace unas semanas la marca francesa nos permitía circular por las calles de Madrid con el espectacular DS XE-TENSE, un 'concept car' exclusivamente eléctrico que ofrece una visión de lujo eficiente de cara al año 2035. Ahí es nada.

Y no ha sido un capricho de hoy para mañana. La ex-

periencia de DS con su participación en la Fórmula E, con monoplasas de alto rendimiento totalmente eléctricos, ha servido de base para desarrollar una tecnología punta que se extiende sin complejos ahora a sus modelos de calle.

Gran parte de esa experiencia la recoge el DS 3 Crossback E-TENSE, el primer B-SUV de carácter premium cien por cien eléctrico, un modelo ideal para la ciudad por sus dimensiones, pero también apto y cómodo para realizar desplazamientos por carretera.

El alma de este vehículo es un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) de potencia y 260 Nm de par máximo -26,5 mkg- disponibles prácticamente desde que pisamos el acelerador: 3,3 segundos necesita sólo para pasar de 0 a

50 km/h. Se alimenta con la energía que le proporciona una avanzada batería de iones de litio con 50 kWh de capacidad, con la que se ha homolo-

gado una autonomía media de hasta 320 kilómetros, según el nuevo y exigente ciclo WLTP. Si nos movemos exclusivamente por la ciudad,

► El emblema E-TENSE en la carrocería del DS 3 Crossback desvela su naturaleza eléctrica. También se desmarca con detalles específicos, como los cromados satinados, el paragolpes trasero o el color Crystal Pearl.



la distancia máxima a recorrer se incrementa hasta los 380 kilómetros, lo que permite circular sin tener que cargarlo a diario.

El tiempo de la carga varía, lógicamente, en función de la naturaleza de la toma. En un 'wallbox' monofásico, por ejemplo, necesitará ocho horas para completar la carga; si es trifásico de 11 kW se recortará hasta la cinco horas y cuarto, mientras que un cargador rápido de 100 kW cu-



▲ Los sofisticados faros Matrix LED Vision ofrecen una gran luminosidad sin deslumbrar al resto de los usuarios de la vía.

brirá hasta un 80 por ciento de la capacidad de la batería en sólo 30 minutos, a razón de 9 kilómetros por cada minuto enchufado.

La autonomía en un vehículo eléctrico es tremendamente susceptible a la temperatura, la velocidad o el tipo de conducción. El DS 3 Crossback E-TENSE ofrece la posibilidad al conductor de elegir entre tres programas diferentes de uso: Eco, Normal y Sport. El primero prioriza la auto-





CERO EMISIONES EL DS 3 CROSSBACK E-TENSE ES EL PRIMER MODELO DEL SEGMENTO B-SUV PREMIUM TOTALMENTE ELÉCTRICO



mía y optimiza algunas funciones de la climatización del habitáculo para reducir el uso de energía. El modo Normal podría ser definido como el más equilibrado y agradable, mientras que la alternativa Sport despliega sus armas para ofrecer las mejores prestaciones y, a la vez, el mayor placer de conducción.

Al igual que ocurre con los monoplasas de la Fórmula E, el DS 3 Crossback eléctrico pone en juego dos opciones a la hora de recuperar energía. La primera recarga

la batería por acción de la frenada regenerativa de una manera mucho más sutil que si se activa el programa B –de 'brake'– mediante la palanca del cambio. Esta última aplica una intensa deceleración de 1,3 m/s² cuando dejamos de acelerar, mucho más eficiente a la hora de recargar la batería en marcha.

El DS 3 Crossback E-TENSE no es un 'bicho' raro en relación a sus hermanos de gama térmicos. Comparte calidad, buen gusto y tecnología. También la habitabilidad y el vo-

▶▶ El interior del DS 3 Crossback se rodea de materiales de altísima calidad. Tecnológicamente presume de una dotación muy avanzada, enfocada en parte a registrar la máxima eficiencia.

lumen del maletero, pues la batería se ubica bajo el piso y no influye en la amplitud interior. Sin embargo, en esta versión sí se han mejorado aspectos como la sonoridad, ya

que cuenta con soluciones específicas para neutralizar al máximo el ruido de rodadura, como unos cristales más gruesos o unos paneles de las puertas aún más eficientes.



También se destaca estéticamente el nuevo DS 3 Crossback de mecánica cien por cien eléctrica con unos cromados satinados, un paragolpes trasero diferente, llantas de aleación de 18 pulgadas específicas y un LED azul bri-

llante situado en la parte superior del parabrisas, que desvela su naturaleza ecológica para acceder sin problemas a las zonas restringidas al tráfico en la gran ciudad. Su etiqueta medioambiental '0 Emisiones' así lo ratifica.

Nuestro protagonista no re-

nuncia, por supuesto, a la amplia oferta de personalización que ofrece este modelo de DS desde su nacimiento, combinando diversos materiales y

colores tanto en el exterior como en el refinado interior del vehículo.

Y hace gala de una tecnología punta nada frecuente en

FICHA TÉCNICA

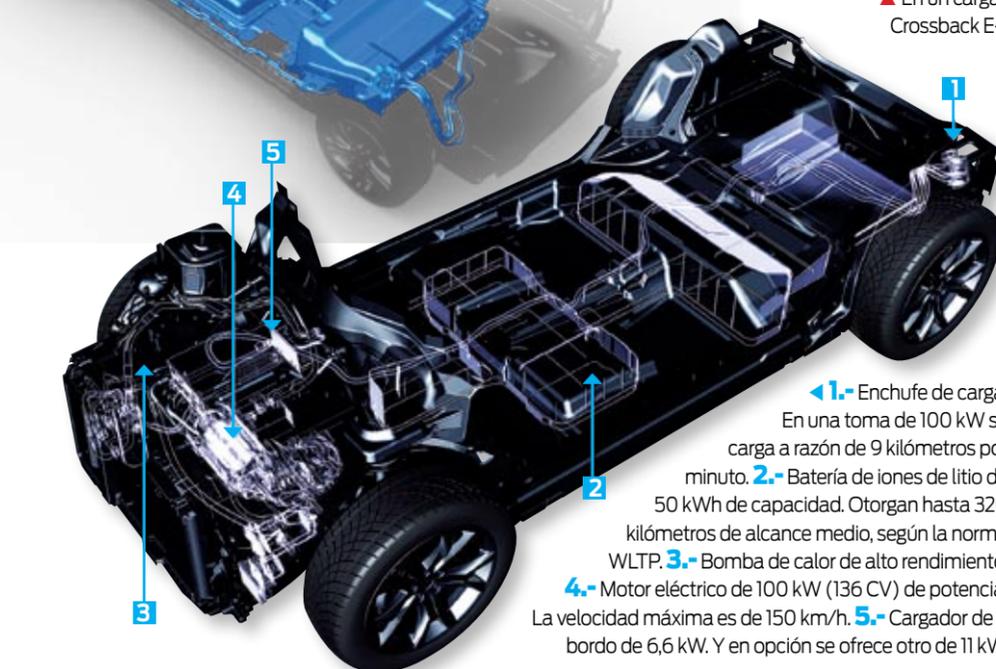
MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros / traseros	Discos 302 mm / Discos 249 mm
Peso en vacío (kg)	1.600
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 - 1.050
Neumáticos	215/60 R17
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto (Wh/km)	n.d.
Emisiones CO ₂	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	320
Alcance máximo urbano WLTP (km)	380
Cargador a bordo	6,6 kW (opc: 11 kW)
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	Entre 30 minutos y 8 horas
Precios desde... (euros)	38.300



◀ La nueva plataforma multi-energía CMP del Grupo PSA distribuye la batería bajo el suelo del habitáculo en una especie de 'H' para no restar amplitud a los ocupantes.



▶ En un cargador rápido de 100 kW la batería del DS 3 Crossback E-TENSE se puede cargar al 80 por ciento en apenas media hora.



1.- Enchufe de carga. En una toma de 100 kW se carga a razón de 9 kilómetros por minuto. 2.- Batería de iones de litio de 50 kWh de capacidad. Otorgan hasta 320 kilómetros de alcance medio, según la norma WLTP. 3.- Bomba de calor de alto rendimiento. 4.- Motor eléctrico de 100 kW (136 CV) de potencia. La velocidad máxima es de 150 km/h. 5.- Cargador de a bordo de 6,6 kW. Y en opción se ofrece otro de 11 kW.

este segmento de mercado, como unos faros matriciales DS Matrix LED Vision que proporcionan la máxima iluminación, sin deslumbrar al resto de usuarios de la vía. También incorpora detalles como unos tiradores de las puertas escamoteables o un interior totalmente digitalizado.

También despunta por un servicio exclusivo, a través de la app MyDS, por el cual desde el smartphone del conductor se puede programar o controlar la carga del vehículo, además de controlar de manera remota la temperatura del habitáculo con el fin de incrementar la autonomía.

EFICIENCIA PREMIUM EL DS 7 CROSSBACK E-TENSE PUEDE RODAR DE MANERA TOTALMENTE ELÉCTRICA HASTA 58 KILÓMETROS



DS 7 CROSSBACK E-TENSE » Híbrido enchufable, 4x4 y etiqueta Cero

El segmento SUV compacto con sello premium tiene en este modelo un vehículo muy particular. Combina una tecnología híbrida enchufable capaz de desarrollar 300 CV de potencia con un consumo medio homologado de tan sólo 1,4 litros cada 100 kilómetros.

La explicación hay que bus-

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 TURBO
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máxima/rpm	200 CV/6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg/3.000
MOTORES ELÉCTRICOS	
Potencia delantero/trasero	109 CV / 109 CV
Par máximo delant./ tras.	32,6 / 16,9 mkg
Potencia máxima total	300 CV
Par máximo total	45,9 mkg
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.620
Maletero (l)	555 - 1.752
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,6
Velocidad máx. (km/h)	220
Vel. máxima en eléctrico	135 km/h
Consumo mixto (l/100 km)	1,4 (WLTP)
Emissiones CO2	31 g/km (WLTP)
Alcance en eléctrico (km)	58 (WLTP)
Tiempo de recarga	Entre 1h 45' y 8h
Precios desde... (euros)	49.400

▲▶ Tanto el exterior como el interior se rematan con una calidad sobresaliente. También la dotación tecnológica que incorpora brilla a gran nivel.



▲▶ Elegante y refinado, el DS 7 Crossback E-TENSE se destaca con algunos detalles específicos. Los faros Active LED Visión son muy eficaces, y se pueden combinar con un sistema de visión nocturna.

carla en su sofisticado sistema de propulsión, compuesto por un motor de gasolina y dos propulsores eléctricos. Bajo el capó monta un bloque de 1,6 litros, que eroga 200 CV, más uno de los eléctricos, que ofrece 80 kW (109 CV).

El segundo motor eléctrico, con la misma potencia, se ubica en el eje trasero. No hace falta ser un lince para entender que el DS 7 Crossback E-TENSE presume de tracción total gracias a este siste-

ma híbrido. La potencia total del conjunto es de 300 CV, que se gestionan por medio de una transmisión automática de ocho relaciones EAT8 con convertidor de par.

No es éste, lógicamente, su único atractivo. Los motores eléctricos reciben la energía desde una batería de iones de litio que presenta 13,2 kWh de capacidad, suficiente para que esta versión pueda circular de manera exclusivamente eléctrica hasta 58 kilómetros,

según el ciclo WLTP. De esta manera conquista por derecho propio otro de sus grandes atractivos: la etiqueta medioambiental '0 Emisiones', que nos abre las puertas de la gran urbe incluso en los complicados protocolos por contaminación, amén de beneficios fiscales, de aparcamiento, carril BUS-VAO...

La autonomía eléctrica que proporciona permite, a la mayor parte de los conductores, cubrir sus necesidades bási-

cas diarias, circulando incluso hasta los 135 km/h de velocidad máxima en ese escenario. Luego, en casa o en el trabajo, podemos enchufarlo, y con un cargador de 7,4 kW, en apenas 1 hora y 45 minutos la batería ya estará cargada totalmente. En una toma de 8A necesitará ocho horas.

El usuario puede elegir entre cuatro modos de conducción. El Electric nos ofrece la posibilidad de circular de una manera limpia, con el motor de gasolina apagado; el modo Sport es el encargado de sacar el máximo partido en cuanto a prestaciones se refiere, con los tres propulsores funcionando a la vez y hasta 300 CV bajo el pie derecho. Por su parte, el programa Hybrid es el que encontramos por defecto en el vehículo, y busca el equilibrio perfecto entre rendimiento y eficiencia, mientras que el modo 4WD ofrece tracción 4x4 constante para superar zonas de escasa adherencia, como barro, nieve...

Al igual que el DS 3 Crossback E-TENSE, su hermano mayor también dispone de frenada regenerativa, incrementada con la función Brake, que nos permite aumentar la autonomía hasta un 20 por ciento si somos realmente eficientes al levantar el pie del acelerador. Asimismo,



▲▼ El tiempo para recargar la batería de 13,2 kWh de capacidad oscila entre una hora y 45 minutos y ocho horas, según el sistema empleado. El conductor puede elegir entre cuatro programas de uso, incluido el '4x4', idóneo sobre superficies deslizantes.



mo, ofrece un modo E-Save que nos deja reservar la carga de la batería para utilizarla cuando se desee; por ejemplo, al llegar al ámbito urbano.

El DS 7 Crossback E-TENSE es la variante más eficiente de la gama, pero no renuncia al confort, calidad y agradable tacto general del resto de versiones. A la exigente presentación se añade una selección de materiales de calidad y una dotación que abruma.

La pantalla táctil de 12 pulgadas del salpicadero nos ofrece, entre otras cosas, una cartografía con el territorio que podemos recorrer en modo eléctrico, así como las estaciones de carga que se pueden reservar por el camino. Además, desde el móvil se puede recargar el vehículo de manera remota; y lo mismo ocurre con la climatización.

En marcha presume de avanzados asistentes, como el Connected Pilot, que nos acerca a la conducción autónoma, o el Active Scan Suspension, que detecta las irregularidades de la carretera mediante una cámara frontal y ajusta la dureza de los amortiguadores adaptativos de cada rueda para asegurar el máximo confort.

Un SUV premium, avanzado, confortable y sumamente eficiente.



ETIQUETA ECO FRENTE A UN DIÉSEL EURO 6, UN TGI EMITE UN 10% MENOS DE CO₂, UN 33% MENOS DE NO_x Y UN 95% MENOS DE PARTÍCULAS

Seguro y eficiente

No solo permite recorrer 100 kilómetros con poco más de tres euros, o ser altamente respetuoso con el medio ambiente y conseguir la etiqueta 'ECO' de la DGT. El Seat Arona TGI también presume de seguridad. Y no lo decimos únicamente por sus cinco estrellas EuroNCAP.

A finales del año 2017 Seat lanzaba al mercado su primer SUV urbano, el Arona. Y entonces pasaba por el centro europeo independiente que analiza la seguridad de los vehículos nuevos, que comúnmente conocemos como EuroNCAP.

Este organismo certificó al Arona con la máxima puntuación en seguridad, y presume de sus cinco estrellas. Y no solo eso, sino que obtuvo una sensacional nota en cuanto a protección de adultos, del 95 por ciento de

efectividad, solo al alcance de unos pocos privilegiados. Más aún en su segmento, donde saca pecho con sus seis airbag, sus anclajes Isofix en las plazas traseras, su sistema Front Assist, el control de velocidad activo, su detector de fatiga, los sensores de ángulo muerto, sus faros Full LED, su control de tracción con diferencial XDS... ¿Echas algo en falta?

Pero de ese equipamiento de seguridad y de esa nota EuroNCAP también presume esta versión alimentada



▲ Llenarlo con 13,8 kilos de GNC nos llevará un par de minutos en una 'gasinera'. Su repostaje es realmente sencillo, nos costará en torno a los 12,5 euros y eso dará para hacer unos 390 kilómetros. Cuando se agota el GNC funciona gracias a los nueve litros de su depósito de gasolina.

por gas natural comprimido –GNC–, de forma que puedes olvidar tus temores en cuanto a este eficiente carburante en estado gaseoso, al cual se le añaden diferentes aditivos para que sea perceptible al olfato en el hipotético caso de producirse una fuga.

Que no cunda el pánico, porque el GNC tiene una menor densidad que el aire, de manera que se disipa rápidamente. Y por si fuera poco, la temperatura de encendido –cuando comenzaría a quemarse– es de 600 grados; muy superior a los 315 de la gasolina.

Sin embargo, el avanzado sistema del Seat Arona TGI detectaría un posible exceso de temperatura en sus tanques, que están fabricados, al igual que las tuberías que los conectan con el motor 1.0 TSI de 90 CV de potencia, en acero bonificado de alta resistencia, el cual aguanta a la perfección todo tipo de golpes, corrosión...

En caso de detectarse ese aumento de temperatura o de presión, cada uno de sus tres depósitos de gas está equipado con una electroválvula, que se abriría y dejaría escapar el GNC de forma controlada. Es decir, que riesgos... cero.

Hablando de presiones, el Arona TGI esconde en sus bajos esos tres citados tan-

ques, en los que se almacena el gas natural comprimido a unos 200 bares –su sistema también cuenta con un regulador de presión, puesto que al motor apenas llega

tema debe ser revisado cada cuatro años para mantenerse en plenas condiciones de uso y seguridad, una de las escasas particularidades de postventa que presentan es-

do la versión de gas natural se conforma con 282.

Aún así, el espacio interior del Arona es sensacional, tanto como su economía de uso, pues al homologar un



▲ El motor 1.0 TSI de tres cilindros ofrece 90 CV de potencia y se asocia a un cambio manual de 6 velocidades. Es capaz de alcanzar los 172 km/h y puede acelerar de 0 a 100 km/h en 13,2 segundos.

con entre 5 y 9 bares de presión, dependiendo de la demanda de potencia por parte del conductor–. Esa presión es equivalente a la que, por ejemplo, soporta un submarino cuando está sumergido a 2.000 metros de profundidad. Pero esos tanques de acero están diseñados y fabricados para poder soportar incluso el doble de presión. No en vano deben cumplir la estricta normativa europea ECE R 110, que también contempla que todo su sis-

gasto medio de 3,5 kg/100 km de GNC –ciclo NEDC– y a un precio del kilo que ronda los 0,90 euros, recorrer cien kilómetros con el Arona TGI nos saldrá por unos 3,15 euros, cuando con un TSI o con un TDI saldría por 7,00 y 5,60 euros respectivamente. Y si ese dato económico no te termina de convencer del todo, ten en cuenta que esta versión recibe la etiqueta 'ECO' de la DGT, mientras que el medio ambiente te lo va a agradecer. Y mucho.

En sus tres depósitos caben 13,8 kilos de gas natural comprimido, que equivalen a unos 85,6 litros de volumen. Ahora comprenderás el motivo por el que este Arona TGI prescinde del espacio reservado a la rueda de repuesto, elemento que si se elimina en sus 'hermanos' y se cambia por el kit reparapinchazos –que este TGI tiene de serie– les permite ofrecer un maletero de 400 litros, cuan-



Peugeot ha diseñado un 208 especialmente atractivo y tecnológicamente avanzado. Está ya a la venta en España a partir de 13.200 euros.

El cachorro ruge

Placer y sencillez, eso es lo que busca Peugeot con su nuevo 208, un modelo que transmite energía, espontaneidad y los valores de la marca francesa: exigencia, elegancia y emoción. Su estilo atlético va a enamorar a los más jóvenes y su deportividad genera ganas de conducir. Además, su diseño cuidado y la calidad que rezuma cada poro del coche le confiere un estatus de alta gama que se inscribe perfectamente en la estrategia de Peugeot, incluso para sus modelos más pequeños. Pero con unos rivales directos renovados casi a la par y cargados de argumentos, no basta solamente con la mirada sensual de sus originales faros o con la

agresividad de su impactante parrilla. La estética tiene que ir acompañada de tecnología, conectividad y seguridad. Y el Peugeot 208 tiene cantidades industriales de todo eso.

El nuevo 208 está construido sobre la base de la última generación de plataformas del Grupo PSA: la CMP (Common Modular Platform). Modula-

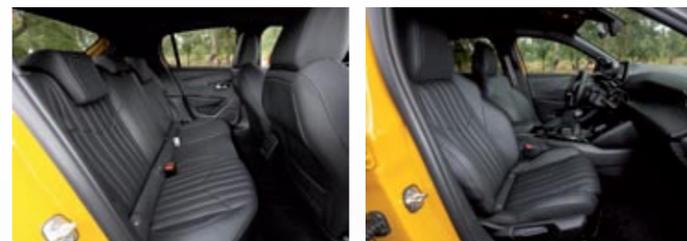
ble en lo que se refiere a dimensiones y motorizaciones, porque al estar adaptado a diversos tipos de energía, permite a sus clientes elegir el tipo de tracción: térmica –gasolina y diésel– o eléctrica.

La eficiencia ha sido un aspecto clave durante todo su proceso de desarrollo. Esta nueva plataforma contribuye

a limitar las emisiones de CO₂ del nuevo Peugeot 208 gracias a su menor peso –30 kilos menos que la plataforma PF1–, a la mejora de la aerodinámica –alisado de los bajos de la carrocería y uso de entradas de aire pilotadas–, a la disminución de la resistencia a la rodadura –neumáticos de clase A y reducción de los ro-



◀▶ La capacidad del maletero del nuevo 208 oscila entre los 309 litros –299 en la versión diésel– cargando hasta la bandeja y con los respaldos verticales, y los 1.004 litros –994 en el diésel– con el respaldo trasero abatido –tiene división 60:40– y cargando hasta el techo.



◀▶ El cuadro de instrumentos con efecto 3D, el cambio EAT8 o el mando de selección de los modos de conducción, son algunas de las delicatessen del nuevo 208.

zamientos mecánicos en los trenes delantero y trasero– y a la optimización de las cadenas de tracción –mejora de los rendimientos de combustión, reducción de los rozamientos mecánicos, prolongación de las transmisiones y generalización del Stop & Start–.

Además de la alternativa eléctrica –ver cuadro–, el nuevo Peugeot 208 dispone de una gama completa de motorizaciones térmicas de últi-

ma generación, que cumplen la norma Euro6.d en gasolina y la Euro6.d-temp en diésel. En lo que constituye una oferta única en el segmento B fuera del grupo PSA, los motores PureTech 100 y 130 están disponibles con un cambio automático de 8 velocidades EAT8 eficaz, rápido y eficiente.

En gasolina se ofrecen motores 1.2 de tres cilindros: PureTech 75, PureTech 100 6V o EAT8 y PureTech 130 EAT8. Y en diésel, motor de cuatro ci-



PEUGEOT E-208 Eléctrico, con 340 kilómetros de alcance

La nueva plataforma modular eléctrica e-CMP se ha desarrollado para integrar en el nuevo e-208 una batería de alto voltaje de gran capacidad con 50 kWh, sin sacrificar el espacio a bordo ni el volumen de maletero. La batería, con la que a partir de una carga se pueden recorrer hasta 340 kilómetros, tiene una garantía de 8 años o 160.000 km, para el 70 por ciento de su capacidad de carga. La potencia del motor, de 136 CV, y el par, de 260 Nm disponibles desde 0 km/h, garantizan sensaciones de conducción emocionantes dentro de un ambiente de silencio y un agrado de conducción máximos. El nuevo eléctrico de Peugeot ofrece tres modos de conducción: Eco –optimización



▶ En la pantalla central se puede ver la carga.

de la autonomía regulando determinados parámetros–, Normal –confort óptimo para uso diario– y Sport –prioriza el rendimiento con potencia y par máximos, pues acelera de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos–. Con el e-208 se ahorra un 40 por ciento en consumo y un 30 en mantenimiento frente a un vehículo de combustión.

lindros de 1,5 litros: BlueHDI 100 6v con un consumo medio en ciclo WLTP de tan solo 4,1 l/100 km.

Con el nuevo Drive Assist, el 208 abre la vía a la conducción semiautónoma, al disponer de funciones de ayuda a la conducción de última generación, en el mejor nivel de su segmento: control de crucero adaptativo con función Stop & Go, en versiones con cambio automático EAT8, con instrucciones ajustables de distancia de seguridad. El Lane Position Assist (LPA), que mantiene la posición del vehículo elegida por el conductor en la vía de circulación –ligado al ACC Stop & Go–. El Full Park Assist con función perimétrica Flankguard –sólo con EAT8– que gestiona automáticamente la dirección, el acelerador y el freno para entrar y salir de la plaza de aparcamiento. El freno automático

de emergencia de última generación –detecta peatones y ciclistas, tanto de día como de noche, a velocidades de hasta 140 km/h– y alerta de riesgo de colisión. La alerta activa de cambio involuntario de carril, con corrección de trayectoria desde 65 km/h. La alerta de atención del conductor, para detectar su nivel de fatiga en trayectos largos y a velocidades superiores a 65 km/h. El encendido automático de las luces de carretera; el reconocimiento de señales; el sistema activo de vigilancia de ángulo muerto, o el freno de estacionamiento eléctrico.

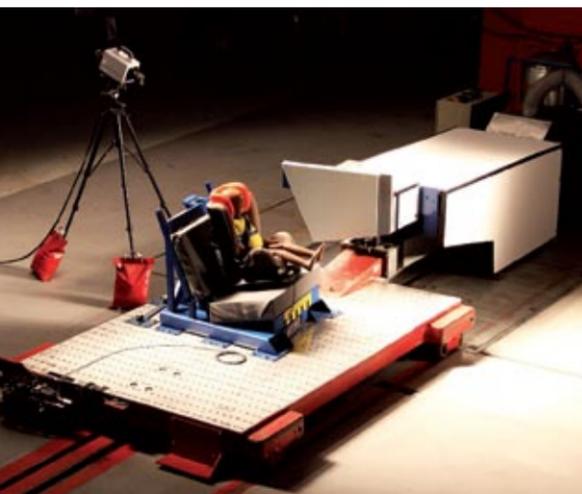
A nivel de conectividad, la función Mirror Screen del 208 es compatible con los protocolos de conexión MirrorLink, Apple CarPlay y Android Auto; y el navegador 3D conectado TomTom Traffic ofrece información sobre la situación del tráfico en tiempo real.



el puntazo

Alemania rechaza limitar la velocidad en las Autobahn a un máximo de 130 km/h, como pedían Los Verdes.

El Parlamento alemán votó en contra (498 votos frente a 126 a favor y siete abstenciones) de la propuesta de Los Verdes, que habían pedido limitar a 130 km/h la velocidad en los tramos de autopistas que ahora no disponen de límite alguno. El debate sobre la conveniencia de mantener estos tramos 'no limit' está abierto en el país desde hace tiempo. Los argumentos a favor de esta medida son que reduciría la huella de carbono y haría las carreteras más seguras, aunque Alemania tiene un índice de siniestralidad (39 fallecidos por millón de habitantes) inferior a la media de la Unión Europea (49).



(este año se han testado más de 50). Este análisis, en el que participan más de 30 instituciones europeas, suspende a cuatro sillas infantiles (Uppababy Mesa i-Size, Uppababy Mesa i-Size + i-Size Base, Hauck iPro Baby y Hauck iPro Baby + iPro Base), que alcanzan solo una estrella en la calificación final por problemas en los revestimientos textiles.

El ensayo mide cuatro parámetros fundamentales en sillas que están homologadas para su venta: seguridad, facilidad de uso, ergonomía y sustancias perjudiciales, y comprende productos de los cinco grupos de peso: 0, 0+, I, II y III. A pesar de los cuatro suspensos, los resultados del test fueron satisfactorios, ya que 12 de las sillas analizadas alcanzaron cuatro estrellas, una tres estrellas y otra solo alcanzó dos. Además, se han analizado por primera vez accesorios complementarios a las sillas, con resultados irregulares.

De forma particular, el análisis destaca la evaluación del modelo BeSafe iZi Kid X3 i-Size (para niños de hasta 105 cm), cuya protección contra el impacto frontal y el impacto lateral es de 5 estrellas, lo que la convierte en la silla con la mejor valoración de seguridad de todas las testadas desde 2015.

El informe también destaca que, en todas las sillas infantiles calificadas con 5 estrellas, el niño va en sentido contrario a la marcha del vehículo.

Informe de SRI del RACE

Suspense para cuatro sillas infantiles y excelente para una

El RACE (Real Automóvil Club de España) ha presentado los últimos datos del informe sobre

sistemas de retención infantil, que ha evaluado en esta ocasión 20 modelos de sillas para automóvil

FABRICANTE/MODELO	HOMOLOGACIÓN	ISOFIX	RESULTADO DEL TEST
HASTA APROX. 1 ½ AÑOS			
Swandoo Albert + i-Size Base	40-85 cm	✓	★★★★
Swandoo Albert	40-85 cm		★★★★
Bugaboo Turtle + Base	40-85 cm	✓	★★★★
Peg Perego Primo Viaggio I-Plus	40-83 cm		★★★★
Jané Koos i-Size RI + iPlatform	40-83 cm	✓	★★★★
Bugaboo Turtle	40-85 cm		★★★★
Jané Koos i-Size RI	40-83 cm		★★★★
Jané iMatrix + iPlatform	40-83 cm	✓	★★★★
Hauck iPro Baby	40-85 cm		*
Hauck iPro Baby + iPro Base	40-85 cm	✓	*
Uppababy Mesa i-Size	40-78 cm		*
Uppababy Mesa i-Size + i-Size Base	40-78 cm	✓	*
HASTA APROX. 4 AÑOS			
Joie i-Spin 360	40-105 cm	✓	★★★★
Hauck iPro Kids + iPro Base	40-105 cm	✓	★★★★
HASTA APROX. 12 AÑOS			
Joie Verso	-36 kg	✓	★★★★
APROX. DE 1 A 4 AÑOS			
Besafe iZi Kid X3 i-Size	61-105 cm	✓	★★★★
APROX. DE 1 A 12 AÑOS			
GB Everna Fix	9-36 kg	✓	★★★★
Nuna Myti	76-150 cm	✓	★★★★
Nania Racer SP	9-36 kg		★★★★
APROX. DE 4 A 12 AÑOS			
Britax Römer Kidfix² S	15-36 kg	✓	★★★★

la cifra

90%

La Asociación Española de Operadores de Productos Petrolíferos (AOP) ha presentado un plan para reducir un 90% sus emisiones de CO₂. Entre sus proyectos para 2050 está la producción de ecocombustibles e hidrógeno verde, o la mejora de los sistemas de gestión energética.



Primera causa de distracciones al volante Utilizar el móvil y conducir: una mala combinación

Una nueva campaña, esta vez en las salas de cine, alerta de la peligrosidad de utilizar el móvil mientras se conduce. La Fundación Abertis, la Dirección General de Tráfico, Movistar y Yelmo Cines han puesto en marcha la iniciativa #PuedoEsperar, en la que un joven, que sufrió lesiones irreversibles a causa de un accidente de tráfico provocado por contestar un whatsapp mientras conducía, explica su propia experiencia mientras lanza una pregunta a los espectadores: «Si apagas el teléfono móvil al sentarte en el cine ¿por qué no lo apagas cuando te pones a conducir?».

Según datos de la DGT, las distracciones son la causa de uno de cada cuatro accidentes y el

uso del smartphone es la primera de ellas. El año pasado, 446 personas fallecieron en un siniestro de tráfico provocado por una distracción y 1.983 resultaron heridas.

Unas cifras que deberían ponernos en alerta ya que, según diferentes estudios, hablar por el móvil mientras se conduce es equiparable a conducir borracho. Pero lo más preocupante es que, pese a las campañas de sensibilización, 13 millones de conductores admiten utilizar el teléfono mientras conducen y unos 600.000 reconocen «ser adictos al smartphone» y «no poder dejar de mirarlo» mientras van al volante, según ha revelado un reciente estudio de la Fundación Línea Directa.



FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

GRUPE

LA FUSIÓN, QUE NO CERRARÁ FÁBRICAS, SUPONE LA CREACIÓN DEL CUARTO GRUPO MUNDIAL

FCA+PSA: nace otro gigante del automóvil

Fiat Chrysler (FCA) y PSA han confirmado oficialmente su fusión. Con unas ventas anuales de 8,7 millones de vehículos y unos ingresos combinados de 170.000 millones de euros, esta unión supone la creación del cuarto grupo automovilístico más grande del

mundo en términos de unidades vendidas, por detrás del Grupo Volkswagen, la alianza formada por Renault, Nissan y Mitsubishi, y Toyota. El grupo italoamericano FCA (compuesto por las marcas Fiat, Chrysler, Abarth, Alfa Romeo, Jeep,

Maserati, Dodge y RAM, entre otras) suma fuerzas con PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel-Vauxhall) al 50% en una unión que combinará «las fortalezas de las respectivas marcas de ambos grupos en los segmentos lujo, premium, turismos generalistas,

SUV, camionetas y vehículos comerciales ligeros, haciendo que juntas sean más fuertes», han explicado en un comunicado. La compañía fusionada se beneficiará del intercambio de tecnologías de movilidad sostenible, en materia de electrificación del automóvil, conducción autónoma y conectividad.

Ambas compañías cerrarán todos los detalles de la fusión en las próximas semanas, pero ya han hecho un cálculo de las sinergias anuales que les va a reportar la unión y que estiman en aproximadamente 3.700 millones de euros. El 80% de este ahorro, derivado sobre todo de «una asignación de recursos más eficiente para inversiones a gran escala en plataformas de vehículos, propulsión y tecnología y mayor poder adquisitivo inherente a la nueva dimensión del grupo», se lograría en un plazo de cuatro años.

Según recalcan en el comunicado oficial, la fusión no supondría «cierre de plantas», una buena noticia para España, ya que PSA es el mayor fabricante de nuestro país, con factorías de producción en Vigo (Galicia),



▲ John Elkann –foto superior– y Carlos Tavares –sobre estas líneas– serán presidente y CEO del nuevo grupo, respectivamente.

Figueruelas (Aragón) y Villaverde (Madrid) –como se puede ver en el mapa adjunto– que dan empleo a unas 14.000 personas de forma directa.

El domicilio de la nueva sociedad estará en Holanda y contará con John Elkann (actual presidente de FCA) como presidente y Carlos Tavares (actual presidente de PSA) como consejero delegado durante un periodo inicial de cinco años. La compañía resultante cotizará en la Bolsa italiana (Milán) y en Nueva York, y seguirá manteniendo presencia en las sedes centrales actuales, en Francia, Italia y Estados Unidos.



VENTAS PSA-FCA ENERO-SEPTIEMBRE 2019

MARCA	Unidades
ALFA ROMEO	2.990
CITROËN	80.466
DS	3.031
FIAT	53.072
JEEP	15.399
MASERATI	198
OPEL	65.139
PEUGEOT	10.0118
TOTAL	320.413



Este mismo informe añade que 10 millones de automovilistas dicen chatear por whatsapp mientras conducen, mientras que casi dos millones de conductores admiten

haberse hecho 'selfies' al volante. Riesgos que podrían asumirse, en algunos casos, por el desconocimiento, ya que 11 millones de conductores ignoran la norma sobre el

uso del smartphone en el coche, que establece actualmente la pérdida de tres puntos y una multa de 200 euros.

En los últimos cinco años se impusieron un

millón de sanciones por usar el móvil al volante y se retiraron 2,8 millones de puntos del carné. De hecho, la DGT ya ha expresado su intención de elevar de tres a seis pun-

tos esta infracción, aunque la medida supondría una reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial que estaría a la espera de la formación de un nuevo Gobierno.



El interior del C3 Aircross es muy modurable, con asientos traseros desplazables longitudinalmente por partes y reclinables.

Un siglo sentados

A lo largo de su historia, ya centenaria, Citroën ha sabido despuntar entre sus rivales alejándose de lo que proponía la mayoría y ofreciendo ventajas al cliente en uno de los apartados que más preocupa al adquirir un vehículo: el confort. Y ahí los asientos siempre han sido factor clave.

Corría el año 1919 y el primer vehículo francés fabricado en serie de la historia estaba a punto de ver la luz. Se trataba del Tipo A, un coche que destacó en aquellos años por su bajo consumo de combustible, sumado al reducido desgaste de sus neumáticos. Esto marcaría el principio de una filosofía basada en el confort del cliente que Citroën adoptaría como camino a seguir. Desde entonces, y ya van cien años este 2019, la firma francesa ha dotado al mundo de numerosas y reconocidas innovaciones que a día de hoy nos parecen básicas e impres-

cindibles. Aspectos tan comunes como la regulación del volante o el empleo de la tracción delantera son parte de la historia innovadora en cuanto a confort de Citroën.

Y es que la comodidad no solo se basa en los asientos o la postura que llevemos en el vehículo, también se han centrado en abarcar cuatro aspectos que ellos considerarían la base de cualquier coche que salga de su planta. Sentirse cómodo en el coche, utilidad para la vida a bordo, tecnología sencilla e intuitiva y confort mental. Todos estos detalles hacen que Citroën

se posiciona como una marca que busca el centro del mercado, un segmento en el que los clientes quieren comodidad en todos los aspectos sin la necesidad de pagar millonadas o tener que prescindir de espacio o funcionalidad. Haciendo un repaso a su trayectoria nos damos cuenta de que esta marca ha dado tantos vehículos icónicos al mundo que casi parece impensable, empezando por el 2 CV, del que hablaremos más adelante.

Ahora, Citroën ha sabido continuar con unos diseños rompedores y un peso del confort capital en todos y cada

uno de sus modelos, siendo el C4 Cactus y el C5 Aircross los últimos en incorporarse a su amplia gama. Y es en estos dos vehículos en los que se presentan como novedad los asientos Advanced Comfort, en los que se sustituye la clásica espuma de 2 milímetros por una capa más gruesa, de 15 milímetros; que, además, en lugar de ir pegada al guarnecido va cosida al mismo. A esto se añade que los asientos emplean distintas densidades de espuma dependiendo de la parte a tratar. Por ejemplo, la espuma que podemos encontrar en los laterales del asiento

–los soportes que nos sujetan en las curvas– es de alta densidad y dura, mientras que la que se encuentra en la zona donde nos sentamos o en la parte central del respaldo es espuma más blanda, evitando así la aparición de fatiga.

Todos estos aspectos pensados para el confort de los ocupantes son el santo y seña de esta marca francesa, que cuenta la historia a través de sus numerosos aportes al automovilismo. Suspensión hidroneumática e hidractiva, asientos ‘dunlopillo’, motor flotante, asientos hamaca extraíbles, regulación del volante en altura y profundidad o la primera arquitectura de tracción delantera son algu-



◀ El CX Prestige contaba con unos asientos inspirados en los aviones privados y reposapiés elevados en su parte trasera. Todo un lujo.



▲ Los nuevos asientos Advanced Comfort con masaje del C5 Aircross. El 92 por ciento de los clientes eligen esta tecnología.



como novedad que, además de su curioso aspecto, eran totalmente extraíbles, lo que hacía excepcionales para sacarlos en el campo y disfrutar de un tranquilo picnic.

Citroën supo desde el principio el camino que quería seguir y siempre fue un paso por delante en cuanto a soluciones e innovaciones, tanto tecnológicas como de confort.

En la actualidad, tanto el C4 Cactus como el C5 Aircross cuentan con la tecnología en opción de los asientos Advanced Comfort, teniendo el C4 Cactus dos ambientes a elegir, uno con los Advanced Comfort y otro no, mientras que el C5 Aircross cuenta con cinco ambientes distintos, equipando en cuatro de ellos esta tecnología de asientos.

nos de los más destacados logros de esta histórica marca, que celebra su centenario en este 2019.

En 1948 se presentaba en el Salón del Automóvil de París uno de sus vehículos más reconocidos históricamente, el Citroën 2 CV. Este, además de destacar por su aspecto y diseño, contó con un tipo de asiento que pronto llamó la atención: los asientos hamaca. Este tipo de ‘butaca’ tenía



▶ La versión familiar del Cx ya ofrecía asientos con una modularidad similar a la de modelos actuales. A la derecha, el nuevo C4 Cactus.



EN BREVE

El V Foro Nissan (Madrid, 7 de noviembre) acogerá un debate sobre 'Electrificación y conectividad' en el que participará David Gracia, director de Smart Solutions y Marketing Global del Grupo Iberdrola. También contarán con un representante Telefónica, IDAE y la Junta de Castilla y León.

Ford Motor Company Fund – con la colaboración de Apadrina la Ciencia – ha premiado tres proyectos de estudiantes universitarios que buscan mejorar sus comunidades innovando en ámbitos como la solidaridad o la sostenibilidad. Cada uno de los equipos ha recibido 5.000 euros para poner en marcha su iniciativa.

Volvo Cars ha presentado un plan para reducir un 40% su huella de carbono por vehículo durante toda su vida útil entre 2018 y 2025. El fabricante pretende que en 2040 sus operaciones no tengan ningún impacto sobre el clima. La compañía reducirá las emisiones a través de la electrificación total de sus vehículos, también lo hará en su red de producción, su cadena de suministro y mediante el reciclado y la reutilización de materiales.

Tecnología
El Grupo Hyundai equipará un control de crucero que aprende con cada viaje

El Grupo Hyundai incorporará en el futuro a sus vehículos una tecnología pionera que actualmente está en fase de desarrollo. Se trata de un control de crucero inteligente (SCC-ML) basado en el aprendizaje automático, es decir, que toma como base los patrones de conducción de la persona que se sienta al volante. El control de crucero Inteligente (SCC) mantiene la distancia con respecto al vehículo precedente mientras se viaja a una velocidad seleccionada por el conductor. El avance del SCC-ML respecto al anterior es que este aprende los patrones y hábitos del conductor y conduce de forma autónoma. Para el funcionamiento del nuevo control de crucero inteligente, los sensores, la cámara frontal y el radar del vehículo adquieren información de la conducción y la envían al ordenador central, que aplica un algoritmo de aprendizaje automático para identificar los hábitos al volante del conductor basados en tres conductas: la distancia con los vehículos precedentes, la aceleración (lo rápido que acelera) y la capacidad de respuesta (lo que tarda en responder a las condiciones de conducción).



Vehículo eléctrico
Más kilómetros gracias al techo solar

Extender la autonomía de los coches eléctricos es uno de los retos que plantea esta tecnología. En la búsqueda de soluciones, el Instituto Fraunhofer para Sistemas de Energía Solar ha desarrollado un techo solar con células altamente eficientes, que se puede revestir en cualquier color, de modo que no se percibe exteriormente.

Estas células solares integradas en el techo tienen una potencia de aproximadamente 210 W/m² y los investigadores calculan que puede suministrar electricidad para unos 10 kilómetros en un día soleado de verano. Esto supondría una reducción en el consumo de combustible y en el kilometraje de un 10%, considerando el gasto medio del automóvil eléctrico de 17 kWh por 100 kilómetros y que el coche realiza unos 15.000 kilómetros al año.

La energía solar también podría utilizarse para alimentar el aire acondicionado o la calefacción del vehículo, sistemas que habitualmente toman la energía de la batería principal restando autonomía al coche.



Prueba
Renault prueba el coche autónomo eléctrico compartido

Un grupo de cien personas está probando en Francia (en el campus urbano de Paris-Saclay) el servicio de coche autónomo eléctrico y compartido de Renault. El experimento tiene como objetivo mostrar la viabilidad de este servicio de movilidad bajo demanda y evaluar la aceptación que tendría por parte de los usuarios. Se realiza con una flota de Renault ZOE Cab con distintos equipamientos (puertas de grandes dimensiones, asientos con pantalla, USB, etc.) para responder a las diferentes necesidades de los usuarios. La reserva del vehículo se hace a través de una app en la que el cliente indica el lugar de salida, el destino y el número de pasajeros.



Audi
Así serán los conductores de los coches sin conductor

Los conductores que se muestran más a favor de los vehículos autónomos son los jóvenes, las personas con alto poder adquisitivo y los 'creadores de tendencias' mientras que los más reticentes son los mayores, las personas con bajo nivel de ingresos o una formación inferior, que solo utilizarían la conducción autónoma cuando otros ya hayan adquirido expe-

riencia con esta tecnología.

Estas son algunas de las conclusiones a las que ha llegado el estudio 'El Pulso de la conducción autónoma', elaborado por Audi y en el que la marca ha entrevistado a 21.000 personas de nueve países en tres continentes. Según el informe, el mayor grupo de usuarios del vehículo autónomo son aquellos a los que denominan 'copilotos de mentalidad abierta' que, por lo general, están a favor de integrar los coches autónomos en sus vidas, siempre y cuando puedan intervenir ellos mismos en el control del vehículo en cualquier momento.

la transformación hacia una movilidad eléctrica y sostenible que beneficie al mismo tiempo al planeta y a quienes vivimos en él.

... Llegamos al garaje...

Sin embargo, con todas las ventajas sobre la mesa aún queda un punto que inquieta a los posibles compradores: ¿qué es mejor, recargar en la calle o en casa?

La recarga a baja potencia es ideal porque no disminuye la vida útil de las baterías. Así, para la recarga doméstica en el garaje de casa, Iberdrola ofrece –ya sea para una vivienda unifamiliar como para una comunidad de propietarios– dispositivos de recarga a baja potencia (hasta 7,4kW en monofásica y 22kW en trifásica) y la tarifa Plan Vehículo Eléctrico, con la que podrás recorrer 1.000 kilómetros por solo 5€ (un 90% más barato que un vehículo de combustión). Soluciones que permiten ahorrar cómodamente, recargando el coche por la noche de 1:00 a 7:00 por solo 0,03€/kWh, sin tener que detenerse en las estaciones públicas de camino a casa o al trabajo y pudiendo utilizar el coche a la mañana siguiente.

Además, Iberdrola cuenta con las últimas tecnologías para el control de la recarga en el garaje de casa de forma remota, pues, a través de su App Smart Mobility Hogar, el usuario puede programar el horario de recarga, ajustar la velocidad de recarga, controlar el acceso al Punto de Recarga y visualizar el historial de recargas desde su propio teléfono móvil.

Si quieres más información sobre las soluciones que ofrece Smart Mobility para tu hogar entra en: www.iberdrolasmartmobility.es

... Y subimos hasta el tejado.

Smart solar Iberdrola En la hoja de ruta de Iberdrola hay otra estrategia marcada: ofrecer energía limpia procedente de fuentes renovables. Y ahí no hay duda, en España el sol es el rey. Por eso Iberdrola lanza una alternativa que aprovecha la energía solar que llega a los tejados de nuestras viviendas. Una tecnología que en los últimos años ha experimentado un fuerte crecimiento debido al abaratamiento de los costes de producción y a la creciente preocupación de la población



▲ Contar con un punto de recarga en el garaje y con una instalación solar fotovoltaica en el tejado de casa permite disfrutar mejor y de forma más sostenible de un vehículo eléctrico.

Conduce la energía del sol desde tu casa

No hay energía más limpia y sostenible que la que viene del sol. Y ahora, gracias a las soluciones Smart Mobility y Smart Solar de Iberdrola, poder cargar tu coche eléctrico desde un punto de recarga en tu garaje con la energía generada por la instalación solar fotovoltaica de tu propia casa ya es posible.

Aprovechar la energía que proviene directamente del sol para recargar nuestro coche eléctrico y conseguir una movilidad absolutamente limpia no es una quimera. Gracias a Iberdrola, ya es posible aprovechar las ventajas del vehículo eléctrico y el autoconsumo solar. Con las soluciones Smart Mobility y Smart Solar, Iberdrola ya ofrece la posibilidad de conducir tu coche eléctrico gracias a la energía eléctrica generada por el sol en tu tejado a través de tu propio punto de recarga instalado en el garaje de casa. Será esta una de las alternativas no solo más sostenibles, sino también más sencillas de implementar porque Iberdrola se encarga de todo: asesoramiento, financiación, suministro, instalación a cargo de expertos acreditados, legalización, garantía, atención y tarifa eléctrica a medida. Para que no tengas que preocuparte de nada y puedas recargar el coche con tu propia energía verde y desde tu garaje de forma sencilla, cómoda y segura. Además, podrás disfrutar del ahorro que ofrecen las tarifas de Iberdrola, como el Plan Vehículo Eléctrico (con el que el consumo de tu coche eléctrico es hasta un 90% más barato que en un vehículo de combustión) y mucho más gracias a tu instalación solar (con la que consumirás hasta un 70% menos de la red).

Empezamos por la carretera...

El calentamiento global y la aparición de enfermedades debidas a las emisiones de ciertos gases de combustión son un hecho hoy en día, y se ven agravados por el continuo incremento de la población mundial y del desarrollo e industrialización de los países. Esta realidad explica la creciente preocupación y la necesidad, a nivel mundial, europeo y nacional, por reducir emisiones y encontrar alternativas sostenibles que ayuden a cuidar el planeta y a los que vivimos en él. Y en esta búsqueda, el autoconsumo solar y el coche eléctrico son piezas fundamentales para lograrlo.

Los vehículos eléctricos puros (100% eléctricos) son los candidatos campeones para enchufarse al futuro, ya que garantizan cero emisiones de gases contaminantes durante su conducción y en su ciclo completo de vida dañan menos el medioambiente. Las ventajas de los eléctricos son innegables, y es por esto que el Gobierno está adoptando medidas que fomentan esta movilidad sostenible, como por ejemplo reducción de impuestos, subvenciones, aparcamientos gratuitos y acceso a carriles o grandes ciudades sin limitaciones para los coches eléctricos.

El vehículo eléctrico ha llegado para quedarse –y para sustituir a los motores de combustión. Basta con ver las cifras oficiales de ventas para entender la dimensión del cambio a una movilidad más limpia en nuestro país: hasta el pasado mes de septiembre, el número

de vehículos eléctricos vendidos ha aumentado en un 166% respecto al mismo periodo del año anterior. Y la previsión es que se disparen aún más las ventas en los próximos años, ya que los fabricantes están sacando al mercado nuevos modelos eléctricos innovadores y cuya autonomía ya supera los 400km, aproximándose cada vez más a la de los motores de combustión.

Pero para poder disfrutar de todas esas ventajas, es clave contar con una infraestructura de recarga que acabe con las inquietudes de los posibles compradores. Y ahí, Iberdrola está realizando una apuesta decidida para crear una red de puntos de recarga que no deje fuera a nadie. Encuadrado en su compromiso con la sostenibilidad, Iberdrola ha desarrollado Smart Mobility para la recarga del coche eléctrico dentro y fuera de casa, y está implementando un Plan de Movilidad Sostenible que contempla el despliegue de 25.000 puntos de recarga en España hasta 2021, tanto en el ámbito privado como en el público.

Con soluciones 'llave en mano' para todas las necesidades, tarifas y productos de calidad muy competitivos, aplicaciones para el móvil que permitan controlar la recarga pública (App Recarga Pública Iberdrola) o privada (App Smart Mobility Hogar), energía eléctrica 100% renovable en sus tarifas eléctricas y la oportunidad de que cada uno genere energía eléctrica limpia a través de su propia instalación fotovoltaica, Smart Mobility y Smart Solar de Iberdrola facilitan

GOODYEAR



UNA NOCHE EN EL BLIMP

El famoso blimp de Goodyear se alquiló durante unos días en Airbnb. Por 150 dólares —unos 135 euros— era posible pasar una noche en el interior de este dirigible que, para la ocasión, se aparcó en un enorme hangar situado en Ohio (EE.UU.). El alojamiento contaba con todas las comodidades, y el piloto del mismo, Jerry Hissem, fue el encargado de dar la bienvenida a los clientes que pasaron la noche allí. Habrá que estar atentos por si Goodyear y Airbnb deciden repetir la experiencia.

NORTHGATE FLOTA PARA EL ESTUDIANTES

El equipo de baloncesto Movistar Estudiantes vuelve a confiar una temporada más (y van ocho consecutivas) en Northgate Renting Flexible como proveedor de su flota



de vehículos. Jugadores como Juan Palacios (en la foto) y el cuerpo técnico del conjunto madrileño utilizarán los coches para desplazarse a los entrenamientos y los partidos.

E-TRON ROOM



▲ La nueva experiencia de hiperrealidad de Audi se celebrará primero en Madrid y luego en Barcelona.



▲ La aventura del Audi e-tron ha sido creada por una empresa cien por cien española y cuenta con la más avanzada tecnología: 36 cámaras, 28 sensores, gafas de realidad virtual...

VIAJE AL MUNDO AUDI E-TRON

El futuro más cercano es eléctrico en Audi. Con su e-tron como primer modelo de 0 emisiones, la marca alemana quiere mostrarlo en una experiencia de hiperrealidad, en una 'aventura virtual' en la que los clientes descubran la carga tecnológica que hay detrás de este modelo. Se trata de una 'escape room virtual': 'e-Tron Room: the future Paradox', que estará has-

ta el 13 de noviembre en Madrid y entre el 27 de enero y el 16 de febrero en Barcelona. Creado por una empresa cien por cien española, cuenta con la más avanzada tecnología —sensores de movimiento, gafas de realidad virtual, 36 cámaras y 28 sensores— para crear un avatar de cada uno de los cuatro participantes en cada sesión. El trabajo

en equipo hará que los participantes superen las pruebas que les llevarán a escenarios del pasado y el futuro para, finalmente, descubrir el nuevo e-tron, un coche que abre una nueva era en Audi y con que los participantes en esta experiencia podrán probar después. Para participar en la 'e-tron room' hay que entrar en www.etreronroom.com.

FORD

UN DÍA SOLIDARIO

8.500 empleados de Ford en todo el mundo participan en más de 550 proyectos, en 35 países, invirtiendo más de 57.250 horas en acciones solidarias. En nuestro país, más de 100 empleados de Ford España dedicaron recientemente una jornada a ayu-



RALLY DIFERENTE

Más de cien coches clásicos han participado en la séptima edición del **Spain Classic Raid** que este año recorrió 2.000 kilómetros por caminos desde Andorra a Madrid, pasando por Portugal.

FCA AUTONOMY VISITA LOS COLEGIOS

APRENDER DE LA DISCAPACIDAD

Más de 200 escolares participaron hace unos días en una iniciativa de FCA Autonomy, el programa de movilidad del Grupo FCA, que ha puesto en marcha un proyecto en los colegios para que los más jóvenes conozcan las barreras y dificultades con las que se encuentra el colectivo de discapacitados en su día a día y cómo el

deporte les sirve para integrarse en la sociedad. Además de practicar distintas actividades deportivas en igualdad de condiciones que los deportistas discapacitados, los escolares escucharon la experiencia de la medallista paralímpica Sara Andrés Barrio y vieron cómo es el coche adaptado del piloto Albert Llovera.

▶ Los escolares practicaron varios deportes adaptados.



▲ El Abarth Grande Punto de rallyes adaptado de Albert Llovera aparcó en el colegio.

UN ELÉCTRICO PARA EL PUEBLO MENOS CONTAMINADO

ESTE HYUNDAI KONA SE COMPARTE

Hyundai ha puesto en marcha el primer 'carsharing' rural y ha cedido un Kona eléctrico a los vecinos de Campisábalos, en Guadalajara, el pueblo con el aire más limpio de España.

Los vecinos de Campisábalos (Guadalajara) son, según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los que disfrutan del aire menos contaminado de España. Esto ha hecho que Hyundai se fije en este pueblo para poner en marcha VIVE, el primer servicio de coche compartido rural. La marca ha cedido un

Kona eléctrico, que podrán utilizar todos aquellos que estén empadronados en el pueblo y posean carné de conducir. Solo tendrán que reservarlo a través de una aplicación, que ha sido creada en exclusiva por DealerBest, y podrán utilizar gratis el coche para realizar gestiones, ir al médico, a la compra, etc.



▶▶ Los vecinos de Campisábalos (Guadalajara) pueden utilizar el Hyundai Kona eléctrico de forma gratuita.



VISITA MADRID, BARCELONA Y VALENCIA

EL NISSAN JUKE PASEA EL TROFEO DE LA CHAMPIONS

El trofeo de la UEFA Champions League está de gira por España gracias a Nissan. El nuevo Juke es el modelo encargado de transportar 'la orejona' en una gira por cuatro países europeos, que en España pasa por varios concesionarios de Madrid, Valencia y Barcelona. En cada ciudad, los aficionados no solo podrán fotografiarse

con la copa, también podrán participar en el Reto Juke ProPilot, un pinball donde probarán sus habilidades con el balón mez-

cladas con las tecnologías de conducción autónoma de este sistema.



JAGUAR VISION GT

DEPORTIVO DE VIDEOJUEGO

Los participantes en el 'Gran Turismo World Tour', organizado por Sony en el Salón del Automóvil de Tokio (Japón), han sido los primeros jugadores en ponerse al volante del Jaguar Vision GT, el primer deportivo virtual eléctrico de la marca. Ha sido creado para el conocido juego 'Gran Turismo Sport' de PlayStation 4, y en nues-

tro país se podrá descargar a finales de noviembre. Está inspirado en el eTrophy y el I-Type 4, y cuenta con tres potentes motores que producen 1.020 caballos.



+ en www.goodyear.es

+ en www.northgate.es/renting-flexible

+ en www.audi.es

+ en <https://drivingexperience.volkswagen.es>

+ en www.ford.es

+ en www.spainclassicraid.com

+ en www.nissan.es

+ en www.jaguar.es



Las novedades de la Fórmula 1 en 2021 y la maqueta del monoplaza fueron desveladas antes de la carrera de Austin, en una rueda de prensa que contó —de izquierda a derecha— con Franz Tost, Zak Brown, Mattia Binotto, Cyril Abiteboul y Claire Williams. Arriba, el primer boceto del coche publicado por McLaren.

La Fórmula 1, frente a la mayor revolución de su historia

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

“Por primera vez, hemos afrontado el aspecto técnico, deportivo y financiero al mismo tiempo. Será un cambio enorme por cómo se gestionará la cúpula del automovilismo deportivo”. Así definía

Tras la adquisición de la Fórmula 1 por parte de Liberty en 2016, el grupo americano ha dedicado dos años a examinarla desde el punto de vista deportivo, técnico y financiero. Fruto de este proceso ha llegado un ambicioso y extenso paquete de medidas para revolucionar la disciplina como nunca antes en su historia.

el presidente de la Federación Internacional de Automovilismo, Jean Todt, la gran transformación que sufrirá la Fórmula 1 a partir de 2021. Simple y llanamente, el mayor cambio de su historia.

Desde su nacimiento en los años 50 del siglo pasado la Fórmula 1 ha viajado por nu-

merosas evoluciones y variaciones. Fundamentalmente, desde el punto de vista técnico y deportivo. En ocasiones, para recortar prestaciones y por razones de seguridad. A partir de 2014, para adaptar sus motorizaciones a las nuevas tendencias técnicas y medioambientales. Desde 2017, para lograr monoplazas más veloces. Paralelamente, Bernie Ecclestone estableció durante estas pasadas décadas distintos acuerdos con los

protagonistas de la Fórmula 1 para repartir la tarta económica generada por sus derechos comerciales. A partir de 2021, la disciplina se dará la vuelta como un guante en todos estas áreas al unísono.

Desde que Liberty compró los derechos de la Fórmula 1 en 2016 ha querido redibujar su paisaje técnico y económico. Un proceso que ha durado varios años y necesitado del consenso de todos los protagonistas. El resultado de esta transformación necesitará años para comprobar sus efectos, pero a partir de 2021 estará ya en marcha. Antes, el grupo americano estable-

ció unos objetivos globales. El primero, mejorar el espectáculo en pista, maniatado por la concepción técnica y aerodinámica de los monoplazas actuales. En segundo lugar, pretende reducir las diferencias de rendimiento entre los distintos monoplazas y equipos. Lo anterior exige un freno a los disparatados costos que merman la salud financiera de los equipos, así como cerrar la dispar horquilla de inversión existente en la actualidad. Todo ello, persiguiendo un modelo de negocio sostenible. Sin perder de vista el aspecto emocional y estético de los nuevos monoplazas, que también jugarán un papel de plataformas de sostenibilidad y desarrollo de tecnologías relevantes para los vehículos de calle.

Una diferente configuración aerodinámica, buscando la carga aerodinámica preferentemente a través de la parte inferior de los pontones laterales y de un difusor trasero de mayores dimensiones. Semejante configuración crea flujos de aire más limpios que los generados por los coches actuales, lo que permitirá a los pilotos rodar más cerca unos de otros tanto para atacar como para defenderse. “Los resultados han sido excepcionales, mucho más allá de lo que pensábamos cuando empezamos el proyecto”, declaraba el responsable técnico de FOM, Pat Symonds, quien explicaba que el modelo base desarrollado en el túnel de viento solo pierde un 15 por ciento de la carga aerodinámica a una distancia equivalente a tres coches, frente casi al 55 por ciento del presente. Pero como ya se conocía desde hace meses, las unidades de potencia híbridas no se verán modificadas con los nuevos monoplazas.

El nuevo reglamento de-



PERSIGUIENDO A TRES COCHES DE DISTANCIA SÓLO SE PERDERÁ UN 15 POR CIENTO DE CARGA AERODINÁMICA, CUANDO AHORA ES UN 55



ja margen suficiente a los equipos para personalizar el diseño base en diferentes áreas del monoplaza, descartando el temor a la uniformidad en los futuros coches. Los responsables de FOM consideran que en su primera temporada perderán unos tres segundos por vuelta –será el equivalente al ritmo de 2016– en parte también por el aumento de 25 kilos de peso debido a

rodinámico. El fabricante italiano también ha recibido un nuevo pliego de cargos con diferentes criterios para desarrollar los compuestos de neumáticos que se introducirán con la futura generación de monoplazas.

Desde el Gran Premio de Australia de 2016 hasta México de la presente temporada solo seis veces ha subido al podio un piloto que no per-

de reducir costos se establece un listado de partes estandarizadas para todos los equipos, con un diseño prescrito de antemano, o restricciones del número de componentes que pueden ser sustituidos durante la temporada. Igualmente se reducirá el número de horas disponibles para túnel de viento. Se modificarán las condiciones de parque ce-

Pero, sobre todo, en 2021 se implementará uno de los cambios más importantes en la historia del deporte, largamente perseguido pero nunca cuajado: un tope presupuestario de gasto por temporada para los equipos. Así, a partir de 2021 será de 175 millones para un calendario de 21 carreras, aunque excluye sa-



los nuevos chasis, neumáticos y partes estandarizadas. Pero los organizadores también han querido potenciar un diseño más sofisticado y moderno en la imagen de los coches. A ello contribuirán los nuevos neumáticos de 18 pulgadas, con Pirelli como suministrador oficial. El nuevo perfil otorga mayor presencia y agresividad, y simplificará el aspecto ae-

teneciera a Red Bull, Ferrari o Mercedes. La mayor igualdad y espectáculo en pista no llegará también a través de la reducción del diferencial de rendimiento y recursos de los equipos. Al margen del límite presupuestario establecido para todos los equipos –volveremos luego a ello–, FOM y FIA implementarán otras medidas adicionales.

Con el objetivo también

rrado, limitando la introducción de mejoras durante el fin de semana. Desde la tercera sesión de entrenamientos libres los monoplazas tendrán que volver a la especificación verificada ante de comenzar los primeros libres. También desaparecerán todos los programas del jueves –entrevistas y ruedas de prensa–, que comenzarán a partir de 2021 el viernes por la mañana.



▲ Para muchos, los futuros Fórmula 1 que entrarán en liza en 2021 recuperan la filosofía de los monoplazas "wing car", con ejemplos como el Lotus 78 de motor Ford –junto a estas líneas–. A la izquierda, Ronnie Peterson perseguido por el Brabham BT45C Alfa Romeo de John Watson.

larios de pilotos y de los tres miembros senior del equipo, además de gastos de marketing. Por un lado, se persigue detener la espiral de costes sin retorno evidente para el aficionado, y fuente de grandes disparidades deportivas en la pista.

El tope presupuestario será estrechamente vigilado. Los equipos podrían gastar un millón de dólares más por cada carrera que aumente en el calendario, y viceversa. El control del gasto en el seno de cada equipo se antoja una tarea difícil de controlar, aunque se establecerá un organismo de control a través de auditorías independientes. La temporada 2020 se utilizará como simulación previa, pero sin obligatoriedad formal de alcanzar dicha cifra. FOM establecerá tres categorías diferentes de ruptura del tope presupuestario y otras tantas de sanción, con un exceso del

5 por ciento como cifra de referencia.

La reestructuración anunciada por FOM pende todavía de algunos flecos, con Ferrari como último juez, y todavía podrían producirse algunos cambios sobre el esquema base. El equipo italiano conserva un veto sobre decisiones que afecten a la Fórmula 1 fruto de su singular estatus histórico. Mattia Binotto, su máximo responsable, votó afirmativamente en el Consejo Mundial las diferentes áreas de reestructuración, pero dejando claro que todavía existen detalles que perfilar. "No creo que esta sea la reglamentación final para 2021, avisaba Binotto en Austin, "pero ciertamente es un punto de partida". Has-

ta la entrada en vigor de los nuevos planes seguirán refinándose entre bastidores. De momento, en estos últimos meses el equipo italiano logró frenar el amplio proceso de estandarización de piezas que perseguía FOM, como las cajas de cambio o los sistemas de frenos.

Queda pendiente por concretar otro de los grandes marcos políticos y económicos que definen la Fórmula 1 actual: el sistema de premios y de participación en los derechos comerciales. Ferrari, Mercedes-Benz y Red Bull son los grandes favorecidos en los últimos años –en menor medida, también históricos como McLaren y Williams–, con una gran disparidad de ingresos respecto al resto de

la parrilla. El objetivo es transferir hacia el resto de los equipos parte del monto que recibían hasta ahora los tres grandes. De dicha reestructuración dependerá una mayor disposición de recursos para la clase media de la Fórmula 1 que pueda trasladarse al rendimiento en pista.

2021 marcará el comienzo de una nueva era en la Fórmula 1, poniendo punto y final a aquella que nació en el Gran Premio de Japón de 1976 con Bernie Ecclestone como brillante padre comercial y deportivo hasta 2016. Seguro que los aficionados esperan ahora que cualquier tiempo pasado no sea mejor.





AUDI Q3 Sportback: llega la variante más emocional

El SUV más pasional de la gama del Audi Q3 lleva el apellido Sportback y ya se puede comprar en el mercado español por un precio que parte de 39.220 euros, lo que supone unos 600 euros más que el Audi Q3 normal.

Al igual que el modelo del que deriva, el Q3 Sportback está disponible en cuatro acabados: Básico, Advanced, S-Line y Black Line

Edition. Cuenta también con varios paquetes de personalización: S-line para el interior (1.935 euros), Audi Design selection (1.420 euros), paquete confort (1.900 euros) o paquete técnico (2.500 euros), que añaden distintos elementos para los que buscan más deportividad, dinamismo, etc.

Desde el acabado de inicio ofrece un alto nivel de equipamiento en el que figuran faros

PRECIOS	
Q3 Sportback 35 TFSI Básico (150 CV) 6 vel.	39.220 €
Q3 Sportback 35 TFSI Advanced (150 CV) 6 vel.	42.020 €
Q3 Sportback 35 TFSI S-Line (150 CV) 6 vel.	44.110 €
Q3 Sportback 35 TFSI Black Line (150 CV) 6 vel.	46.110 €
Q3 Sportback 45 TFSI quattro Básico (230 CV) S tronic	50.660 €
Q3 Sportback 45 TFSI quattro Advanced (230 CV) S tronic	53.570 €
Q3 Sportback 45 TFSI quattro S-Line (230 CV) S tronic	55.560 €
Q3 Sportback 45 TFSI quattro Black Line (230 CV) S tronic	57.640 €
Q3 Sportback 35 TDI Básico (150 CV) S tronic	40.690 €
Q3 Sportback 35 TDI Advanced (150 CV) S tronic	43.490 €
Q3 Sportback 35 TDI S-Line (150 CV) S tronic	45.580 €
Q3 Sportback 35 TDI Black Line (150 CV) S tronic	47.580 €
Q3 Sportback 40 TDI quattro Básico (190 CV) S tronic	45.350 €
Q3 Sportback 40 TDI quattro Advanced (190 CV) S tronic	48.150 €
Q3 Sportback 40 TDI quattro S-Line (190 CV) S tronic	50.240 €
Q3 Sportback 40 TDI quattro Black Line (190 CV) S tronic	52.240 €

con tecnología LED, sensor de luz y lluvia, carcasas de los retrovisores en el color de la carrocería, volante multifunción de tres radios con levas para el cambio, climatizador automático de dos zonas, cuadro de instrumentos digital, MMI Radio plus, Audi Connect Safety and Service con llamada de emergencia, control por voz o manos libres para el smartphone. En materia de seguridad y ayudas a la conducción cuenta con sistemas como la ayuda de arranque en pendiente, Audi Pre sense front y Pre sense basic, limitador de velocidad, aviso de salida de carril involuntario, Control electrónico de estabilización (ESC), dirección progresiva, etc.

VOLKSWAGEN

El Passat GTE, ahora con una batería más grande

A la gama del recién renovado Volkswagen Passat se suma ahora en los concesionarios el GTE, la versión híbrida enchufable de la berlina alemana. Llega al mercado con más tecnología y con una batería más grande, por lo que ofrece más autonomía.

El sistema de propulsión del Passat GTE combina un motor TSI de 1,4 litros con 156 CV de potencia y otro motor eléctrico de 115 CV –220 CV de potencia conjunta–, que se asocian a una transmisión de doble embrague y seis velocidades.

La nueva batería es un 31 % más grande y tiene una capa-

cidad de 13 kWh, con lo que el modelo tiene ahora 56 kilómetros de autonomía eléctrica según el ciclo WLTP.

PRECIOS	
Passat GTE	48.810 €
Passat GTE Variant	52.655 €

Se pueden ahorrar 7.280 € sumando el descuento y financiando con la marca



VOLVO XC60 y XC90 Mild Hybrid: con etiqueta ECO

La electrificación de la gama de Volvo es una realidad y ahora son los SUV XC60 y XC90 los que reciben la tecnología de hibridación ligera Mild Hybrid., que aprovecha la energía que genera el vehículo cuando frena y la almacena en

una batería de 48 voltios para después utilizarla para mover un motor de arranque. Esto hace que se rebaje el consumo –hasta un 15 por ciento– y ayuda al motor de combustión a acelerar al inicio de la marcha. Gracias a ello, estos

modelos consiguen la etiqueta ECO, lo que les permite circular por el centro de grandes ciudades que tengan restringido el tráfico a los vehículos más contaminantes.

La gama de estos modelos se estructura en torno a cuatro niveles de acabado: Momentum, Business Plus, R-Design e Inscription, y parte de 52.160 euros en el caso del XC60 y de 68.650 en el del XC90. Las primeras versiones en llegar al mercado español serán las que combinan el motor diésel con el generador de 48 voltios. Después lo harán los modelos de gasolina.

PRECIOS		
XC60		
2.0 B4 D4 AWD Momentum Auto	52.160 €	
2.0 B4 D4 AWD Business Plus Auto	54.046 €	
2.0 B5 D5 AWD Momentum Auto	57.285 €	
2.0 B4 D4 AWD R-Design Auto	57.944 €	
2.0 B4 D4 AWD Inscription Auto	58.322 €	
2.0 B5 D5 AWD Business Plus Auto	59.171 €	
XC90		
2.0 B5 D5 AWD R-Design Auto	63.069 €	
2.0 B5 D5 AWD Inscription Auto	63.446 €	
2.0 B5 D5 AWD Momentum Auto (5 plazas)	68.650 €	
2.0 B5 D5 AWD Momentum Auto (7 plazas)	70.200 €	
2.0 B5 D5 AWD Business Plus Auto	71.457 €	
2.0 B5 D5 AWD R-Design Auto	76.236 €	
2.0 B5 D5 AWD Inscription Auto	76.927 €	

PEUGEOT La nueva generación del 2008 ya está en los concesionarios

La segunda generación del Peugeot 2008 inició su producción en la planta de PSA en Vigo a comienzos de octubre y ya se puede reservar en los concesionarios. Su oferta se estructura en torno a tres acabados –Active, Allure y GT Line– y mecánicas de gasolina, diésel o cien por cien eléctricas.

En gasolina podemos optar por motores tricilíndricos de 1,2 litros PureTech de 100, 130 y 155 CV, y en diésel por mecánicas de 1,5 litros y cuatro cilindros, que cumplen con la norma Euro 6d.Temp. Son el BlueHDi 100 con caja de cambios manual de 6 velocidades y el BlueHDi 130, con el cambio automático EAT8.

PRECIOS			
2008 Puretech 100 S&S BVM6 Active	21.150 €	2008 BlueHDi 100 S&S BVM6 Allure	25.100 €
2008 Puretech 100 S&S BVM6 Allure	23.400 €	2008 BlueHDi 100 S&S BVM6 GT Line	27.500 €
2008 Puretech 130 S&S BVM6 Allure	24.600 €	2008 BlueHDi 130 S&S EAT8 Allure	28.100 €
2008 Puretech 130 S&S EAT8 Allure	26.400 €	2008 BlueHDi 130 S&S EAT8 GT Line	30.500 €
2008 Puretech 130 S&S BVM6 GT Line	27.000 €	2008 Eléctrico Active	36.050 €
2008 Puretech 130 S&S EAT8 GT Line	28.800 €	2008 Eléctrico Allure	37.900 €
2008 Puretech 155 S&S EAT8 GT	31.500 €	2008 Eléctrico GT Line	40.300 €
2008 BlueHDi 100 S&S BVM6 Active	22.850 €	2008 Eléctrico GT	42.750 €



24.950 €: el eléctrico con el Plan Moves

GANVAM PIDEN UNA SECRETARÍA DE ESTADO DE AUTOMOCIÓN

La patronal de vendedores y talleres, Ganvam, reclama al futuro gobierno que salga de las urnas el 10 de noviembre la creación de una Secretaría de Estado de Automoción que revitalice un sector que consideran estratégico, al contar con 56.000 empresas y más de 400.000 empleos entre directos e indirectos.

Además, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios ha elaborado un programa con un paquete de medidas que consideran necesarias para el sector. Entre ellas figura la necesidad de un nuevo marco regulatorio para el automóvil, la puesta en marcha de un programa de auto-diagnóstico para la venta y distribución, la creación de un sello de calidad para el vehículo usado avalado por la DGT o la necesidad de impulsar las infraestructuras de recarga para los eléctricos.

CEA Y DRÄGER COLABORACIÓN POR LA SEGURIDAD VIAL

La Fundación CEA y el grupo alemán Dräger –especializado en tecnología médica– han firmado un acuerdo de colaboración para trabajar conjuntamente en favor de la seguridad vial. Entre sus iniciativas, realizarán estudios sobre diferentes aspectos de la conducción para evitar la accidentalidad y formarán a conductores sobre los peligros del alcohol y las drogas.

¿Llegará el Netflix automovilístico a nuestro sofá?



Vivimos en el siglo XXI, una época maravillosa para la digitalización de absolutamente todo. Hemos vivido un cambio muy drástico en poco tiempo; no hace mucho aquí llegábamos películas en una famosa cadena que poco tiempo después tuvo que cerrar sus puertas debido a la digitalización que ha llegado para quedarse, y hoy día se ha vuelto algo tan normal que apenas recordamos que los servicios de vídeo, música y compras hasta hace unos años los realizábamos de manera analógica.

Pero y qué pasa con el mundo del motor ¿Se ha digitalizado del todo? Podemos decir que en este mundo vamos paso a paso, ya hemos empezado con el famoso 'carsharing', servicio que nos permite disponer de un coche con un modelo de pago por uso, pero... ¿es esta la solución definitiva a la movilidad?

No creo que esta lo sea, o al menos no de manera inmediata, hoy día utilizar un servicio de 'carsharing' no es barato, sin embargo, si te mueves por el centro de una gran ciudad y quieres evitar pagar por aparcar o poder acceder a todas las zonas de esta, sí es un buen servicio siempre y cuando sea un recorrido corto. Pero no solo de recorridos cortos vivimos, vamos a hacer la compra a grandes superficies, vamos a trabajar a diario, viajamos bastante a menudo y esto hace que la necesidad de tener un vehículo sea creciente y el modelo 'carsharing' se nos quede corto en ocasiones.

Conocemos múltiples maneras de acceder a un vehículo, ya sea por renting, leasing, compra de un coche nuevo y, por último, compra de un coche de ocasión o km0. Actualmente los tres primeros se pueden realizar por internet de una manera bastante rápida y sencilla, las webs están preparadas para tener un amplio catálogo de coches con una información sobre estos cuanto menos apabullante, lo que nos permite tomar una decisión sin tener que movernos del sillón de nuestra casa.

Entonces... ¿qué pasa con el vehículo de ocasión o el km0? ¿no podemos o no debemos adquirirlo por internet? Estoy seguro de que todos hemos visto ese coche que nos

encanta en algún sitio de venta de ocasión, pero no acabas de fiarte si no vas a verlo por lo que se vuelve una compra algo más análoga. Por suerte para el sector la tendencia va cambiando, lo que permite tener un escaparate muy amplio y aumentar tu rango de ventas más allá de las lindes de estos negocios.

Ya existen páginas de venta totalmente digitalizadas, donde no hay miedo a comprar un vehículo, este miedo desaparece en el momento en el que tras comprarlo, puedes probar un coche durante, por ejemplo, un par de semanas o unos miles de kilómetros e incluso te dan todas las garantías necesarias para tu comodidad y si algo no va bien tienes la opción de devolverlo sin dar mayor explicación, esto lleva a que estas empresas verifiquen y revisen el vehículo de una manera exhaustiva para evitar estos casos, por lo que podemos estar seguros de que el coche que nos entregan será un coche que cumple al 100 % con nuestras expectativas.

El proceso de compra de estos coches es muy sencillo puesto que todo se realiza de manera online, desde la reserva, el pedido, pasando por la financiación en menos de cinco minutos y sólo esperando que llegue a la puerta de nuestra casa, y por supuesto no hay ninguna diferencia con la compra típica de un vehículo, solo la ventaja de la comodidad de tu sofá.

¿Que si recomendamos comprar un coche solo con un reportaje fotográfico y las indicaciones de un experto online? La respuesta es sí, como decíamos no dista en absoluto de una compra convencional y nos permite ahorrar un tiempo importante a la hora de adquirir nuestro nuevo coche con todos y cada uno de los beneficios que obtendríamos en una exposición física.

Vamos encaminados a un mundo 100 % digital y quizá esto nos lleve en un futuro no muy lejano a un Netflix para vehículos, donde paguemos una cuota fija y tengamos un amplio catálogo de vehículos y servicios relacionados.

Eduardo Losada Arévalo
Responsable Venta Digital en Baicars

NISSAN

5.500 € DE DESCUENTO AL COMPRAR UN LEAF

Hasta final de año, los compradores de un Nissan Leaf podrán beneficiarse de un descuento directo de 5.500 euros ofrecido por la marca. Un ahorro que mejora las condiciones del gobierno para la compra de un eléctrico, ya que no hay que entregar el vehículo antiguo a cambio.

Se trata de un plan que la marca ya lanzó en 2018 con el objetivo de promover una movilidad más sostenible y paliar el efecto de la discontinuidad de los planes lanzados desde el gobierno.



NORAUTO PRO

PARA EMPRESAS, PYMES Y AUTÓNOMOS

Norauto ha puesto en marcha Norauto PRO, un servicio especializado para el mantenimiento y gestión de flotas de vehículos de empresas, pymes y autónomos. Se trata de un servicio a medida, con soluciones personalizadas para cada cliente, pensado para ofrecer una respuesta rápida en un amplio horario de apertura, con y sin cita previa.

Norauto ofrece facturación y pago personalizado y el mantenimiento de la garantía del fabricante siempre que se sigan las indicaciones del libro de mantenimiento en lo que se refiere a periodicidad y productos recomendados por la marca.



SSANGYONG Korando: apuesta por la seguridad a precio competitivo

El nuevo SsangYong Korando llega al mercado con un gran salto a nivel cualitativo y haciendo gala de sus cinco estrellas –la máxima puntuación– en las pruebas de choque EuroNCAP. El modelo coreano está disponible en cuatro acabados para las versiones de gasolina (Line, Urban, Premium y Limited) y tres para los moto-

res diésel (Urban, Premium y Limited). Desde el acabado más básico, el Urban, equipa de serie el Sistema de Asistencia de Seguridad SsangYong SASS, al que añade 6 airbags, control de crucero, sensor de presión de neumáticos, retrovisores eléctricos calefactables y plegables eléctricamente, volante multifun-

PRECIOS	
Korando G15T 4x2 Line	17.750 €
Korando G15T 4x2 Urban	19.900 €
Korando G15T 4x2 Premium	21.800 €
Korando G15T 4x2 Limited	24.900 €
Korando G15T 4x4 Limited Auto.	28.900 €
Korando D16T 4x2 Urban	22.500 €
Korando D16T 4x2 Premium	24.600 €
Korando D16T 4x2 Limited	26.750 €
Korando D16T 4x4 Limited Auto.	30.750 €

ción de cuero, climatizador manual, sensores de luces y lluvia, y luces diurnas, de posición, de frenado e iluminación interior de Led. El acabado Urban es nuevo y suma a lo anterior elementos como el sistema de audio con pantalla de 8 pulgadas, cámara de visión trasera, conectividad Android Auto y Apple Car Play, climatizador bizona automático con ionizador de aire, maletero con doble piso, etc.

RENAULT Nueva gama de vehículos adaptados

El grupo Renault está comprometido con la movilidad sostenible y accesible para todos. Por eso, a través de la Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible (FRIMS), ha presentado recientemente su nueva gama de vehículos adaptados para Transporte de Personas con Movilidad Reducida, que se engloban bajo las siglas TPMP. Esta familia está compuesta por modelos de las marcas Dacia y Renault y en la misma figuran el Dacia Dokker TPMP y los Renault Kangoo TPMP, Grand Kangoo TPMP, Trafic TPMP y Master Combi TPMP. Todos estos modelos incluyen tecnologías específicas para facilitar la movilidad a las personas con movilidad reducida. Por otra parte, tanto los modelos de Renault como los de Dacia disponen de una amplia gama de adaptaciones para sus vehículos convencionales, que permiten conducir



▶▶ A la presentación de la nueva gama TPMP acudió Teresa Perales, madrina de la Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible.

Completa en www.motor16.com/precios

PORSCHE PANAMERA

EDICIÓN ESPECIAL DÉCIMO ANIVERSARIO

Porsche celebra el décimo aniversario del Panamera con la edición especial 10 Years Edition, que ofrece elementos exclusivos como las llantas Panamera Sport Design de 21 pulgadas en oro blanco metalizado con satinado brillante o el logotipo 'Panamera10' en las puertas delanteras y en el interior. El habitáculo está diseñado en negro, con zonas de cuero y las costuras de los asientos son de oro blanco.

Esta edición está disponible para el Panamera 4 (127.230 euros), Panamera 4 E-Hybrid (131.294 euros) y para las variantes Sport Turismo (134.810 euros) y Sport Turismo 4 E-Hybrid (133.493 euros).

El nivel de equipamiento es alto, y sobresalen elementos como los faros Mátrix LED con PDLS Plus, diferentes asistentes de seguridad, suspensión neumática adaptativa con sistema de amortiguación activa, dirección Power Steering Plus, etc.



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
Tlfn. +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



'AHUYENTADORES' PARA JABALÍES ¿EFICACES?

CARTA DE LA SEMANA

Antonio Alcázar

Hasta ahora había oído hablar a conocidos que habían tenido sustos y hasta accidentes con animales en la carretera. Ahora también lo he sufrido en primera persona, afortunadamente sin consecuencias físicas, aunque con un golpe en mi vehículo que me obligó a dejarlo en chapa y pintura prácticamente dos semanas. Cada vez hay más corzos y jabalíes, ya no en el ámbito rural, también en zonas cercanas a grandes poblaciones y esto supone un grave peligro, más en conducción nocturna. Me han hablado de unos aparatos que se montan en el coche y les ahuyenta. ¿Saben algo al respecto? Gracias.

RESPUESTA

Pues la verdad es que nos 'pillas' porque sabemos que existen, pero no los hemos instalado en nuestros vehículos de pruebas. Por lo tanto debemos fiarnos de lo que conocemos indirectamente. Se trata de unos pequeños objetos cónicos que se instalan en el frontal o en los retrovisores del vehículo y que emiten un sonido aerodinámico al pasar el aire, con una frecuencia prácticamente inaudible para el oído humano, pero perceptible para los animales, que al asustarse evitan que se crucen en nuestro camino. Si nos preguntas por su eficacia te diremos que no es algo matemático, aunque da confianza el hecho de que organismos oficiales como ambulancias o motos de la Guardia Civil de Tráfico que patrullan por zonas como Galicia los utilicen, con unos resultados que parecen que sí han disminuido el

riesgo de accidente. El precio no parece que sea un problema, pues se pueden comprar por entre 4 y 20 euros. Más nos preocupa el ruido aerodinámico que puedan provocar y la cuestión meramente estética.



DUDAS ENTRE DOS SUV DE PESO: RANGE ROVER EVOQUE O VOLVO XC40, DIÉSEL Y AUTOMÁTICOS

Santiago Valle

Me gustan mucho el Volvo XC40 y el Range Rover Evoque. Casi lo tengo decidido, pero me gustaría contar con su opinión. Sería con motores diésel con 190 CV, cambio automático y 4x4, porque me gusta meterme por pistas de vez en cuando para cazar y pescar.

RESPUESTA

Complicada decisión porque son dos vehículos muy similares en su conjunto. Por lo que nos comentas, las versiones elegidas serían el D4 de 190 CV en el Volvo XC40 y el motor D180 con esa misma potencia en el Range Rover Evoque. El modelo sueco es algo más grande, pero curiosamente bastante más ligero y se asocia a un cambio automático de ocho relaciones. El Evoque también apuesta por una transmisión automática con convertidor de par, en este caso de nueve velocidades. No hay grandes diferencias en cuanto a habitabilidad, aunque el maletero es algo mayor en el vehículo inglés.

A la hora de valorar las prestaciones el Evoque acelera peor pero recupera mejor debido a su mayor par motor y a la asistencia de un sistema de hibridación ligera de 48V que ofrece un

empuje extra. Sin embargo, el XC40 sale mejor parado en el apartado de consumos, con una media homologada de 5,0 litros NEDC -5,5 en su rival-, aunque en la práctica se mueven más por los 7,0 litros. A nivel dinámico el Evoque va algo más asentado y la dirección es más precisa, aunque tampoco las diferencias son demasiado significativas. Sin embargo, el conjunto motor-cambio es algo más agradable en el XC40. No nos comentas el nivel de exigencia 'campera'. Para pistas los dos son buenos rodadores, pero si la cosa se complica el Evoque ofrece más argumentos, como el sistema Terrain Response 2 y mayor capacidad de vadeo. El XC40 tiene un programa 'off road' específico y un control de descensos, y además resulta bastante más asequible: 42.814 euros, por los 48.150 de su rival.

CONSULTAS RÁPIDAS

HÍBRIDO O HÍBRIDO PLUG-IN EN RENAULT

Sebastián Gómez

Pues como suele pasar con casi todos los fabricantes, la decisión suele ser por política de empresa. En este caso, en Renault se apuesta por las dos modalidades de hibridación: la denominada autorrecargable y la enchufable o 'plug in'. La primera se va a usar en el nuevo Clio desde comienzos de 2020, cuando aparezca la versión E-Tech, que asocia un motor 1.6 de gasolina a una batería de 1,2 kWh

y a dos motores eléctricos. Según la marca, permitirá circular hasta 5 kilómetros en modo eléctrico. Mientras que la enchufable, con baterías de mayor capacidad y, por tanto, la posibilidad de circular en modo eléctrico mayor distancia, se destinará a modelos más grandes y pesados, como el nuevo Captur o el futuro Mégane.

INYECCIÓN Y CALEFACCIÓN

Luis Hernández

Efectivamente, la calefacción

en un vehículo de combustión se relaciona con el líquido de refrigeración. Y en frío la temperatura sube más rápido en un modelo con inyección indirecta que directa. El motivo es que en la primera la inyección en precámara transmite más rápidamente el calor y esa 'pérdida' la condena a tener un menor rendimiento y mayor consumo. Por contra, la inyección directa es más efectiva porque mantiene el calor dentro de la cámara, y por eso la transmisión del calor es más lenta.

CONSULTAS RÁPIDAS

DE NOCHE SE ME OLVIDA A VECES QUITAR LAS LUCES LARGAS. ¿ME PUEDEN DENUNCIAR?

Efectivamente está absolutamente prohibido el deslumbramiento de otros usuarios de la vía. Por ello, cuando se circule con el alumbrado de largo alcance o de carretera se deberá sustituir por el de corto alcance o de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la misma vía o de cualquier otra vía de comunicación, y muy especialmente a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario, incluso, aunque éstos no cumplan con su obligación. No se deberá restablecer el alumbrado de carretera hasta rebasar, en el cruce, la posición del vehículo cruzado. La misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en el mismo sentido y cuyos conductores puedan ser deslumbrados a través del espejo retrovisor. Por otro lado, hay que tener en cuenta que, en caso de deslumbramiento, el conductor que lo sufra reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido. Hay que recordar que el mal uso del alumbrado es una infracción grave, y por tanto será sancionada con un importe de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

LA VELOCIDAD MÍNIMA EN AUTOPISTA ES DE 60 KM/H, SI NO HAY ESCENARIOS 'ESPECIALES'

¿Me pueden multar por circular por una autovía a poca velocidad?

RESPUESTA

Como norma general se debe señalar que nunca se puede entorpecer la marcha normal de otro vehículo circulando sin causa justificada a velocidad anormalmente reducida. Pero, concretamente, en el caso de autovías o autopistas está prohibido circular a una velocidad inferior a 60 km/h, incluso aunque no circulen otros vehículos. Tan sólo se podrá circular por debajo de los límites mínimos de velocidad en los casos de vehículos especiales y de vehículos en régimen de transporte especial, o cuando las circunstancias del tráfico, del vehículo o de la vía impidan el mantenimiento de una velocidad superior a la mínima sin riesgo para la circulación. También en los supuestos de protección o acompañamiento a otros vehí-

culos, en que se adecuará la velocidad a la del vehículo acompañado. Cuando un vehículo no pueda alcanzar la velocidad mínima exigida y exista peligro de alcance, se deberán utilizar durante la circulación las luces indicadoras de dirección con señal de emergencia. Por tanto, si se circula a una velocidad inferior a la mínima establecida, sin causa justificada, se estaría cometiendo una infracción grave cuya sanción sería de 200 euros.



NUNCA EN AUTOPISTA Y COMO MÁXIMO 15 METROS

¿Quisiera saber si se puede circular marcha atrás en cualquier momento?

RESPUESTA

Circular marcha atrás está terminantemente prohibido, excepto en los casos en que no sea posible marchar hacia adelante ni cambiar de dirección o sentido de la marcha. También está permitido en las maniobras complementarias de otra que lo exija, pero siempre con el recorrido mínimo e indispensable para efectuarla.

Precisamente el recorrido hacia atrás como maniobra complementaria de la parada, el estacionamiento o la incorporación a la circulación, no podrá ser superior a 15 metros ni invadir un cruce de vías.

No obstante, hay que recordar que para el caso donde sea imprescindible la maniobra de marcha atrás deberá efectuarse lentamente, después de haberlo advertido con las señales preceptivas y de haberse cerciorado, incluso apeándose o siguiendo las indicaciones de otra persona, si fuera necesario, de que por las circunstancias de visibilidad, espacio y

tiempo necesarios para efectuarla, no va a constituir peligro para los demás usuarios de la vía.

El conductor de un vehículo que pretenda dar marcha atrás deberá advertir de su propósito con la correspondiente luz de marcha atrás, si dispone de ella, o en caso contrario extendiendo el brazo horizontalmente con la palma de la mano hacia atrás. Igualmente, deberá efectuar la maniobra con la máxima precaución y detendrá el vehículo con toda rapidez si oyera avisos indicadores o se apercibiera de la proximidad de otro vehículo o de una persona o animal, o tan pronto lo exija la seguridad, desistiendo de la maniobra si fuera preciso.

Por otro lado, se debe recordar que está especialmente prohibida la maniobra de marcha atrás en autovías y autopistas.

Por último, hay que tener mucho cuidado con las posibles infracciones que se puedan cometer al circular marcha atrás, ya que podrían ser consideradas como circulación en sentido contrario al estipulado, en cuyo caso serían infracciones muy graves, cuyo importe sería de 500 euros y la pérdida de 6 puntos.

▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
▶ mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
▶ mándanos tu fax 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.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Llega el Tigra: el Opel Corsa se hizo coupé

La marca alemana había creado un pequeño deportivo con la base del Corsa, de originales y atrevidas líneas. Lo conducíamos por primera vez antes de su llegada al mercado.

La primera unidad de BMW fabricada en la factoría de la marca en Estados Unidos salía de la cadena de producción. 25 años después ya ha fabricado más de 4,7 millones de coches y

ahí sale la familia X de la marca alemana.

El Salón de París era el gran acontecimiento de la semana. Por eso recorríamos las principales novedades que veríamos en la cita



francesa: Audi A4, Ford Scorpio, Lancia Kappa, Nissan Maxima, Range Rover...

Especial atención a dos novedades de origen italiano. Por un lado el Ferrari 512M, sucesor del legendario Testarossa, con motor de 12 cilindros opuestos y 440 caballos de potencia.

Por otro lado, Alfa Romeo nos mostraba el Spyder y el GTV: descapotable y coupé sobre la misma base que se

ofrecerían con 164 o 202 caballos.

Otro deportivo, en este caso alemán, de original estilo pasaba por nuestras manos por primera vez. El Opel Tigra, un Corsa coupé que se fabricaba en España estaba disponible con 90 o 106 caballos.

La comparativa la protagonizaban dos berlinas medias: Opel Astra Sedán GLS 1.6i de 100 CV frente a Peugeot 306 Sedán ST de 90.



LA PORTADA

Nº 573

FECHA

11-10-1994

HABLAMOS DE

Dos deportivos de muy diferentes intenciones. El superexclusivo Ferrari 512M y el popular Opel Tigra, eran los protagonistas de nuestra portada. En ella, además, destacábamos las novedades del Salón de París. Y aparecía también la comparativa entre el Opel Astra Sedán y el Peugeot 306 Sedán.



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

Primera prueba del Toyota RAV4

El precursor de los SUV era sometido a una primera prueba a fondo. En ella el Toyota RAV4 demostraba su capacidad de adaptación a todo tipo de terrenos. Valía para todo.

Aunque el desarrollo de la telefonía móvil era aún muy incipiente en aquel 1994, ya comenzaban a surgir voces que alertaban de sus peligros... sobre todo al volante. Una encuesta europea de Europcar

confirmaba que tres de cada cuatro europeos era partidario de prohibir su uso mientras se conducía.

Con Gerhard Berger como instructor, nos poníamos al volante del nuevo Ferrar

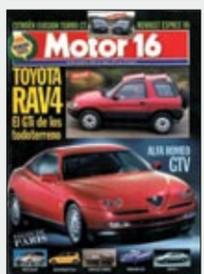


ri 512 M, un deportivo de ensueño capaz de alcanzar los 315 km/h o de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. Este Ferrari era una de las novedades del Salón de París que repasábamos en páginas especiales.

La prueba tenía como protagonista a un precursor, el Toyota RAV4, uno de los primeros 'antepasados' de los actuales SUV. El crossover japonés, con motor de 129 CV y un

precio de 2,2 millones de pesetas, nos gustaba por su comportamiento y sus prestaciones de turismo.

En la comparativa enfrentábamos un pionero, el Renault Espace, y un recién llegado, el Citroën Evasion. El primero -163 CV y 5 millones de pesetas- brillaba por motor y calidad de acabado. El segundo -150 CV y 4,4 millones- destacaba por su motor y su confort.



LA PORTADA

Nº 574

FECHA

18-10-1994

HABLAMOS DE

El Alfa GTV era la imagen más grande de la portada en la que se repasaban las novedades del Salón de París. Además, la prueba del Toyota RAV4, calificado aquí como el GTI de los todoterreno. Y también había espacio en nuestra primera para la comparativa del Citroën Evasion y el Renault Espace.



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



FLOTAS & EMPRESAS
Motor 16 EXTRA

ALFA STELVIO
UN SUV DISTINGUIDO PARA TU FLOTA

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



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

Síguenos en...



Motor16.com la información puesta a punto



Volkswagen T-Roc

desde 205 €/mes
con My Renting*

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



Equipamiento de serie: aire acondicionado Climatic, volante multifunción en cuero, llantas de 16", Radio Composition Media con pantalla de 8", ópticas traseras LED, App-Connect, asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist", Security and Service Plus con llamada de emergencia automática, asistente de frenada de emergencia "Front Assist", sensor de lluvia, detector de fatiga y faros antiniebla.

Emisión de CO₂ (g/km): 136 (NEDC: 121). Consumo medio (l/100 km): 6. *Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen T-Roc Edition 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Plazo 48 meses. 48 cuotas de 205 € (IVA no incluido). Entrada: 3.181,14 € (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/12/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen T-Roc Sport con opcionales.

volkswagen.es/quierount-roc