

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

HYUNDAI i10

Al volante



UN GRAN UTILITARIO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.771 del 29 enero al 10 de febrero de 2020



NUEVO SEAT LEÓN ¡IMPRESIONANTE!

• Con etiquetas



• Motores hasta 204 CV



▼ Conducimos lo último en híbridos y PHEV



Opel Grandland X Hybrid4



Peugeot 3008 Hybrid4



Renault Clio E-Tech Hybrid

▼ Probamos tres SUV exclusivos



Audi A1 Citycarver 30 TFSI



DS3 Crossback 1.2 Puretech 130



Mazda CX-30 Skyactiv-X

Nuevo **CR-V HYBRID**

Conduce la revolución eléctrica



El CR-V ha llegado para revolucionar los híbridos gracias al sistema i-MMD, una tecnología que propulsa el coche con energía eléctrica la mayor parte del tiempo. Descubre una nueva generación de vehículo ECO; más eléctrico y más dinámico.

NUEVO CR-V HÍBRIDO 2.0 i-MMD ELEGANCE POR 295 € AL MES Y 5 AÑOS DE MANTENIMIENTO INCLUIDO¹

Entrada 9.228,40 €. 36 cuotas 295 €. Cuota final 21.059 €. TAE 8,29%.

Consumo combinado (l/100 km): 6,9. (NEDC: 5,3). Emisión CO₂ combinada (g/km): 156. (NEDC: 120).

PVPR en Península y Baleares para CR-V 2.0 i-MMD 4x2 Elegance: 35.120 € incl. IVA, transporte, impuesto de matriculación, aportación del Concesionario y marca. Precio financiando un mínimo de 10.000 € con permanencia mínima de 24 meses. Entrada 9.228,40 €, gastos de apertura financiados 776,75 €. Importe total del crédito 26.668,35 €. 36 cuotas de 295 € y 1 cuota final de 21.059 €. Importe total adeudado 31.679 €. Precio total a plazos 40.907,40 €. TIN 6,80%, TAE 8,29%. Oferta financiera de Honda Bank GmbH S.E. sujeta a aprobación y válida hasta 29/02/2020. *5 años de garantía y asistencia (3 años de original + 2 de extensión mecánica) según condiciones contractuales a consultar a través de la Red Honda. No incluye pintura metalizada ni gastos de matriculación. ¹Contrato de Mantenimiento incluye las revisiones programadas por Honda, repuestos, piezas originales (salvo desgaste) y mano de obra durante 5 años o 100.000 km (lo que antes suceda). Consulta coberturas/exclusiones en honda.es.



Al detalle



SUBEN LAS EMISIONES

Las emisiones medias del año 2019 han vuelto a subir hasta situarse en los 118 g/km de CO₂. Un dato que se explica por el auge de los SUV –más grandes, pesados y con cifras de consumo mayores– y la caída del 22,9 % de las matriculaciones de diésel de última generación, que emiten menos CO₂ que los gasolina. La injusta persecución a los diésel hace que estos supongan ya solo el 29% del mercado y que el objetivo de emisiones de 95 g/km impuesto para este 2020 sea un poco más difícil de lograr. Como los eléctricos solo suponen un 0,8 por ciento; los híbridos un 7 y los de gas, un 2 por ciento, el diésel debe seguir siendo parte de la solución a este reto.



SUBE LA PRODUCCIÓN

Aunque haya sido solo un 0,1 por ciento, hay que valorar de manera positiva que la producción de automóviles haya crecido en España en 2019, un año cargado de incertidumbres. Y el reto es que en 2020 la industria española consiga ser referencia en la fabricación de modelos electrificados, que será la tendencia dominante en los próximos años.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Leyenda Sainz

El madrileño sigue dando lecciones de pilotaje a los 57 años, con su tercera victoria en el Dakar, con tres marcas diferentes.

Ha vuelto a ocurrir. Carlos Sainz bate por tercera vez su propia marca y se alza con la corona del Rally Dakar, la carrera más larga y dura del mundo. Una victoria que después de más de 5.000 kilómetros cronometrados por el desierto de Arabia, en compañía de Lucas Cruz, le coloca como uno de los mejores pilotos de competición de todos los tiempos. Dos veces campeón del Mundo de Rallies, cuatro subcampeonatos, cinco veces tercero, dos títulos del Campeonato de España con 26 victorias más el remate de este tercer Dakar que no sólo agranda su leyenda, sino que además supone innumerables páginas brillantes del deporte de nuestro país. Un olimpo que, desde mi punto de vista, ocupan entre otros Nadal, Márquez, Indurain, Iniesta, Gasol y un Alonso que está en camino. Son unos elegidos que encarnan los mejores valores de una actividad deportiva y superprofesional. De ahí que los que piensan que el madrileño es sólo un piloto de automóviles que va más rápido que el resto, se equivocan.

Por ejemplo, además de su talento innato para pilotar, es un gran probador que, gracias a su sabiduría de años y su obsesión por perfeccionar, desarrollar y poner los coches en perfecto estado de marcha, los termina convirtiendo en ganadores. Es un líder que pasea el nombre de España por el mundo y, en definitiva, el mejor candidato posible al próximo Premio Princesa de Asturias. Lo merece de sobra.

ganadores. De hecho, los Toyota, Subaru, Ford, Citroën... empezaron a ser competitivos a partir de su llegada. Exactamente igual que ha ocurrido en el Dakar con Volkswagen, Peugeot y ahora con Mini. Repasen la historia y podrán comprobar que en todos los casos siempre hay un antes y un después de su aparición en el equipo de turno. Añadan a esto una exhaustiva preparación física diaria, unida a una estricta dieta propia de un deportista nato, que considera que la longevidad es para el que la trabaja. Actividades como bici estática en la sauna, levantamiento de pesas y ejercicios aeróbicos encaminados a vigorizar las zonas lumbares, abdominales y cuello. Esto le permite aguantar horas sentado al volante a pesar de su hernia discal, la rodilla reconstruida, la dolencia crónica del hombro y sus casi 58 años. En resumen, Carlos Sainz es un ejemplo de deportividad, trabajo y talento para todas las generaciones y especialmente para los más jóvenes. Es además un líder que pasea el nombre y la bandera de España por el mundo y, en definitiva, el mejor candidato posible al próximo Premio Princesa de Asturias. Lo merece de sobra.

Además de su talento innato para pilotar, Sainz es un gran probador que, gracias a su sabiduría de años y su obsesión por perfeccionar, desarrollar y poner los coches en perfecto estado de marcha, los termina convirtiendo en ganadores. Es un líder que pasea el nombre de España por el mundo y, en definitiva, el mejor candidato posible al próximo Premio Princesa de Asturias. Lo merece de sobra.

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: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com
Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benoit, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247/983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



SUMARIO

Nº 1.771 • 29 de enero al 10 de febrero de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

TOYOTA GR YARIS

Desarrollado a partir de las experiencias en el Mundial de Rallys el GR Yaris estrena un triclíndrico de 261 caballos.

10.- EN PORTADA

NUEVO SEAT LEÓN

La nueva generación del Seat León es la más tecnológica de la historia. Contará con motores diésel y gasolina, de GNC, Mild Hybrid y un PHEV de 204 caballos.

14.- CUATRO RUEDAS

HYUNDAI I10

La tercera generación del urbano sigue apostando por motores clásicos de combustión. Y brilla por espacio y habitabilidad.

16.- PEUGEOT PLUG IN

Peugeot lanza sus primeros híbridos enchufables: el 508 Hybrid, berlina y SW, y el 3008 Hybrid.

19.- CITROËN BERLINGO

PURETECH 130 EAT8

La versión más prestacional combina el motor PureTech de 130 CV y el cambio EAT8.

20.- GAMA NISSAN SUV

La nueva generación del Juke completa una alineación líder junto a Qashqai y X-Trail.

22.- OPEL GRANDLAND X HYBRID4

El SUV de la marca alemana estrena su versión plug in con tracción total y 300 caballos.

24.- RENAULT CLIO E-TECH

La nueva gama Clio estrena una variante híbrida clásica de revolucionaria tecnología.

26.- RENAULT CAPTUR

El crossover francés fabricado en Valladolid da un gran salto en todos los aspectos.

28.- BMW X6

Renovación total para el SUV más deportivo de la firma alemana.

30.- SMART EQ.

ForTwo y ForFour ahora se ofrecen únicamente con motor eléctrico.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	38
BMW	28
CHEVROLET	46
CITROËN	19, 52
DS	42
FORD	31, 46
HYUNDAI	14
MAZDA	32
NISSAN	20
OPEL	22
PEUGEOT	16
RENAULT	24
SEAT	10
SMART	30
TOYOTA	6



31.- NUEVO FORD PUMA

El SUV de Ford destaca por su avanzada tecnología, la potencia y eficiencia de sus motores, su dinamismo y su funcionalidad.

32.- MAZDA CX-30 SKYACTIV-X

Un motor revolucionario tecnológicamente, que brinda un refinamiento soberbio y un consumo atractivo a este equilibrado CX-30.

38.- AUDI A1 SPORTBACK CITYCARVER 30 TFSI 116 CV

Unas modificaciones estéticas y un poquito más de altura libre al suelo hacen que este Citycarver entre

inmediatamente por los ojos.

42.- DS3 CROSSBACK 1.2 PURETECH 130 CV EAT8

El DS 3 Crossback juega en la liga de los SUV urbanos más exclusivos.

58.- FUERA DE SERIE CAMARO-MUSTANG RINGBROTHERS.

Ringbrothers personaliza dos clásicos: un Chevrolet Camaro y un Ford Mustang de 1969.

50.- LA SEMANA

52.- +INTERESANTE SERVICIOS CONECTADOS CITROËN

Citroën ofrece a sus clientes todas las herramientas virtuales para que puedan estar permanentemente

conectados a su coche.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS CAMPEONES VETERANOS

La victoria de Carlos Sainz en el pasado Dakar pone el foco en los campeones más veteranos.

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

SEGURO DE COCHE

6

MESES GRATIS

¿QUÉ MÁS SE PUEDE AÑADIR?

LLAMA YA AL 902 123 512



lineadirecta.com

Una compañía bankinter.

Descuento equivalente al 50% de la prima del seguro anual. Promoción sujeta a normas de suscripción de la compañía. Consúltalas en www.lineadirecta.com

Síguenos en...



CAMBIOS EN EL HONDA CIVIC TYPE R

Con ocasión del Auto Salón de Tokio, evento dedicado a los vehículos de altas prestaciones y a las preparaciones deportivas, Honda desveló la renovación del Civic Type R, que afecta al aspecto exterior –diseño del frontal y nueva pintura azul–, a la suspensión o al manejo del cambio manual.

HÍBRIDOS ENCHUFABLES DE JEEP

Jeep ya ofrece las versiones First Edition de sus primeros híbridos enchufables, bautizados '4xe'. Se trata del Renegade –40.900 euros– y del Compass –44.900 euros–, y comparten una mecánica de 240 CV que combina un motor 1.3 Turbo de gasolina, un motor eléctrico trasero y el cambio automático. Pueden recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico.



BMW X1 xDRIVE25e Y X2 xDRIVE25e

Nuevas versiones híbridas enchufables en BMW, esta vez para las gamas X1 y X2. Denominadas xDrive25e, ambas cuentan con tracción total y asocian un 1.5 trícilíndrico de gasolina de 125 CV a un motor eléctrico trasero de 95 CV y a la caja Steptronic de 6 marchas, sumando 220 CV. En ambos casos la batería, de 10 kWh, permite una autonomía eléctrica de 57 kilómetros, y el consumo medio homologado es de 1,9 l/100 km.



Motor tricilíndrico 1.6 de 261 CV y tracción total
Nuevo Toyota GR Yaris:
 inspirado en el WRC

Desarrollado a partir de las experiencias en el Mundial de Rallyes con el equipo Tommi Mäkinen Racing, Toyota ha desvelado el segundo modelo de su nuevo sello deportivo GR: el GR Yaris. Destinado a coronar la nueva generación de su popular utilitario, el GR Yaris estrena un tricilíndrico de 1.618 cc con culata de 12 válvulas y turbo-compresor 'single-scroll' que integra soluciones de competición como la refrigeración de pistones

con multiinyección de aceite, válvulas de escape de gran diámetro y puerto de admisión mecanizado, y rinde 261 CV de potencia y 36,7 mkg de par. Como la masa en vacío es de 1.280 kilos, la relación peso/potencia es de 4,9 kg/CV, lo que se traduce en una aceleración de 0 a 100 km/h en menos de 5,5 segundos y en una velocidad punta –limitada electrónicamente– de 230 km/h. El cambio es manual de seis marchas, y el coche estrena el siste-

ma de tracción total GR-Four, que distribuye par entre los dos ejes gracias a un acoplamiento de respuesta rápida. Además, el Pack Circuit opcional incluye dos diferenciales de deslizamiento limitado tipo Torsen que distribuyen a su vez entre las ruedas izquierda y derecha. El reparto de par delante/detrás puede ir de 100:0 a 0:100, y puede ser fijado por el conductor gracias a tres programas: Normal (60:40), Sport (30:70) y Track (50:50).



La suspensión trasera no es la del Yaris normal. Y el techo, de estilo coupé, es 91 milímetros más bajo.

La carrocería, de tres puertas, está hecha de materiales ligeros: fibra de carbono y aluminio.



Cuatro discos ventilados, de 356 milímetros delante y 297 detrás. El Pack Circuit incluye una suspensión específica y gomas Michelin Pilot Sport 4S 225/40 R18.



PARA PENSAR

8.205

vehículos vendió Lamborghini en 2019, lo que supone un aumento del 43 por ciento.

Con 2.374 unidades, Estados Unidos sigue siendo su principal mercado, seguido por China (770), Reino Unido (658), Japón (641) y Alemania (542). Y su modelo 'best seller' fue el Urus, con 4.962 matriculaciones.

EL PUNTAZO

Toyota estudia el transporte urbano aéreo como alternativa de movilidad sostenible. El primer resultado es una nave eléctrica eVTOL de despegue y aterrizaje verticales.



Avanza futuras tecnologías

El Nissan Leaf Nismo RC, de pruebas en Cheste

Si el primer Leaf contó con una versión experimental Nismo RC, presentada en 2011 y que rendía 107 CV –aceleraba de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos–, la actual generación del modelo eléctrico de Nissan da pie a otro Leaf Nismo RC, aunque mucho más radical porque triplica la cifra de potencia máxima –sus dos motores eléctricos, de 120 kW cada uno, totalizan 322 CV– y ofrece un impresionante par máximo de 65,3 mkg, valores con los que, ayudado por su tracción a las cuatro ruedas, pulveriza la marca anterior en la

manobra de aceleración: soluciona el '0-100' en 3,4 segundos. Y Nissan, que acaba de mostrar por vez primera el coche en Europa con motivo de unas pruebas en el circuito Ricardo Tormo de Cheste (Valencia), deja claro que el Leaf Nismo RC no es un 'concept car', sino un laboratorio rodante para ensayar futuras tecnologías destinadas a su gama electrificada, pues la firma japonesa quiere que sus vehículos EV sigan siendo divertidos de conducir, de lo que es ejemplo el nuevo Leaf e+, con 215 CV. El Leaf Nismo RC probado



en Valencia tiene un peso muy contenido –1.220 kilos– gracias al chasis monocasco de fibra de carbono, y su altura es de solo 121 centímetros, 30 menos que el Leaf convencional.

Un motor eléctrico sobre cada eje, y las baterías se sitúan bajo el suelo para optimizar el centro de gravedad.

Skoda lo presentará en marzo

Nuevo nivel de acabado Scoutline para el Kamiq

Tras añadir el acabado deportivo Monte Carlo a su gama, el Kamiq estrenará en breve la terminación Scoutline, que la firma checa mostrará en el Salón de Ginebra, en marzo. Se caracteriza por los revestimientos en negro mate sobre los pasos de rueda, las ópticas traseras full LED y las llantas de aleación Praga de 17 pulgadas –o las Crater de 18 en opción–, así como diversos elementos plateados en la carrocería: alerón delantero especial con protección de bajos, barras de techo longitudinales,

umbrales laterales de las puertas y carcasas de los retrovisores. El equipamiento de los Kamiq Scoutline incluye también las ventanillas y la luneta posterior Sunset con los marcos cromados, mientras que el interior adopta paneles decorativos exclusivos –efecto madera de fresno de serie–, pedales con diseño de aluminio, asientos delanteros de altura ajustable con tapicería Scoutline –tejido transpirable Thermoflux y microfibras Suedia– y volante, pomo del cambio y forro del freno de mano en cuero.



Los Kamiq Scoutline se ofrecen con todos los colores de carrocería de la gama y con todos los motores: GNC, gasolina y diésel.



EL GENESIS GV80 ESTRENA DIÉSEL

Genesis, la división más exclusiva de Hyundai, ha desvelado por fin su primer SUV, bautizado GV80 y destinado principalmente a Norteamérica y Corea. La gran sorpresa es que dispondrá de un diésel 3.0 de seis cilindros con 278 CV, reservado al mercado coreano. Y habrá versiones con tracción trasera o total.

PORSCHE 718 GTS 4.0

La firma alemana ha añadido a la gama el 718 Cayman GTS 4.0 y el 718 Boxster GTS 4.0, dotados de un bóxer de seis cilindros con 400 CV que les permite alcanzar 293 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos. Los precios en España serán, respectivamente, de 94.580 y 96.888 euros.



Opel ofrece cuatro acabados para el renovado Insignia: Elegance, Ultimate, GS line y GSi. Este último, con 230 CV, equipa frenos Brembo con pinzas rojas, tracción total y una dirección más directa.

Nueva generación de motores

Más deportividad y ahorro para el Opel Insignia

La renovada gama Insignia, presentada por Opel en el reciente Salón de Bruselas, sigue ofreciendo las variantes Grand Sport –berlina– y Sports Tourer –familiar–, pero recupera la opción deportiva GSi, que estrena un motor 2.0 de gasolina turboalimentado que rinde 230 CV y va unido a un cambio automático de nueve marchas, al sistema de frenos electrohidráulico e-Boost, a la amortiguación electromecánica FlexRide y a la nueva tracción a las cuatro ruedas Twinster con diferencial trasero y reparto vectorial de par. El GSi Grand Sport homologa 8,3 l/100 km de gasto medio

WLTP y emisiones NEDC de 161 g/km. Y ahora todos los motores pertenecen a la misma generación, tanto los de tres cilindros –un 1.4T de gasolina con 145 CV y un diésel 1.5D de 122 CV– como los de cuatro –el 2.0T de gasolina en variantes de 200 y 230 CV, ambas con desactivación selectiva de cilindros–, a los que se sumará más adelante un 2.0 diésel. Todo eso, más las nuevas cajas de cambio de baja fricción y la incorporación de una parrilla frontal completamente activa permite reducir el consumo hasta en un 18 por ciento, bajando las emisiones incluso de 100 g/km NEDC.



Solo se fabricarán 30 unidades Bentley Mulsanne 6.75 Edition 'by Mulliner'

En primavera concluye la fabricación del Mulsanne, y Bentley le rinde un homenaje lanzando una serie especial de 30 unidades, creada por su departamento de vehículos especiales Mulliner, que recibe la denominación '6.75 Edition'. Nombre que se inspira en el V8 de la marca, que ha estado en producción 60 años contando sus distintas evoluciones, y que en este caso rinde 530 CV de potencia y 112,2 mkg, pues comparte su puesta

a punto con la mecánica usada en el Mulsanne Speed. El exterior se distingue por detalles cromados específicos en las ópticas, un emblema especial presidiendo el capó, la característica parrilla delantera Mulliner y llantas exclusivas de cinco radios de 21 pulgadas. El motor, firmado normalmente por un operario de la planta, viene rubricado en esta versión

por Adrian Hallmark, presidente de Bentley, y las salidas de aireación centrales basan su diseño en el tapón de aceite del V8.



Bentley cierra la producción del Mulsanne con esta versión equipada con un V8 6.75 de 530 CV.



PERFECT TIMING.

*GLOW IN THE DARK

- SUMERGIBLE 100M
- CRISTAL ZAFIRO CT
- CAJA EN ACERO 316 IP

NKM1937M02
P.V.P. 119€

Neckmarine

► El León de cinco puertas crece hasta los 4.368 milímetros de longitud y su distancia entre ejes es mayor. Curiosamente, es algo más bajo y estrecho.



► El León eHybrid, con mecánica híbrida enchufable PHEV de 204 CV, estará disponible con las dos carrocerías: cinco puertas y familiar Sportstourer.



Salto tecnológico

La cuarta generación del León bate todos los récords en innovación dentro de la firma española. Porque adopta algunos de los sistemas de asistencia más avanzados del momento y permitirá escoger entre cinco tipos de propulsión, incluyendo GNC, microhibridación y una mecánica híbrida enchufable de 204 caballos. Además, las dos carrocerías que forman la gama crecen en tamaño.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En el próximo Salón de Ginebra, en marzo, Seat estrena su cuarto León, un modelo que podría llegar a las tiendas en abril y que comparte la moderna plataforma MQB Evo –evolución de la usada en el León anterior– con las nuevas generaciones del Volkswagen Golf y el Skoda Octavia, y con el siguiente Audi A3. Al margen de una estética que progresa notablemente –los faros delanteros son similares a los del Tarraco y recurre a ópticas traseras LED que recorren el ancho de la carrocería–, el nuevo León crece bastante, pues la variante de cinco puertas –no habrá de tres puertas– se estira hasta los 4.368 milímetros de longitud –86 más que antes– y el familiar Sportstourer lo hace hasta 4.642 –93 más–; alargándose 50 milímetros en ambos la distancia entre ejes. La anchura, curiosamente, es algo menor –1.800 milímetros, 16 menos que antes–, mientras que la altura también disminuye 3 milímetros en las dos carrocerías: 1.456 el León 5p y 1.448 el Sportstourer.

La firma de Martorell explica también que el maletero del León ‘normal’ se mantiene en 380 litros, pero que la zona de carga del Sportstourer crece hasta 617 litros, 30 más que en el León ST preceden-

te. Además, se anuncia una optimización de la aerodinámica, pues el índice Cx baja un 8 por ciento.

Y en cuestión de mecánicas debe hablarse de revolución, pues Seat ofrecerá cinco tipos diferentes de propulsión: TSI, TDI, TGI, eTSI y eHybrid. De manera que el cliente podrá escoger entre las etiquetas C, ECO y 0 Emisiones.

Comenzando por los TSI de gasolina, el León adopta por vez primera los triclíndricos 1.0 turboalimentados, con potencias de 90 y 110 CV, situándose por encima los 1.5, dotados de desactivación activa de cilindros y con valores de 130 y 150 CV. En el caso de las unidades de 90, 110 y 130 CV se logra un 10 por ciento de eficiencia adicional al usarse un proceso de combustión de ciclo Miller. Por último, la gama de gasolina se corona con el 2.0 de 190 CV, asociado al cambio automático DSG de doble embrague.

En diésel la oferta inicial será también completa... e innovadora. Porque estrena los nuevos 2.0 TDI, dotados de un sistema de reducción catalítica SCR que realiza una inyección doble de AdBlue para reducir aún más las emisiones de NOx. Podrá escogerse entre la variante de 115 CV –sólo manual–, la de 150 –manual o DSG– y una de 150 –reservada al León

Sportstourer– combinada con la tracción total 4Drive y la transmisión DSG.

El tercer tipo de propulsión, con etiqueta ECO, es el 1.5 TGI de 130 CV –conocido ya de la generación actual–, capaz de funcionar con gasolina o gas natural comprimido. Los tres tranques de GNC admiten un total de 17,3 kilos de gas, que por sí solos darían para cubrir 440 kilómetros.

Etiqueta ECO recibirán también los

León eTSI por su microhibridación ‘Mild Hybrid’, estando disponibles dos variantes: 1.0 de 110 CV y 1.5 de 150. Ambos emplean un circuito eléctrico de 48 V, compuesto por un generador de arranque y una batería de iones de litio, que en determinadas situaciones de conducción



TENDRÁ MOTORES DE GASOLINA, DIÉSEL Y GAS NATURAL COMO EL DE AHORA, PERO TAMBIÉN HABRÁ ‘MILD HYBRID’ Y ‘PLUG-IN HYBRID’





▲ Todas las versiones equiparán apertura sin llave Kessy Go, tomas USB delante o detrás, faros EcoLED, pantalla central de 8,25 pulgadas y tecnología Seat Connect.

permiten circular en punto muerto con el motor apagado, recuperar energía al frenar y dar apoyo al motor de gasolina con su asistencia eléctrica.

Por último, y como tope de gama, esta cuarta generación estará disponible también con una mecánica híbrida enchufable PHEV que Seat bautiza eHybrid, y que se combinará con las dos carrocerías. Asocia un motor de gasolina 1.4 TSI y uno eléctrico –suman 204 CV de potencia– al cambio DSG de seis marchas y a una batería de 13 kWh de capacidad con la que se podrán recorrer unos 60 kilómetros en modo eléctrico, lo que garantiza su etiqueta 0 Emisiones.

Pero el arsenal tecnológico del nuevo León abarca también al capítulo de la seguridad y la asistencia de conducción, donde los sistemas ADAS abundan. Es el caso del Control Dinámico de Chasis (DCC) con modos de ajuste Sport y Comfort de los amortiguadores, o el Asistente de salida, que emite una alerta audible para evitar riesgos si, estando estacionados, abrimos una puerta cuando hay tráfico cerca. Asimismo, el Control adaptativo de la velocidad de cruce predictivo (ACC) posiciona al coche en función de los datos de ruta y GPS que el navegador reconoce, permitiendo corregir también la velocidad de acuerdo a la carretera, ya sean curvas, rotondas, cruces, límites de velocidad o áreas urbanas. Y mediante la cámara multifunción frontal reconoce las señales de tráfico y llega a ajustar la velocidad del coche si los límites cambian.

Para más adelante se anuncia también la incorporación del sistema de Asisten-



▲ El acabado FR apareja una suspensión específica y tiene detalles estéticos propios: paragolpes, salidas de escape simuladas, llantas de 17 pulgadas –18 en opción– y emblema FR.

cia en viaje, sinónimo casi de conducción automática porque une la información del ACC y del Lane Assist –avisa de la salida involuntaria del carril– para mantener el vehículo en el centro del carril y ajustar la velocidad al tráfico; una conducción asistida operativa hasta 210 km/h que incluso permitirá adelantar, pues solo habrá que activar el intermitente y, si el tráfico lo permite, el coche realizará la maniobra automáticamente. No obstante, el conductor deberá tener al menos una mano en el volante, pues si el sistema percibe que lo soltamos durante más de 15 segundos nos alertará con sonidos y avisos visuales; y si el usuario no responde llegará a frenar el vehículo automáticamente, incluso hasta detenerlo por completo gracias al asistente de emergencia 3.0.

Y avances también en cuestión de conectividad. El nuevo León contará con la instrumentación Digital Cockpit, cuyo cuadro configurable tiene 10,25 pulgadas, y el sistema multimedia estándar tendrá una pantalla central táctil de 8,25



LAS TRES GENERACIONES ANTERIORES Más de 2,2 millones de unidades vendidas

Desde la llegada de la primera generación en 1999, el León ha sido uno de los pilares de Seat, y eso se ha traducido en los 2,2 millones de unidades vendidas hasta la fecha, todas fabricadas en Martorell. El primer León, del que se vendieron más de 500.000 unidades, supuso el regreso de la firma española al segmento C –los precedentes fueron el Ritmo y el Ronda–, y fue el primer modelo de Seat en equipar el sistema de tracción integral de tipo Haldex, asociado a una suspensión multibrazo. También fue el primer Seat que superó los 200 CV, pues en el año 2000 apareció su versión Cupra, con motor 2.8 V6 de 204 CV. En 2005 llegaba la segunda generación del León, de la que se vendieron 675.000 unidades y que introdujo la dirección asistida

electromecánica, la inyección directa, el sistema Start&Stop o un alternador de recuperación de energía, y subió el listón de la seguridad: ESP mejorado, bloqueo electrónico del diferencial EDS, asistente de frenada EBA... Su variante Cupra R montaba un 2.0 TSI con 265 CV, todo un récord entonces entre los Seat de serie. Por último, en 2012 llega el tercer León, con Start&Stop en toda la gama y que ofrecía faros Full LED, siete airbag, asistente de luces cortas/largas, detector de fatiga, asistente de salida involuntaria de carril Lane Assist y sistema Full Link de conectividad. En julio de 2019 su producción ya había superado el millón de unidades, con hitos como el primer puesto en el ranking de ventas en España en 2017, 2018 y 2019.



pulgadas, mientras que el Navi System, con navegación 3D, conexión a internet y control de voz, aparece una de 10 pulgadas de tecnología Retina. Y con Full Link los clientes dispondrán de compatibilidad con Apple CarPlay –mediante bluetooth o WLAN– o Android Auto –por cable–. Además, el Connectivity Box opcional permitirá cargar el smartphone por inducción, y la aplicación Seat Connect dará acceso por control remoto a múltiples funciones, como datos de conducción, posición actual, estado del vehículo en cuanto a luces y puertas, alertas por velocidad excesiva de otro usuario... O la función e-Manager, que gestiona a distancia la recarga y climatización previa del León enchufable.



La tercera generación del i10 de Hyundai sorprende por una habitabilidad que crece de manera notable. Pero también por un estilo más joven y con más carácter. Y sobre todo por ofrecer tecnologías impropias de los modelos más baratos. Y no le hace ascos a los viajes fuera de la ciudad.



Más que urbano

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Hyundai renueva la movilidad urbana con el nuevo i10, que sigue apostando por mecánicas de combustión clásicas pese a que la marca coreana tendrá el 75 por ciento de su gama electrificada este año. No es el caso del i10, porque según Raf Van Nulff, responsable de la estrategia de producto y precio de Hyundai Motor Europa, «nos centramos en lo que el conductor necesita acorde a sus posibilidades. Y eso es un vehículo asequible, con motor de combustión como este i10».

Utilidad, por tanto, a un pre-

cio razonable es lo que pretende seguir ofreciendo Hyundai con este i10 del que ya ha vendido 1,1 millones de unidades desde 2008. Además adorna este argumento racional con otros más emocionales, como un diseño con más carácter o una elevada carga tecnológica no habitual en los modelos de este segmento y precio.

En el estilo exterior la parrilla delantera tiene mucha fuerza y recuerda al resto de la gama coreana; integra luces LED redondas como rango distintivo. Y destaca por capacidad de personalización, con una gama de 10 colores –tres

de ellos nuevos– para la carrocería y dos tonos de techo –negro o rojo– para combinar con los tonos exteriores hasta ofrecer 22 alternativas. Prácticamente no hay cambio en las cotas exteriores (crece medio centímetro en longitud), pero sí se multiplica la capacidad in-

terior gracias a una distancia entre ejes que aumenta cuatro centímetros. Con ello se consigue una habitabilidad sobresaliente. Un ejemplo, con un conductor de 1,75 de estatura al volante, detrás se puede acomodar un pasajero de la misma talla sin rozar con las rodillas el



▲ Dos colores para el techo, diez para la carrocería y 22 combinaciones diferentes ofrece el nuevo Hyundai i10.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 MPI	1.2 MPI
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.197
Potencia máxima/rpm	67/5.500	84/6.000
Par máximo/rpm	9,7/3.750	12/4.200
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man 5 vel/Aut 5 vel	Man 5 vel/Aut 5 vel
Frenos del./tras.	Discos vent/Discos	Discos vent/Discos
Neumáticos	175/65 R14	185/55 R15
Peso (kg)	921	932
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.670/1.680/1.480	3.670/1.680/1.480
Volumen maletero (l)	252/1.050	252/1.050
Capacidad depósito (l)	N.D.	N.D.
De 0 a 100 km/h (s)	14,8/17,8	12,6/15,8
Velocidad máx. (km/h)	156	171
Consumo mixto (l/100 km) WLTP	5/5,2	5,1/5,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	114/119	117/122
Precios desde... (euros)	10.690	N.D.

PRECIO	10.690 €
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 114 G/KM (WLTP)	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Habitabilidad interior y maletero. Equipamiento tecnológico. Comportamiento	Anchura en plazas traseras. Cambio automático sin uso manual. Detalles de acabado.



◀▶ La habitabilidad interior es sobresaliente, así como la calidad visual del salpicadero o la capacidad de maletero, con 252 litros de partida. Todas las versiones cuentan con una pantalla táctil de 8 pulgadas integrada con la instrumentación.



asiento delantero. Y con una cota de altura en las plazas traseras que también es sobresaliente. Por cierto, hay versiones de cuatro o cinco plazas.

Y si nos fijamos en sistemas de ayuda a la conducción y de seguridad, el i10 se convierte en referencia en su clase. Cuenta con los sistemas de Hyundai Smart Sense, entre ellos, asistente a la frenada de emergencia con detección de peatones, asistente automático de luces largas que cambia de forma automática entre luz de carretera y luz de cruce para ofrecer la

mejor visión y evitar deslumbramiento a otros conductores, asistente de mantenimiento de carril, de atención del conductor y sistema de reconocimiento de señales.

Con dos alternativas mecánicas de gasolina, el i10 presume de ser más que un simple urbano. Así lo demuestra en un recorrido de más de 300 kilo-



CONECTIVIDAD Líder entre los urbanos

Hyundai ha echado el resto en el apartado tecnológico. Si nos fijamos en las tecnologías de conectividad y comunicación vemos cómo cuenta con conexión del Smartphone a través de Apple CarPlay o Android Auto; dispone también de cámara de aparcamiento trasero o cargador inalámbrico del teléfono móvil. Y estrena en el segmento los servicios conectados de Blue Link que ya incorporan modelos de segmentos superiores. Servicios de conectividad para conocer en tiempo real ubicación y precio de gasolineras, parkings con plazas libres... También permite diseñar tu ruta de viaje en el móvil y enviarla al navegador del coche o la función Find my Car con la que se conoce en cada momento la ubicación del coche.

metros en Portugal. Conducimos por autopistas y carreteras de sierra, repletas de curvas, subidas y bajadas. La versión de 84 caballos con cambio automático brilla por suavidad sobre todo en autopista, pero al salir a carretera, sobre todo cuando pisamos a fondo el acelerador, sufre vacíos y no están inmediatos en su respuesta como esperaríamos. Además, no dispone de carril para cambiar manualmente, con lo que su uso es como un cambio automático clásico. La dirección es precisa y los frenos están a buen nivel. Y en cuanto a las suspensiones destacan por el

confort que transmiten.

Con la versión de cambio manual se consigue más carácter. Podemos estirar marchas y reducir de forma que los 84 caballos tengan brío. La palanca, además, es muy agradable tanto por manejo como por recorridos. En el resto de apartados calca las sensaciones de la variante automática. Ambos han demostrado, con tres personas a bordo, que sus límites están muy lejos de la ciudad. Y con un precio que parte de 10.690 euros con descuentos incluidos, el i10 demuestra estar preparado para mucho más que ser un simple utilitario.





▲ El acabado general es muy bueno y el puesto de conducción tiene diseño i-Cockpit, con volante pequeño e instrumentación —específica para esta versión híbrida— sobreelevada. La pantalla central ofrece datos sobre eficiencia y permite preservar la carga de la batería o programar su recarga.



◀ El 3008 Hybrid4 pierde maletero por la presencia de un segundo motor eléctrico bajo el plano de carga. Anuncia 395 litros.

Soluciones a pares

Al margen de los e-208 y e-2008 cien por cien eléctricos, Peugeot inicia el 2020 lanzando sus primeros híbridos enchufables: el 508 Hybrid, con carrocerías berlina y SW, y el 3008 Hybrid, con dos tipos de tracción y potencias hasta 300 CV. Acabamos de conducirlos... y la cosa promete.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Contra viento y marea, pues debimos luchar con la borrasca Gloria en la costa catalana, acabamos de ponernos al volante de los primeros Peugeot con mecánica híbrida enchufable. En concreto, el 508 Hybrid de 225 CV con tracción delantera —en sus dos carrocerías— y el 3008 Hybrid4 de tracción total y 300 CV, al que

pronto seguirá una versión de tracción delantera y 225 CV que aún no hemos podido conducir, pero de la que ya se sabe bastante.

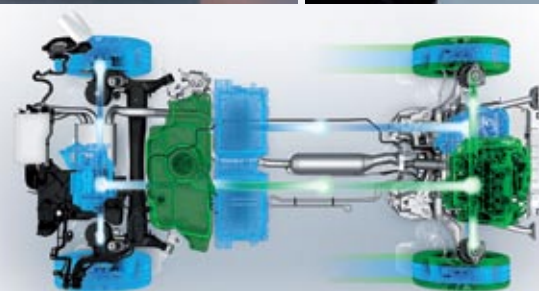
En el caso del 508 Hybrid, el motor 1.6 Turbo de gasolina rinde 180 CV y recibe como única ayuda el motor eléctrico —delantero también— de 110 CV, unido a una batería de 11,6 kWh que, al estar alojada bajo los asientos tra-

seros, no resta volumen al maletero. Y todo eso se combina con el cambio automático de 8 marchas, adaptado a las necesidades de un vehículo electrificado y que pasa a llamarse e-EAT8. Mantiene las levas de cambio —sólo actúan cuando está encendido el motor de gasolina— y añade un modo 'B' que acentúa la retención al decelerar en comparación con el programa 'D'. Además, hay

tres modos de conducción que el usuario puede elegir durante la marcha: Sport, Hybrid y Electric. Y si el coche equipa la suspensión activa opcional se añade un cuarto programa, Comfort, que es similar al Hybrid pero dulcifica el tarado de los amortiguadores.

En Electric solo funciona el motor eléctrico, y podemos alcanzar los 135 km/h, pero el sistema pasará automática-

mente a Hybrid si la batería se agota —se han homologado 54 kilómetros de autonomía media sin emisiones en la berlina y 52 en el SW, aunque pensamos que en la práctica serán 'algunos' menos—, si hemos seleccionado en la pantalla central que reserve una parte de la batería para más tarde —podemos elegir entre 10 y 20



▲ El 3008 Hybrid tiene un modo 4WD en el que traccionan las cuatro ruedas continuamente. Por encima de 135 km/h la tracción es delantera.

kilómetros, o el máximo posible—, si rebasamos los citados 135 km/h o si aceleramos con fuerza, aunque sea durante un segundo. Y en este último caso —en contra de lo que sería lógico— no vuelve a Electric, sino que permanece en modo Hybrid, aunque eso no implique que funcionen los dos motores, pues el programa híbrido

PRECIO DESDE **38.950 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 38 A 49 G/KM (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Rendimiento mecánico. Comportamiento. Etiqueta '0'. Agrado. Descuentos en el 3008.

DEBE MEJORAR

➖ Pérdida de maletero en 3008. Paso automático de Electric a Hybrid sin 'vuelta'. Peso elevado.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	508 HYBRID	508 SW HYBRID	3008 HYBRID	3008 HYBRID4
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598	1.598	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	180 CV / 6.000	180 CV / 6.000	180 CV / 6.000	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	30,6 / 3.000	30,6 / 3.000	30,6 / 3.000	30,6 / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO				
Potencia	81,2 kW (110 CV)	81,2 kW (110 CV)	81,2 kW (110 CV)	81,2+83 (110+113 CV)
Par	32,7 mkg	32,7 mkg	32,7 mkg	32,7+16,9 mkg
Pot. máx. total	225 CV	225 CV	225 CV	300 CV
Par máx. total	36,7 mkg	36,7 mkg	36,7 mkg	53,1 mkg
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 8 vel. eEAT8	Aut. 8 vel. eEAT8	Aut. 8 vel. eEAT8	Aut. 8 vel. eEAT8
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.795	1.820	1.836	1.928
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750/1.859/1.403	4.778/1.859/1.420	4.447/1.841/1.623	4.447/1.841/1.623
Maletero (l)	487 / 1.537	530 / 1.780	395 / 1.357	395 / 1.357
Capacidad del depósito (l)	43	43	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	11,6 kWh	11,6 kWh	13,2 kWh	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	8,0	N.d.	5,9
Velocidad máx. (km/h)	240	240	N.d.	235
Vel. máx. en eléctrico	135	135	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3	1,3	1,4	1,3
Emisiones CO ₂ (WLTP)	30 g/km	29 g/km	31 g/km	29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	54	52	57	59
Tiempo de recarga	Entre 2 y 7 horas	Entre 2 y 7 horas	Entre 2 y 7 horas	Entre 2 y 7 horas
Precios desde... (euros)	38.950	40.150	43.100	50.850



LA ARQUITECTURA BÁSICA, USADA EN 508 Y 3008, TIENE UN MOTOR ELÉCTRICO; PERO EL 3008 HYBRID4 LLEVA DOS MOTORES ELÉCTRICOS

2020 ES EL AÑO DEL 'ACELERÓN' ELÉCTRICO EN PEUGEOT



optimiza la eficiencia tirando solo del eléctrico, solo del térmico o de ambos.

Y si elegimos el modo Sport, el 508 Hybrid aviva sus reacciones porque disponemos con más facilidad de los 225 CV y 36,7 mkg, ya que el motor eléctrico apoya –siempre que haya carga suficiente en la batería– al de gasolina, lo que se traduce en unas brillantes prestaciones. De hecho, y pese a los 1.800 kilos del conjunto, podremos conducir de manera deportiva, tanto por su empuje como por el comportamiento, noble y aplomado.

A continuación probamos el 3008 Hybrid4, que ya dispone de un segundo motor eléctrico –va en el eje trasero para garantizar la tracción total– y tiene una batería algo mayor: 13,2 kWh. Hasta el punto de que se anuncian 59 kilómetros de alcance eléctrico continuado, cifra que también nos parece algo optimista. Entre el motor posterior y la potencia extra del 1.6 Turbo –rinde 200 CV en vez de 180– la potencia máxima combinada crece a 300 CV y el par máximo sube a unos apabullantes 53,1 mkg, lo que determina prestaciones de altísimo nivel que pusimos a prueba en una intrincada ruta por las montañas del litoral, donde alternamos los tres programas principales: Electric –da bastante juego, incluso en carreteras ‘de rally’–, Hybrid –es el modo de uso normal, pues se encarga de decidir cómo colaboran los tres motores– y Sport. A ellos suma el modo 4WD, que asegura tracción total permanente, incluso cien por cien eléctrica si la carga de la batería lo permite.



ELECTRICOS E HÍBRIDOS ENCHUFABLES Esto es solo el principio

Peugeot ha reunido en la localidad barcelonesa de Sitges, a tiro de piedra del circuito de Terramar, su flamante gama electrificada, encabezada por un e-208 cien por cien eléctrico que hemos podido conducir de nuevo –136 caballos, aceleración de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, 340 kilómetros de autonomía WLTP con su batería de 50 kWh y precios desde 32.100 euros, o 29.600 incluyendo descuentos– y que está sorprendiendo a la propia marca por su aceptación: el 27 por ciento de los pedidos en Europa del nuevo 208 corresponden a

esa versión. Y enseguida llega el e-208, que comparte motor y batería con el e-208 y anuncia una autonomía de 320 kilómetros. Sus precios, desde 36.050 euros, o 32.550 con descuento. A ellos se suman ya las variantes híbridas enchufables de 508 y 3008, pero Peugeot guarda otras sorpresas, y una podría ser el 508 Hybrid4, con tracción total y 300 CV. O las versiones Sport Engineered: la del 508 será un ‘plug-in hybrid’ de tracción total con unos 360 CV; y la del 208, un eléctrico de estética ‘GTI’ con prestaciones sorprendentes.



▲ Cambio con modo ‘B’ para retener más al decelerar y luz azul en el espejo interior para que se vea que vamos en eléctrico.

Lo peor, un peso muy elevado –apreciable en frenadas fuertes o curvas cerradas– y, sobre todo, la pérdida de volumen en el maletero.



◀ Ni el 508 Hybrid berlina ni su variante familiar SW pierden maletero al convertirse en híbridos: 487 litros anuncia el primero y 530 el segundo.



Aporte vitamínico

El Berlingo completa la gama con su versión más prestacional, dotada del tándem formado por el motor PureTech de 130 CV y el cambio EAT8.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El salto cualitativo dado por el nuevo Citroën Berlingo ha sido espectacular. Líder indiscutible de su segmento, completa ahora su gama con el lanzamiento de la versión más prestacional y exclusiva. Se trata del motor 1.2 PureTech tricilíndrico de gasolina con 130 CV asociado, sí o sí, a la eficiente transmisión automática EAT8 con convertidor de par.

Este tándem sólo está disponible con el completo acabado Shine y, de momento, en las versiones destinadas a

la familia o el ocio. No parece que tenga demasiada lógica en las Berlingo Van de uso comercial, donde prima el precio y el consumo.

Si se podrá elegir la talla de la carrocería, M o XL, así como el aforo, con cinco o siete plazas, todas ellas individuales y, en la variante larga, con regulación longitudinal para todas ellas.

La gestión del cambio se realiza mediante un mando giratorio. La tradicional palanca se destina a la gama de turismos. Cuenta con un programa manual ‘M’ que nos permite cambiar de manera secuencial

en las levas del volante, así como un programa ‘Eco’ para reducir el consumo a costa del rendimiento.

Sus prestaciones son más que brillantes, alcanzando los 200 km/h de velocidad máxima. En asfalto es un vehículo muy agradable, por la sensación de espacio, una buena visibilidad y su confort general y agradable tacto. Además, dispone en opción del asistente Grip Control, que contempla cinco programas para afrontar superficies con poca adherencia, como nieve, arena, barro, surcos... y se asocia a un práctico control de descensos.

A nivel de tecnología ofrece hasta 18 asistentes de conducción y avanzadas aplicaciones

PRECIO **27.000 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **119 A 122 G/KM (NEDC)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- + Versatilidad de uso. Habitabilidad y maletero. Tacto general agradable. Prestaciones brillantes.

DEBE MEJORAR

- Sensibilidad al viento lateral. Tamaño del portón trasero al abrir en espacios reducidos. Precio en talla XL.



▲ El cambio EAT8 se gestiona con este mando giratorio y desde las levas del volante.

en conectividad. Amplia es, asimismo, la oferta en cuanto a personalización.

El precio de esta versión arranca en los 27.000 euros, pero con descuentos la factura se queda en 21.000.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 130 M	PURETECH 130 XL
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199
Potencia máxima/rpm	129 CV / 5.500	129 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750	23,5 mkg / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.631	1.649
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.403 / 1.848 / 1.837	4.753 / 1.848 / 1.843
Volumen maletero (l)	775 / 3.500	1.050 / 4.000
Capacidad depósito (l)	61	61
De 0 a 100 km/h (s)	10,7	10,7
Velocidad máx. (km/h)	200	200
Consumo mixto (l/100 km)	7,0 (WLTP)	7,1 (WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	119 (NEDC)	121 (NEDC)
Precios desde... (euros)	27.000	29.775



▲ El nuevo motor PureTech 130 CV con cambio EAT8 se ofrece en las dos tallas de carrocería, M y XL, y con aforo de cinco o siete plazas.

 **GAMA COMPLETA** CON LA ACTUALIZACIÓN MECÁNICA DE QASHQAI Y X-TRAIL Y LA LLEGADA DEL JUKE, NISSAN VUELVE A LA CARGA

Dominio crossover



Desde hace 12 años, cuando con el Qashqai inventaron el segmento crossover, Nissan es referencia entre los SUV. Y este año, con la llegada del nuevo Juke, refuerza aún más sus argumentos para seguir su dominio en el grupo de coches que más crece.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

432.275 SUV ha vendido Nissan en España en los 12 años que han pasado desde que la marca japonesa inventara el segmento crossover con el primer Qashqai. Y de esos, 300.000 han sido las unidades del Qashqai que se ha comercializado en nuestro país. Es por eso, que si hay una marca que puede hablar con propiedad de este tipo de coches es Nissan. La firma japonesa mantiene en su gama tres variantes en el segmento crossover. El incombustible Qashqai –tercer modelo más vendido del año pasado y líder absoluto del segmento con más de 30.000 unidades–, el X-Trail, el segundo más vendido en España entre los SUV de siete plazas y que bajo la denominación Rogue es uno de los SUV más vendidos del mundo en los últimos años y el Juke, que vuelve con fuerza con su

nueva generación. Argumentos sólidos para que la marca siga siendo una de las preferidas en el segmento que más crece del mercado –acumula un 7 por ciento de la cuota de este tipo de vehículos– y que ya supone casi un 50 por ciento de las ventas totales en nuestro país.

Pero para seguir estando en vanguardia, en los últimos meses, tanto el Qashqai como el X-Trail se han beneficiado de la llegada de nuevos motores más limpios y eficientes e igual de prestacionales. Propulsores como el 1.3 desarrollado por la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi y Daimler que en los SUV de Nissan se ofrecen con alternativas de 140 y 160 caballos y se pueden combinar con el nuevo cambio automático DCT de doble embrague. A eso se añade la tecnología ProPilot que ofrece avances en busca de la conducción autónoma, permitiendo conducir

en autovía de modo autónomo manteniendo el coche en el carril y adaptando su velocidad a la de los coches que circulan a su alrededor. Y ahora, para defenderse de una competencia feroz ambos estrenan una versión N-Tec que apuesta por un alto contenido tecnológico (ver recuadro).

Y el tercer modelo en discordia, el Juke, llega con su segunda generación al segmento que más crece del mercado. El Juke se convierte en el modelo más conectado de la historia de la marca –es el primero que va a ofrecer en breve conexión wifi incorporada, además de ofrecer control de varias de sus funciones a través de Google Home– y, junto al Leaf en el modelo más tecnológico de la firma. Además de la tecnología ProPilot cuenta con los más avanzados sistemas de seguridad que le han permitido alcanzar las cinco estrellas en los test de EuroNCAP.

A eso se une un diseño deportivo de cierto aire coupé que se combina con una versatilidad sorprendente –su maletero, con 422 litros es de los mejores del segmento– y con una disposición mecánica que combina eficiencia y rendimiento. Se ha optado por un único motor el tricilíndrico 1.0 DIG-T de 117 caballos que se puede combinar con un cambio automático de seis marchas o uno automático DCT de doble embrague y siete relaciones con levas en el volante.

Los tres conforman una familia capaz de todo como hemos comprobado en mitad de la borrasca ‘Gloria’ camino del Cabo de Creus, en Girona. Los SUV de Nissan han desafiado las inclemencias del tiempo, en unos recorridos por todo tipo de carreteras –salvo autopista, pues la AP7 estaba cortada por el temporal–. Carreteras locales de



doble sentido, por la costa y el interior han permitido refrescar contacto con los Qashqai y X-Trail. En ambos casos volvemos a destacar su comodidad y versatilidad. Los dos modelos probados, con cambio automático, son ideales como coches familiares. Brillan por suavidad y confort y no les falta carácter aunque en el caso del X-Trail se le notan los kilos de más, que le pasan factura en la viveza de la respuesta.

Y el Juke, en este caso con cambio manual, nos vuelve a

sorprender por su divertido comportamiento. El cambio es rápido y preciso en su manejo y el Juke muestra gran agilidad. Recupera muy bien y estira las marchas con contundencia. Sus suspensiones son firmes pero cómodas y las sensaciones al volante son muy dinámicas. Sus tres modos de conducción que se seleccionan con un botón tras el cambio: ECO, Standard y Sport, dan aún más picante a su comportamiento. Con el Juke llegamos hasta Creus,

La gama de SUV de Nissan ha permitido a la marca conseguir el 7 por ciento de cuota de mercado en 2019.

donde el viento sopla con virulencia. Y allí una vez más se confirma, tras una jornada de pruebas con todo tipo de alter-

nativas, que Nissan domina a la perfección el segmento de los SUV desde hace 12 años. Y quiere seguir haciéndolo.

N-TEC QASHQAI Y X-TRAIL, A LA ÚLTIMA

Nissan lanza dos versiones limitadas para el Qashqai y el X-Trail que mezclan diseño y tecnología del máximo nivel. Denominadas N-TEC destacan en ambos casos por su estilo exterior con detalles exclusivos en negro, como las llantas de aleación de 19 pulgadas en el Qashqai y 18 en el X-Trail o los faros oscurecidos. En el interior, asientos tapizados en Alcantara entre

otros detalles. Y desde el punto de vista tecnológico, incorpora los últimos avances de la marca, como el sistema de asistencia a la conducción Nissan ProPilot y el asistente inteligente de aparcamiento. Y el clásico Escudo de Protección Inteligente, un programa de seguridad integral exclusivo de Nissan. Para la conectividad dispone del sistema de información y entretenimiento NissanConnect, que

incluye Apple CarPlay y Android Auto que garantizan conexión permanente. Desde este mes de enero ya están disponibles ambos modelos. En el caso del Qashqai son

1.500 unidades con un precio a partir de 25.200 euros con descuentos incluidos. Y del X-Trail, que costará a partir de 26.900 euros incluidos descuentos, se ofrecerán 400 unidades.

Aire tecnológico en el estilo exterior. Y por dentro, los últimos avances en esta versión N-Tec de los SUV de Nissan.





MOTRICIDAD LA TRACCIÓN 4X4 ES UN PLUS DINÁMICO QUE AUMENTA LA SEGURIDAD. EL TECHO EN NEGRO, DE SERIE; EN EL CAPÓ, OPCIONAL



▶▶ La presentación de esta variante 'plug-in hybrid' tiene detalles específicos en el cuadro y en la pantalla táctil del salpicadero. Ofrece cuatro programas de conducción: Hybrid, Eléctrico, 4x4 y Sport.



◀◀ La tracción total es un plus por dinamismo y seguridad. El motor eléctrico trasero siempre está vigilante. La batería se ubica debajo de los asientos traseros.

El primero de la saga

Hemos conducido el primer modelo híbrido enchufable de Opel, que presume de 300 CV, tracción total, cuatro programas de conducción y hasta 59 kilómetros de autonomía eléctrica. Refinado, eficiente, confortable y muy agradable al volante, ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

En 2024 toda la gama Opel estará electrificada. Ya habíamos conducido el Corsa eléctrico, y ahora hemos tenido ocasión de ponernos al volante del primer híbrido enchufable de la marca alemana, el Grandland X Hybrid4.

Este modelo contempla un motor de gasolina 1.6 turbo con 200 CV y dos propulsores eléctricos, uno delantero de 110 CV y otro trasero de 113, que dotan al conjunto de tracción total. Además, monta una batería de 13,2 kWh de capacidad, vital para que este vehículo presuma de una autonomía eléctrica de has-

ta 59 kilómetros, según el ciclo mixto WLTP. Ya está a la venta con el acabado superior Ultimate por 53.000 euros, aunque con descuento se quedaría en 43.800.

En abril le acompañará una

segunda variante, bautizada Hybrid, con tracción delantera –prescinde del motor eléctrico trasero–, que rinde 225 CV y rebaja la factura hasta los 43.100 euros PVP. Los dos son ‘cero emisiones’.

Acabamos de probar la variante más potente en un recorrido por carretera y autopista. Primer punto: hay que ser un lince para llegar a los 59 kilómetros de autonomía eléctrica, aunque todo dependerá de nuestra eficiencia en la conducción, el recorrido, el clima... Complicado en cualquier caso, aunque superar los 40 es muy factible.

De todas formas, podemos reservar el nivel de la carga de la batería desde la función e-Save en la pantalla central, fijando 10 o 20 kilómetros, o la totalidad de la autonomía. Así podremos circular de manera eléctrica cuando queramos.

El Grandland X Hybrid4

el delantero cuando es necesario. Y puede hacerlo hasta los 135 km/h.

El modo Híbrido busca

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	HYBRID	HYBRID4
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.598	1.598
Potencia máxima/rpm	180 CV / 6.000	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	30,6 mkg / 3.000	30,6 mkg / 3.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	81,2 kW (110 CV)	81,2+83 kW (110+113 CV)
Par	32,7 mkg	32,7 + 16,9 mkg
Pot. máx. total	225 CV	300 CV
Par máx. total	36,7 mkg	53,1 mkg
Tracción	Delantera	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Peso (kg)	n.d.	1.875
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477 / 1.856 / 1.609	4.477 / 1.856 / 1.609
Maletero (l)	390 / 1.528	390 / 1.528
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	13,2 kW/h	13,2 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,9	6,1
Velocidad máx. (km/h)	225	235
Vel. máx. en eléctrico	135	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,4	1,3
Emisiones CO2 (NEDC - WLTP)	35 g/km - 31 g/km	34 g/km - 29 g/km
Alcance en eléctrico (km)	57	59
Tiempo de recarga	Entre 1:50 y 7:10 horas	Entre 1:50 y 7:10 horas
Precios desde... (euros)	43.100	53.000



el equilibrio, el Sport apuesta por el rendimiento con los tres motores a pleno pulmón y el 4x4, la óptima motricidad dentro y fuera del asfalto. El motor térmico se encargará de alimentar la batería, si es necesario, para que el eje trasero no se quede sin tracción.

En carretera, a una media de 60 km/h, hemos registrados consumos de 1,2 l/100 km. En autopista, a 130 km/h, se incrementó hasta 5,5 litros, y cuando la batería dijo adiós el consumo medio subió hasta los 9,3 litros. Por cierto, el cambio es auto-

mático de ocho relaciones, que sólo se pueden gestionar cuando el motor de gasolina arranca, como es lógico.

El tiempo de carga de la batería depende de la toma. En un cargador de 3,7 Kw necesita cuatro horas para completar la carga; en un 'wallbox' de 7,4 se haría en 1 hora y 50 minutos, mientras que en casa, a 1,8 kW –el cable de serie– supera las siete horas.

Refinado en marcha, confortable, amplio y modulable como el resto de la gama, esta variante 'plug-in hybrid' se rodea de un completísimo equipo y funciones propias en conectividad desde 'myOpel'.

PRECIO **53.000 €**

EMISIONES DE CO₂: 34 G/KM (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+ Consumos atractivos. Prestaciones. Tracción total. Amplitud y confort de marcha.</p>	<p>- Precio PVP algo elevado. Incremento de peso. Tiempo de carga con el cable de serie.</p>

LA BATERÍA Y EL RESTO DE LA PARTE ELÉCTRICA SE GARANTIZAN POR 8 AÑOS O 160.000 KILÓMETROS

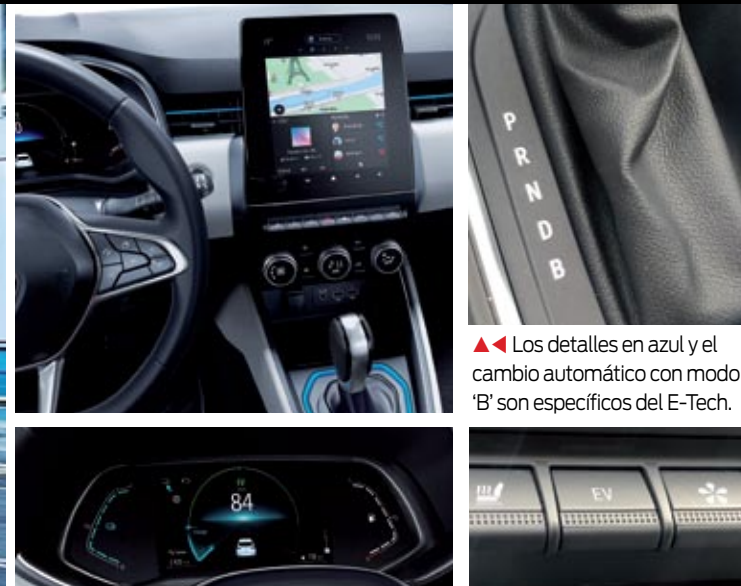


El primer híbrido autorrecargable de Renault es el Clio E-Tech, una versión con etiqueta ECO que rinde 140 CV y pretende reducir un 40 por ciento el consumo en ciudad. Tecnología derivada de la Fórmula 1 para un utilitario que nos ha convencido dinámicamente en los primeros kilómetros que lo hemos conducido.



NUESTROS PRIMEROS 40 KILÓMETROS
Protagonismo eléctrico

Nuestra primera toma de contacto con el Clio E-Tech Hybrid en las cercanías de París nos ha permitido descubrir un coche agradable y de buenas prestaciones cuya parte eléctrica tiene bastante protagonismo al circular por ciudad a baja velocidad, pero también en trayectos interurbanos por carreteras locales. El escaso kilometraje cubierto y nuestro ritmo de marcha irregular –poníamos a prueba el coche ante situaciones variadas– impiden sacar conclusiones precisas sobre el consumo real, pero la ruta nos permitió ver que el promedio sí será moderado a poco que lo cuidemos, que se pueden cubrir algunos kilómetros en modo eléctrico –entre 3 y 4, aunque Renault dice haber llegado a completar 9,8 kilómetros en sus ensayos internos– y que la batería va cargándose y descargándose continuamente –el nivel de carga suele estar siempre entre el 30 y el 70 por ciento–, de manera que siempre contamos con reserva de energía para apoyar al motor de gasolina. Además, el modo ‘B’ del cambio genera una mayor retención, muy útil, al decelerar.



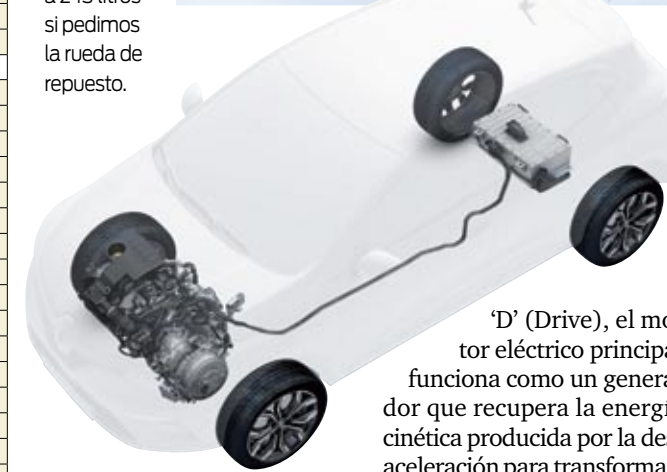
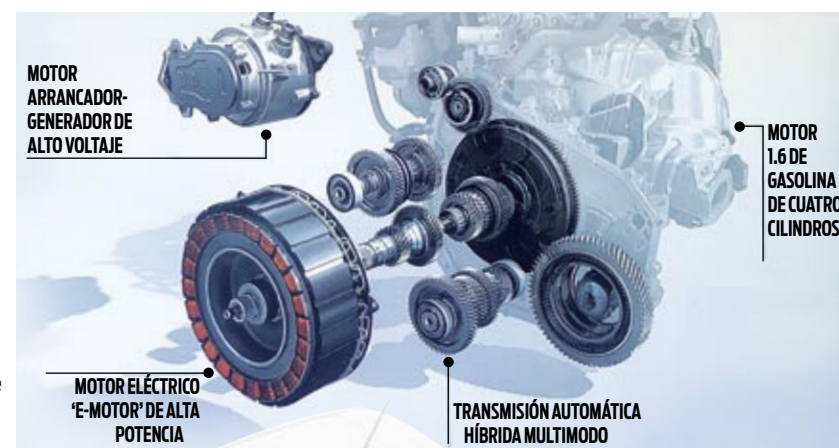
Los detalles en azul y el cambio automático con modo ‘B’ son específicos del E-Tech.

La instrumentación también es especial, pues muestra la carga de la batería –rojo izquierdo– y el flujo de energía. Y hay un botón ‘EV’.

el arranque –por eso hay mucho par desde el primer momento–, además de adaptarse a las más variadas situaciones de conducción porque puede funcionar como hibridación en serie, paralela o serie-paralela. Y es que los motores son capaces de trabajar de forma independiente o conjunta para mandar la potencia a las ruedas en función de las necesidades de aceleración o de las oportunidades de recarga de la batería, una gestión que se realiza según 15 combina-

ciones diferentes entre los tres motores y las marchas engranadas. Cambios de modo automáticos que son, por cierto, imperceptibles al volante.

La batería Hitachi de 1,2 kWh y 230V pesa 38,5 kilos y va debajo del maletero, al que resta capacidad: medido en litros de agua, baja de 391 a 318; o a 243 litros si pedimos la rueda de repuesto.



‘D’ (Drive), el motor eléctrico principal funciona como un generador que recupera la energía cinética producida por la desaceleración para transformarla en electricidad y enviarla a la batería. Y podemos recuperar aún más energía –35 kW en vez de 15 kW– poniendo el cambio en ‘B’ (Brake), pues

ahí el motor eléctrico aporta un frenado complementario para reenviarlo a la batería.

Asimismo, cuando pisamos el pedal de freno activamos realmente un frenado eléctrico, que llegado el caso se reforzará con la contribución hidráulica procedente de las pastillas de freno –todo este ‘operativo’ no se traduce en un tacto impreciso o poco progresivo del pedal–, y en esa situación el motor eléctrico también desvía energía sobrante para recargar la batería y garantizar que a velocidades de hasta 70 ó 75 km/h el protagonismo sea para la parte eléctrica del coche.

Un híbrido sensato

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En el Salón de París de 2014 Renault desveló un ‘concept’ llamado EOLAB con más trascendencia tecnológica para el futuro de la marca de lo que muchos pudieron creer entonces. Porque sentaba las bases de la nueva estrategia de electrificación de la firma del rombo que ahora empieza a dar sus frutos en forma de versiones E-Tech. A lo largo del año llegará el Captur E-Tech Plug-In, un SUV con mecánica enchufable de 160 CV capaz de

circular 50 kilómetros en modo eléctrico –65 en ciudad–; aunque antes estará disponible este Clio E-Tech Hybrid que probábamos a comienzos de diciembre junto a la capital gala, y del que ya podemos contar nuestras impresiones.

Aprovechando su experiencia en Fórmula 1 y tomando como base la moderna plataforma CMF-B, Renault ha creado un híbrido muy avanzado que asocia un propulsor de gasolina –de 91 CV– a dos motores eléctricos, un cambio multimodo sin embrague

y una batería de iones de litio que, ubicada bajo el maletero, resta un 19 por ciento del volumen destinado a equipajes.

Como protagonista térmico se opta por un 1.6 atmosférico de cuatro cilindros con inyección multipunto que Nissan emplea en varios modelos a la venta en Norteamérica –los ingenieros desestimaron el uso de un motor de ciclo Atkinson–, apoyado por dos motores eléctricos: el primero proviene del Nissan Serena ePower –una versión electricificada que triunfa en Japón–,

mientras que el segundo, fabricado por Denso, es común al BMW i8. Sumemos a eso la batería de 1,2 kWh y 230 voltios suministrada por Hitachi –en el Captur enchufable se empleará una de 9,8 kWh y 400 voltios producida por LG Chem– y ya tenemos un conjunto que solo falta completar con una transmisión. Y Renault se ha volcado en eso, proponiendo una caja de multimodo de ‘crabots’ sin embrague –toda una primicia en coches de serie– que prioriza la conducción eléctrica desde



PRECIO (EN FRANCIA) 22.500 €

EMISIONES DE CO₂: MENOS DE 100 G/KM (WLTP)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Prestaciones y consumo. Agrado de uso. Protagonismo de la parte eléctrica. Etiqueta ECO.

DEBE MEJORAR

Plazas traseras solo correctas. Menos maletero. Depósito de 39 litros. Velocidad máxima.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.597
Potencia máxima/rpm	91 CV
Par máximo/rpm	N.d.
MOTORES ELÉCTRICOS	
Motor 1 (e-motor)	36 kW (49 CV)
Motor 2 (generador)	15 kW (20 CV)
Pot. máx. total	140 CV
Par máx. total	N.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. multimodo
Frenos del./tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	1.274
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.050/1.798/1.440
Maletero (litros de agua)	318
Capacidad del depósito (l)	39
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	1,2 kWh
Peso de la batería (kg)	38,5
De 0 a 100 km/h (s)	menos de 10,0
De 80 a 120 km/h (s)	6,9
Velocidad máx. (km/h)	186
Vel. máx. en eléctrico	75
Consumo mixto (l/100 km)	N.d.
Emisiones CO ₂ (WLTP)	menos de 100 g/km
Alcance en eléctrico (km)	3-4+

En cuanto a la regeneración de la batería, si el conductor levanta el pie del acelerador y la palanca de cambio está en

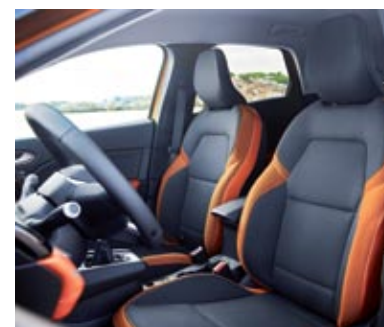


HASTA 160 CV SON LOS QUE OFRECERÁ LA VERSIÓN E-TECH, UN HÍBRIDO ENCHUFABLE QUE LLEGA EN VERANO CON ETIQUETA 'CERO'

El salto experimentado en todos los aspectos por la segunda generación del Captur es digno de admiración. Entra por los ojos, presume de funcionalidad, sorprende su dinámica, saca un sobresaliente en seguridad y su gama de motores tiene opciones para todos los gustos, incluso para los más 'verdes'.



▲ Dentro abundan los materiales blandos y se agradece su ergonomía. De serie tiene pantalla de 7 pulgadas y cuadro digital. Esta de 9,3 es opcional. Si tienen cambio EDC, hay una consola flotante.



▲ Sus asientos delanteros son muy cómodos y la banqueta trasera, de una pieza, se puede desplazar 160 milímetros.



◀▶ Con cinco plazas el maletero varía entre 377 y 455 litros. Su imagen exterior ha ganado muchos puntos.

Mejor que nunca

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Vender 1,5 millones de unidades del Captur –llega a 70 países– desde 2013 hizo que la firma del rombo se luciera a la hora de lanzar su segunda generación, que también se fabrica para todo el mundo en la factoría de Valladolid.

Este Captur nace desde la plataforma CMF-B, estrenada hace cuatro meses por el Clio. Y esto es ya toda una declaración de intenciones, porque esa base le permite crecer 11 centímetros a lo largo. Para que te hagas una idea, el primer Scénic medía 4,17 metros y el Mégane II, 4,21. Y eso se combina con un diseño que entra por los ojos, ayudado por una sensacional capacidad de personalización –cuatro tonos para el techo, diez para la carrocería, llantas de 16 a 18 pulgadas...– que permi-

te hasta 90 combinaciones diferentes. Y lo mejor de todo es que desde el acabado más sencillo, denominado

Life, los Captur equipan iluminación Full LED.

En su interior sorprende el espacio ganado frente a

su antecesor, que se conjuga con un extra de versatilidad concebido gracias a una banqueta trasera que se regula longitudinalmente 16 centímetros para jugar con su maletero. Y es que usando cinco plazas, este –tiene doble fondo e incluso rueda de repuesto– oscila entre 377 y 455 litros.

Delante todo recuerda al nuevo Clio, salvo porque su asiento va más alto y facilita el acceso, además de mejorar la visibilidad. Se agradece tanto su ergonomía –la unidad que condujimos tenía pantalla de 9,3 pulgadas, pero hay botones físicos que simplifican la vida a bordo–, como la calidad, ya que abundan los plásticos de tacto blando. También se agradecen los huecos interiores, que suman 27 litros, o detalles como los puertos USB, la toma de 12 V o las salidas de aire posteriores,



▲ La iluminación exterior Full LED es de serie en todos los Captur, que ahora ofrecen llantas de hasta 18 pulgadas con gomas 215/55.

PRECIO DESDE 16.631 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 122 A 141 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Nueva imagen. Calidad. Amplitud y funcionalidad. Motores TCe. Seguridad. Precio.	Sonidos aerodinámicos. Sin modo secuencial en los EDC. Tambores de freno.

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 CV / 5.000	130 CV / 5.000	155 CV / 5.500	95 CV / 3.750	115 CV / 3.750
Par máximo/rpm	16,3 mkg / 1.750	24,5 mkg / 1.450	27,5 mkg / 1.600	24,5 mkg / 1.650	26,5 mkg / 1.700
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6 vel. o EDC 7 vel.	EDC, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. o EDC 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	215/65 R16	215/60 R17	215/60 R17	215/60 R17	215/60 R17
Peso (kg)	1.190	1.234 (EDC: 1.259)	1.266	1.295	1.303 (EDC: 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)	377-455 / 1.275	377-455 / 1.275	377-455 / 1.275	377-455 / 1.275	377-455 / 1.275
Capacidad depósito (l)	48	48	48	46	46
De 0 a 100 km/h (s)	13,3	10,6 (EDC: 9,6)	8,6	N.d.	11,9 (EDC: 11,0)
Velocidad máxima (km/h)	173	195 (EDC: 193)	202	N.d.	197 (EDC: 186)
Consumo mixto (l/100 km)	5,9	6,2 (EDC: 6,2)	6,2	4,6	4,7 (EDC: 4,6)
Emisiones CO ₂ WLTP (g/km)	133	141 (EDC: 139)	139	122	123 (EDC: 122)
Precios desde... (euros)	16.631	19.624	24.089	20.348	21.239

nada habitual en este segmento.

Renault ofrece un motor para cada necesidad y el equilibrio lo pondrá el TCe 130 sin duda alguna. Nosotros probamos el TCe 155, que presume de prestaciones y que en exclusiva se combina con el cambio EDC,

una transmisión de doble embrague con siete velocidades y levas en el volante.

Se trata de una mecánica realmente agradable, que empuja con energía y que aporta un toque dinámico, sobre todo si optamos por el modo Sport desde el Multi-Sense. Ahora bien, no ofrece

un programa secuencial y si tocamos una leva para reducir o subir marcha, enseguida vuelve a D y no respeta nuestra voluntad.

Al margen de esto, el nuevo Captur ofrece una sensacional dinámica y ahora la suspensión trasera no es tan dura y nerviosa como antes.

Si bien, destaca que todos equipen tambores de freno detrás... cuestionable aunque sea por imagen en esta versión de 155 caballos.

Todos los Captur, gasolina o diésel obtienen la etiqueta 'C' de la DGT, y habrá que esperar al futuro TCe 100 GLP, que llega en marzo, para ver el único 'ECO' de la gama, mientras que la versión E-TECH, un avanzado híbrido enchufable con batería de 9,8 kWh de capacidad, aparecerá en verano y con etiqueta 'Cero'.

La plataforma CMF-B también le permite ofrecer los más avanzados sistemas de seguridad y de ayuda al conductor, como el asistente a la conducción semiautónoma, el regulador de velocidad con Stop&Go, luces de carretera automáticas, alerta de ángulo muerto... Todo lo necesario y más para conseguir cinco estrellas EuroNCAP.



PRECIO DESDE	81.650 €
EMISIONES OFICIALES: DESDE	159 G/KM
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Acabado. Rendimiento dinámico. Tecnología. Prestaciones. Confort interior
DEBE MEJORAR	
-	Peso elevado. Inercias en marcha. Visibilidad posterior. Consumo alto. Precio

Poderoso caballero

Renovación total para el SUV coupé de BMW con toda la tecnología disponible en la marca. Y la máxima deportividad.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

En 2008, BMW lanzaba el X6, que combinaba en una carrocería el estilo deportivo de un coupé con la versatilidad que ofrece un SUV. Todo ello envuelto en una carrocería amplia y capaz, propia de un modelo tope de gama. Ahora lanza la tercera generación que apuesta por una mayor deportividad, en su estilo y también en sus características. Sin olvidar, ni mucho menos, la versatilidad. Por eso, crece 2,6 centímetros de longitud y baja la altura seis milímetros

para garantizar un comportamiento más deportivo.

El estilo exterior se refuerza en un frontal con una gran parrilla como en los últimos lanzamientos de la marca -Serie 8, X7...-. Una parrilla activa que se abre o cierra para mejorar la aerodinámica y que, de forma opcional, puede iluminarse, lo que le da un aire aún más exclusivo. Y en la parte trasera lo más destacable es la iluminación, realizada con un estilo muy horizontal.

El interior mantiene las líneas maestras de los nuevos lanzamientos, un salpicadero

orientado hacia el conductor, con una pantalla táctil central flotante. Y cuenta con los últimos avances de confort, lujo y exclusividad.

Para la propulsión cuenta con mecánicas vistas en los Serie 8 o el X7, en todos los casos con cambio Steptronic de 8 velocidades y la tracción total xDrive que reparte par de manera más rápida y precisa. Además, el X6 cuenta con un chasis puesto a punto para dar satisfacción a su conductor en todas las circunstancias, tanto en conducción deportiva en carretera como fuera de ella, en off road, donde brilla por sus 21,6 centímetros de altura libre al suelo que le permite salir del asfalto sin problemas.

Cuenta con un eje delantero de doble horquilla y uno trasero multibrazo con cinco brazos, control dinámico de los amortiguadores (Dynamic Damper Control) de serie, suspensión Adaptive M Professional, con estabilización activa del balanceo y la Dirección Activa Integral. Y puede ofrecer suspensión neumática de dos ejes con autonivelación automática que permite variar la altura del coche hasta 8 centímetros desde un mando en el interior. Y si todo esto no es suficiente, está disponible un paquete off-road con cuatro modos para mejorar el comportamiento en nieve, tierra, gravilla y rocas.

Al volante se muestra como un gran rodador, un modelo muy cómodo para los pasajeros, que viajan envueltos en una atmósfera de gran exclusividad y con un nivel de prestaciones sobresaliente.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	xDrive 40i	M50i	xDrive 30d	M50d
Disposición	Del. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	8, en V	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.998	4.395	2.993	2.993
Potencia máxima/rpm	340/5.500-6.500	530/5.500-6.000	265/4.000	400/4.400
Par máximo/rpm	45,9/1.500-5.200	76,5/1.800-4.600	63,2/2.000-2.500	77,5/2.000-3.000
Tracción	Total	Total	Total	Total
Caja de cambios	Auto 8 vel.	Auto 8 vel.	Auto 8 vel.	Auto 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc.vent./Disc.vent.	Disc.vent./Disc.vent.	Disc.vent./Disc.vent.	Disc.vent./Disc.vent.
Neumáticos	265/50 R19	275/40R21-315/35R21	265/50 R19	275/40R21-315/35R21
Peso (kg)	2.055	2.235	2.110	2.260
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.935/2.004/1.696	4.935/2.004/1.696	4.935/2.004/1.696	4.935/2.004/1.696
Volumen maletero (l)	580/1.530	580/1.530	580/1.530	580/1.530
Capacidad depósito (l)	83	83	83	83
De 0 a 100 km/h (s)	5,5	4,3	6,5	5,2
Velocidad máx. (km/h)	250	250	230	250
Consumo mixto (l/100 km)	8	10,4	6,1	6,9
Emisiones CO2 (g/km)	181	237	159	181
Precios desde... (euros)	81.650	115.500	83.000	115.500



▲ La trasera es muy característica con el nuevo diseño de la iluminación. El interior, de máxima calidad y acabados exquisitos.



De vacaciones con...
Motor16



California, Bahamas, Sudáfrica, Isla Mauricio, Caribe, Canarias...

Motor16 te acerca a tus vacaciones soñadas

Con **Intertour7** podrás disfrutar de una semana en más de 5.000 hoteles y resorts de todo el mundo para hasta 6 personas desde menos de 300 euros.

Mándanos este código **202820M16** y el que se publicará en el número 1772 a **motor16@motor16.com** con la referencia 'Promoción Vacaciones'. Indícanos tu nombre, número de teléfono y un correo electrónico y te enviamos el código y las instrucciones para acceder a esta oferta

¡Participa!!

Entra en **www.intertour7.com** y descubre tu destino favorito



PRECIO 24.450 €

EMISIONES OFICIALES: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Maniobrabilidad en ciudad. Eficiencia. Personalización. Conectividad. Rapidez de las recargas.

DEBE MEJORAR

- Autonomía justa. Suspensiones muy firmes. Detalles de acabado. Precio. Maletero del ForFour.

Ecologista de ciudad

Smart se vuelve cien por cien respetuosa con el medioambiente. Y es que ForTwo y ForFour ahora se ofrecen únicamente con motor eléctrico.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

En octubre de 2018 Smart anunciaba un cambio radical, al eliminar de su gama las mecánicas térmicas.

Los actualizados ForTwo y ForFour llegan ahora al mercado, y lo hacen con una conocida mecánica eléctrica, porque tanto el motor de 60

kW—equivalente a 82 CV—como las baterías de 17,6 kWh son las empleadas desde antes de su puesta al día.

Ideales para un entorno urbano, permiten una autonomía media en ciclo WLTP de 133 kilómetros, que aún para moverse por la ciudad se nos antojan algo justos; sobre todo en los ForFour, que gracias

a su tamaño permiten un extra de funcionalidad fuera de la urbe.

Bien es cierto que se recargan de forma rápida, estando listos en poco tiempo para continuar con nuestra rutina.

Sorprenden sus rápidas reacciones, su capacidad de acelerar o su maniobrabilidad, lo que les permite devorar kilómetros y kilómetros en ciudad. No estaría de más un mejor aislamiento acústico—se transmite mucho ruido de rodadura—o unas suspensiones menos fimes, poco agra-

ciadas a la hora de negociar irregularidades.

El cambio de imagen ha traído consigo nuevos grupos ópticos, así como nuevas opciones de personalización para los tres: ForTwo Coupé, ForTwo Cabrio y ForFour.

Sus habitáculos también lucen nuevas pinceladas estéticas, y un sistema de calefacción algo más potente no les vendría nada mal. Tampoco les sentaría mal un cargador inalámbrico para nuestro smartphone, porque estos actualizados Smart presumen de conectividad gracias a los nuevos servicios, que incluso permiten compartir vehículo con familiares o amigos por medio de una App, o conocer su estado desde nuestro reloj inteligente.

FICHA TÉCNICA

	FORTWO EQ	FORFOUR EQ
Potencia máxima	60 kW (82 CV)	60 kW (82 CV)
Par máximo	160 Nm (16,3 mkg)	160 Nm (16,3 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Tambores	Discos ventilados/Tambores
Peso en vacío (kg)	1.095 (Cabrio: 1.125)	1.200
Largo/Ancho/Alto (mm)	2.695/1.663/1.555	3.495/1.665/1.554
Maletero (l)	230 (Cabrio: 190)	185/975
Neumáticos del./tras.	165/65 R15-185/60 R15	165/65 R15-185/60 R15
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	17,6 kWh	17,6 kWh
De 0 a 60 km/h (s)	4,8 (Cabrio 4,9)	5,2
De 0 a 100 km/h (s)	11,6 (Cabrio: 11,9)	12,7
Velocidad máxima (km/h)	130 (Cabrio: 130)	130
Consumo mixto (kWh/100 km)	17,4 (Cabrio: 17,8)	18,0
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	133 (Cabrio: 130)	129
Alcance máximo medio NEDC (km)	159 (Cabrio: 157)	153
Cargador a bordo	4,6 kW (opc. 22 kW)	4,6 kW (opc. 22 kW)
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	40 minutos (a 22 kW)	40 minutos (a 22 kW)
Precios desde... (euros)	24.450	25.150

► La ciudad es su entorno ideal. Los marcos laterales en los Cabrio se quitan a mano. Van de 0 a 60 km/h en 4,8 segundos.



►► Dentro hay más opciones de personalización, pero poco cambia. Los ForFour tienen un plus gracias a las plazas traseras.



Inteligencia con carácter

Ford lanza el nuevo Puma, que destaca por su avanzada tecnología, la potencia y eficiencia de sus motores, su dinamismo y su funcionalidad.

Ford ha decidido que su nuevo Puma no sea uno más en el segmento de los SUV urbanos, y por ello le ha dotado de un carácter especial que se extiende a cada capítulo. Al estético, por ejemplo, con varias opciones de diseño individual—Titanium, ST-Line, ST-Line X—y una gran oferta de tapicerías y llantas de hasta 19 pulgadas; o al tecnológico, donde ofrece soluciones dignas de segmentos superiores. Porque si hablamos de conectividad, dispone por ejemplo del Ford

SYNC3, que se integra totalmente con nuestro smartphone y permite controlar todas las funciones—llamadas de teléfono, mensajes de texto, música, navegación...—mediante la pantalla táctil de 8 pulgadas o con sencillos comandos de voz. O del FordPass Connect, con red Wi-Fi a bordo para un máximo de diez dispositivos y función Live Traffic, que proporciona información de tráfico adaptada a la ruta.

La relación de elementos innovadores es casi intermi-

nable, pues el Puma dispone de control de crucero con limitador de velocidad y asistencia de maniobra de evasión, cargador inalámbrico, cámara trasera, techo panorámico, asistencia de precolisión—con vehículos o peatones—operativa incluso en la oscuridad, faros LED, sistema de información de ángulos muertos o, según el acabado, asientos con masaje lumbar. Y podremos adaptar nuestra experiencia de conducción mediante los cinco programas de uso dis-



►► El Puma es líder de su clase por capacidad de maletero, pues ofrece 456 litros. Entre las claves, el espacio inferior Megabox, de 80 litros y que permite transportar objetos—plantas, por ejemplo—de 115 centímetros de altura. Y tiene un desagüe con tapón.



◀ La pantalla táctil de 8" preside un salpicadero que incorpora también un cuadro de instrumentos totalmente digital de 12,3", según el acabado.

ponibles: Normal, Sport, Eco, Trail y Deslizante, estos dos últimos destinados, respectivamente, a la circulación por malos caminos y sobre nieve, hielo o firme húmedo.

Además, la gama incluye dos mecánicas 1.0 mHEV de gasolina, una con 155 CV y otra con 125, cuya tecnología híbrida con un motor eléctrico adicional reduce el consumo y las emisiones, y nos garantiza la etiqueta 'ECO' de la DGT.



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

Pocas veces en los últimos años un motor ha levantado tanta expectación como el que incorpora nuestro protagonista. Hasta el punto de que casi deja en segundo plano a un vehículo tan redondo como es el CX-30, el nuevo pilar, situado entre CX-3 y CX-5, sobre el que se consolidarán las ventas SUV de Mazda en Europa.

Y es que el propulsor Skyactiv-X se ha colgado el cartel de 'no va más' por derecho propio, como en su día lo hiciera el propulsor rotativo Wankel.

Y no es para menos, porque resulta complicado unificar lo mejor de dos mundos en un mismo bloque, es decir, funcionar a la carta como un diésel o como un gasolina.

Si ya tuvimos ocasión de rodar con este genuino Skyactiv-X en su presentación hace algunos meses, ahora hemos podido probarlo a fondo, con los números ya de nuestro centro técnico como aval. Y el resultado ha sido similar: se trata de una mecánica superagradable, refinada y con un consumo atractivo, pero no tan brillante en cuanto al rendimiento.

Recordemos antes de nada cómo funciona. Los ingenieros de Mazda han conseguido combinar el encendido por bujía de un motor de gasolina con la ignición por compresión propia de un diésel.

BIPOLAR » Gasolina con alma de diésel

El primero funciona cuando necesitamos prestaciones, mientras que el segundo recurre a una mezcla muy pobre de gasolina y se comprime, sin que llegue a explotar gracias a unos sensores de presión. Instantes después se

vuelve a realizar una pequeña inyección muy cerca de la bujía para que se produzca la combustión. Es fácil de explicar, pero muy complicado de desarrollar.

Ahora llega el momento de analizarlo sobre el CX-30, un SUV que engancha por su agradable tacto general, su dinámica, el equipamiento y su calidad. ¿Y su consumo y rendimiento? Pues ahí, una de cal y otra de arena.

Cuesta creer que rinda 180 CV de potencia cuando nos ponemos al volante. Es tan agradable y progresivo que pudiera llevar al engaño, y

por eso nos sometemos a los datos de nuestro 'notario' particular: el correvit que usamos en el circuito de pruebas.

Los datos registrados son más propios de un motor con 140 CV que con 180. Si pensábamos que con esa potencia tendríamos el rendimiento de un GTI sería un error. Corre bien y acelera de manera notable, pero su talón de Aquiles son las recuperaciones.

Su modesto par motor, la ausencia de un turbocompresor y unos desarrollos del cambio muy largos lastran su eficacia a bajo régimen, y eso obliga a bajar de marcha a la



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Confieso que me llena más el 'coche' que su avanzado motor, hasta el punto de que recomendaría la versión de gasolina de 122 CV, 2.400 euros más barata. Y, si no, este Skyactiv-X, pero con caja automática para camuflar en parte sus pobres recuperaciones. ¿El resto?, pues me encanta prácticamente todo de este CX-30...

PRECIO **32.875 €**

EMISIONES DE CO ₂ : 105 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****	
PRESTACIONES	*****	
CONFORT	*****	
SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Refinamiento del motor. Confort de marcha. Dinámica. Tacto general. Equipamiento de serie muy completo.</p>	<p>-</p> <p>Recuperaciones pobres. Par motor modesto. Consumo real en conducción más dinámica.</p>



Las versiones Skyactiv-X consiguen la etiqueta medioambiental ECO de la DGT por el sistema mild-hybrid de 24 voltios que portan.



No me llames GTI

Sus 180 caballos de potencia pueden decepcionarnos a nivel de prestaciones, porque no parece que los tenga, pero estamos ante un motor revolucionario tecnológicamente, que brinda un refinamiento soberbio y un consumo atractivo a este equilibrado CX-30, uno de los SUV compactos más dinámicos y mejor hechos de su segmento.



▲▼ El maletero es suficiente, pero no bate récords y se sitúa por debajo de la media del segmento. Con el equipo de sonido Bose que portaba nuestra unidad el volumen es de 422 litros.



BUEN CHASIS

SU DINÁMICA ES MUY ESTABLE, MÁS SIMILAR A LA DE UN TURISMO QUE A LA DE UN SUV. ADEMÁS, EL TACTO GENERAL ES MUY AGRADABLE

DE CALIDAD

EL INTERIOR OFRECE LA MISMA PRESENTACIÓN Y NIVELES DE CALIDAD QUE EL MAZDA3. ESTÁ MUY BIEN HECHO Y OFRECE UNA DOTACIÓN TECNOLÓGICA MUY AVANZADA



▲ El volante multifunción y el cuadro de mandos son fáciles de gestionar y leer. El sistema SPCCI se ilumina en verde cuando el vehículo funciona con mezcla pobre. Lo hace muy a menudo.



◀ La ubicación de algunos mandos quizás sea mejorable. El CX-30 contempla salidas de aire centrales en las plazas traseras.



▶ Las butacas delanteras son muy confortables. Y detrás el espacio es suficiente, aunque resulta mejorable la cota de anchura, justa para acomodar a tres ocupantes.



▲ Palanca del cambio pequeña y con un tacto preciso y muy agradable.

mínima. Por cierto, el tacto de la palanca es muy agradable y preciso.

¿Y cómo sabremos si estamos circulando con la ansiada mezcla pobre? Fácil. En la pantalla del salpicadero, las siglas SPCCI luciendo en verde darán fe de ello. No hay que ser un 'figura' para conseguirlo, pues basta con realizar una conducción normal para que la mayor parte del tiempo el sistema se alimente con mucho aire y poco combustible.

Se mueve bien en ciudad y en autopista. También en carretera, pero en este escenario cualquier atisbo de penden-

te nos dejará sin vitaminas. El refinamiento es tal que el motor pasa desapercibido por ruido o vibraciones desde 1.500 y hasta 3.000 rpm. Pero a 90 km/h en sexta el régimen no llega a 2.000 vueltas, muy lejos de las 4.500 donde comienza a tirar con fuerza.

Esto nos obliga a reducir, incluso varias marchas, a la hora de realizar un adelantamiento. Ahí es donde más sufre. Pasar de 80 a 120 km/h en cuarta velocidad se traduce en 9,7 segundos, el mismo tiempo que en el Mazda3 Skyactiv de 122 CV, y 1,1 segundos más que un Seat Ateca 1.5 TSI con 150 CV.

El rendimiento, sin ser el de un vehículo torpe, convence sólo a medias. Mucho de lo que comentado hasta ahora quedaría en 'cuarentena' si este motor lo combináramos con la caja automática con convertidor de par, también de seis relaciones, que es aconsejable a ojos cerrados en este caso.

Nos queda por analizar el consumo. Y aquí también hay una especie de doble baremo. Si nos lo tomamos con calma gasta tirando a poco. De hecho, los 6,3 litros de media que ha registrado durante la prueba nos parecen un dato interesante.

Por encima de las 4.500 vueltas el sistema SPCCI ya no es tan rentable—aunque no depende tanto de las revoluciones, y sí más de la posición del acelerador—y el funcionamiento del motor ya es como el de un gasolina 'convencional', con una mezcla mucho más rica que incrementa el gasto. Y la cifra se dispara por encima de los 8 litros sin rubor. Es lógico.

MILD-HYBRID » Basta con 24 voltios

El CX-30 Skyactiv-X presume de la etiqueta medioambiental ECO concedida por la

DGT, un plus que no le llega por la tecnología que hemos analizado hasta ahora, sino por su sistema M Hybrid de hibridación suave. Este asistente cuenta con un pequeño motor-generator eléctrico que se conecta al cigüeñal y le ayuda en momentos puntuales gracias a la energía que le llega desde una pequeña batería de iones de litio de 24 voltios. Esta se carga gracias a la acción de la frenada regenerativa.

El sistema eléctrico nunca mueve al CX-30 por sí solo ni aumenta las prestaciones, pero su asistencia se encarga de reducir la sed del motor. Y su

eficacia a la hora de arrancar el sistema Start/Stop es elogiado por su rapidez y suavidad. De lo mejor del mercado, sin duda.

DINÁMICA » Como un guante

Comenzamos la prueba diciendo que el protagonismo mediático del motor casi deja en segundo plano al CX-30. Y aquí no hay dudas. Estamos ante uno de los SUV compactos más agradables y dinámicos del segmento. De hecho, en ocasiones parece más un turismo por su agilidad en carretera.

La dirección es precisa y comunicativa, el cambio ya dijimos que va como la seda y el chasis apuesta por una suspensión bastante firme que evita balanceos exagerados de la carrocería. Es una puesta a punto que particularmente me gusta, aunque resta algo de confort cuando el firme no es perfecto o circulamos fuera del asfalto.

El agradable tacto general es superior a la media de sus rivales, y las distancias de frenado registradas son extraordinarias hasta los 100 km/h, y más normales a 120 km/h.

Por último, toca hablar de su habitabilidad y dotación.

El espacio interior es bueno, aunque si priman los centímetros encontraremos alternativas más amplias en las plazas traseras, y con mayor capacidad que los 422 litros que brinda el maletero de nuestro protagonista. Por contra, no habrá muchos que rematen el habitáculo con tanto rigor a la hora de analizar su calidad, realmente elevada y más cercana de los modelos premium que de los generalistas.

En cuanto a su dotación, basta con echar un vistazo a la lista de la siguiente página para observar que es realmente completa, y más con el acabado Zenith que nos ocupa.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 SKYACTIV-X
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.998
Alimentación	Inyección directa, intercooler y sistema mild-hybrid de 24 voltios
Potencia máxima/rpm	180 CV / 6.000
Par máximo/rpm	22,9 mkg / 3.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	45,5
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,8
Diámetro de giro (m)	11,37
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, tipo eje torsional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R18
Marca	Toyo
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.368
Capacidad del depósito (l)	51
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,6
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

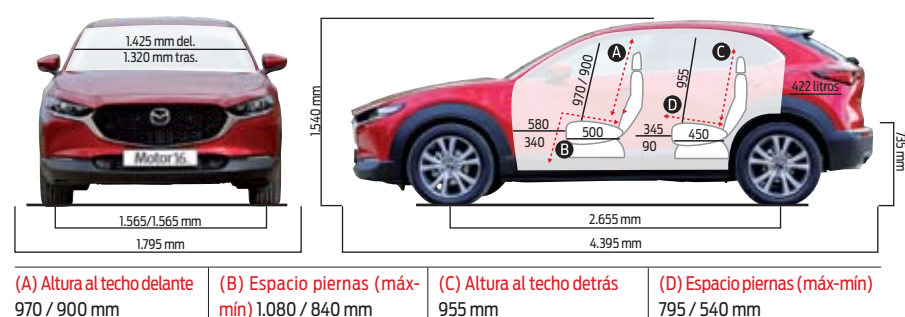
	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Control de crucero adaptativo	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Sensores parking del. / tras.	▲		
Head-up Display	▲		
Sistema de sonido Bose	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Portón trasero eléctrico	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Llantas aleación 18 pulgadas	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Sensores de luces y lluvia	▲		
Navegador	▲		
Apple CarPlay y Android Auto	▲		
Pantalla central de 8,8 pulgadas	▲		
SEGURIDAD			
Control del ángulo muerto	▲		
Frenada emergencia en ciudad	▲		
Aviso y mantenimiento de carril	▲		
Detector de fatiga del conductor	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Detector de tráfico trasero	▲		
Asistente inteligente velocidad	▲		
Airbag frontales y laterales del.	▲		
Airbag de cortina y de rodilla	▲		
Aviso y freno pre-colisión	▲		
Asistente de arranque en cuesta	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Control de presión de neumáticos	▲		
Alarma antirrobo	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisor interior electrocromático	▲		
Control vectorial del par	▲		
Llamada de emergencia e-Call	▲		
Faros Smart Full LED adaptativos	▲		

PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada Soul Red Cristal: 800 euros. Pack Safety, con detector de fatiga con cámara, alerta de tráfico delantero, detector de tráfico trasero con frenada activa, sistema de asistencia a la frenada en ciudad trasero, cámara 360 grados y asistente de tráfico y crucero: 1.000 euros. Pack Black, con asientos en cuero negro, butacas delanteras calefactadas y asiento conductor eléctrico y con memoria de posición: 1.800 euros. Pack White: 2.000 euros.



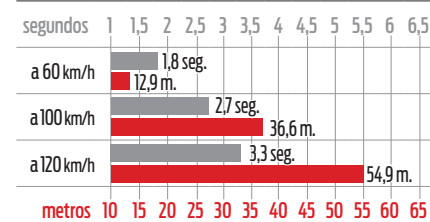
MEDIDAS



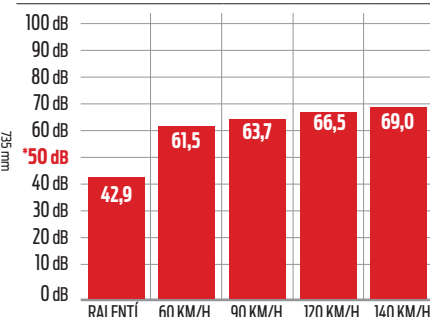
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	204 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,1 (8,5)
Recorriendo (metros)	144
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,9
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,1
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	40,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,7
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	19,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 23,0 km/h de promedio	7,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	4,8
Conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	6,4
A 140 km/h de crucero	7,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,3
AUTONOMÍA MEDIA	809
Kilómetros recorridos	
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,2 / 4,3
Ciclo mixto (NEDC)	4,6
Ciclo combinado (WLTP)	5,9

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...



	MAZDA CX-30 SKYACTIV-X 180 CV ORIGIN	NISSAN QASHQAI DIG-T 160 CV N-CONNECTA	SEAT ATECA 1.5 ECOTSI 150 CV STYLE	VOLVO XC40 T3 163 CV
Precio	29.975 euros	29.000 euros	29.910 euros	32.650 euros
Cilindrada	1.998 cc	1.332 cc	1.498 cc	1.477 cc
Potencia	180 CV / 6.000 rpm	160 CV / 5.500 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm	163 CV / 5.000 rpm
Par máximo	22,9 mkg / 3.000 rpm	26,5 mkg / 2.000-3.500 rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	27,0 mkg / 1.500 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,9 / 4,6 l/100 km (WLTP / NEDC)	6,8 / 5,3 l/100 km (WLTP / NEDC)	6,6 / 5,3 l/100 km (WLTP / NEDC)	6,8 / 6,3 l/100 km (WLTP / NEDC)
Emisiones	105 g/km CO2 (NEDC) / 133 (WLTP)	122 g/km CO2 (NEDC) / 154 (WLTP)	121 g/km CO2 (NEDC) / 149 (WLTP)	144 g/km CO2 (NEDC) / 154 (WLTP)
Autonomía	864 kilómetros	809 kilómetros	757 kilómetros	794 kilómetros
Vel. máxima	204 km/h	200 km/h	198 km/h	200 km/h
0 a 100 km/h	8,5 segundos	8,9 segundos	8,5 segundos	9,3 segundos
Maletero	422 litros	430 litros	510 litros	460 litros
Dimensiones	4.395 / 1.795 / 1.540 mm	4.394 / 1.806 / 1.590 mm	4.363 / 1.841 / 1.601 mm	4.425 / 1.863 / 1.652 mm
Batalla	2.655 mm	2.646 mm	2.638 mm	2.702 mm
Diámetro giro	11,37 metros (entre paredes)	10,72 metros (entre bordillos)	10,8 metros (entre paredes)	11,4 metros (entre paredes)
Depósito comb.	51 litros	55 litros	50 litros	54 litros
Peso	1.368 kilos	1.375 kilos	1.355 kilos	1.574 kilos
A favor	Está muy bien hecho, su dinámica y tacto general son excelentes y su motor resulta progresivo y extremadamente refinado. Además, su sistema de hibridación suave conlleva la etiqueta medioambiental ECO. Está muy bien equipado.	Su éxito año tras año se fundamenta en un equilibrio general sobresaliente. Es amplio, ofrece una atractiva relación entre calidad, dotación y precio, y el nuevo motor de gasolina, pese a su modesta cilindrada, ofrece un refinamiento y un rendimiento notables.	Su comportamiento dinámico es el más deportivo gracias a su excelente chasis. También firma unas prestaciones muy brillantes y el propulsor cuenta con un sistema de desactivación de cilindros. Es el más pequeño y el que más maletero ofrece.	Está mejor insonorizado, es el más confortable y está mejor rematado en cuanto a calidad se refiere. Su dinámica es buena y su propulsor es el que mejor trabaja a bajo régimen debido a su mayor par máximo. Dinámicamente es muy equilibrado en todo.
En contra	La respuesta del motor a bajo régimen debido a su modesta cifra de par máximo y a unos desarrollos largos lastran su respuesta a la hora de recuperar. El consumo es muy sensible al tipo de conducción.	El maletero está muy organizado pero el volumen es algo justo. Aunque está bien hecho y rematado, en niveles de calidad se encuentra un escalón por debajo de sus rivales. Algo similar ocurre en términos dinámicos.	Su menor distancia entre ejes le pasa algo de factura en el espacio para las piernas en las plazas posteriores. El interior está bien rematado, pero la sobriedad general y algunos materiales le restan un poco de atractivo.	Es algo más grande y pesado que el resto, y su motor es triclíndrico; por eso si forzamos el ritmo es el que más consume. Su precio es más elevado porque su calidad y refinamiento es superior a los de sus rivales generalistas.



EL DETALLE

VIGILADOS El ojo que todo lo ve

En el marco de la pantalla central del CX-30 hay una cámara y un led de infrarrojos para observar el estado del conductor. Comprueba si tiene los ojos abiertos y la frecuencia del parpadeo, y analiza el rostro para determinar el grado de fatiga o somnolencia. Si detecta una falta de atención y considera

que existe una situación de peligro, el sistema avisa con una alerta sonora para poner en 'guardia' al conductor. Este asistente puede monitorizar a la persona que vaya al volante tanto de día como de noche, y no se ve alterado por el movimiento de las manos. Este avanzado asistente forma parte del Pack Safety, un opcional que cuesta 1.000 euros y que contempla otros elementos de cara a la seguridad.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,63 euros/km. Coste km total: 0,81 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 303,80 euros/año. Seguro a todo riesgo: 464,98 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

DATOS DEL COMPRADOR
MAZDA
Edificio Ebroza, C/ Manuel Pombo Angulo, 28. 28050 - Madrid. Teléfono: 91 418 54 80.

RED DE POSVENTA
60 concesionarios y 90 puntos de venta en toda España.

GARANTÍA
Tres años o 100.000 kilómetros
www.mazda.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 36.475 EUROS

Es sorprendente lo que ganan determinados coches con 'cuatro' modificaciones estéticas y un poquito más de altura libre al suelo. Es el caso del Audi A1 Citycarver, un modelo que entra por los ojos con facilidad. Aunque su precio, incluso en la versión básica, lo acerca peligrosamente a modelos más grandes y versátiles, como el Audi Q2.



Surfea la ciudad

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

Audi se ha fijado en la filosofía de los patinadores y sus tablas de 'skate' a la hora de diseñar y bautizar a su A1 Citycar-

ver. De hecho, basta entrar en una de las webs de esta especialidad, como Carver Skateboards Spain, para ver las extraordinarias coincidencias entre lo que buscan transmitir ambas empresas con sus pro-

ductos: "construimos tablas de surf para el asfalto. Tablas que te permiten surfear las calles, las aceras, los bowls... como si estuvieras en el agua, en una ola que no se acaba nunca. Un Carver es flow, técnica

y diversión". Y, salvando las distancias, esta estrategia es prácticamente la misma que quiere trasladar Audi con su último modelo urbano, el A1 Citycarver. Es decir, que con esta versión lo que desea ven-

der la firma de los cuatro aros es un coche con las ventajas de tamaño y agilidad propias de un vehículo urbano, combinadas con la estética de un crossover y la deportividad de un pequeño modelo Sport. Han querido hacer un utilitario premium para 'surfear' las calles con técnica y diversión. Pero el Citycarver no sólo se convierte en el rey de la ciudad, sino que amplía su radio de acción mucho más allá de las calles atascadas de las grandes urbes. El A1 más aventurero se atreve con viajes por autovía o autopista, carreteras de segundo orden en mal estado, curvas interminables e incluso pistas de tierra, a pesar de no contar, ni ahora ni en el futuro, con un sistema de tracción to-

LA CLAVE

amas@motor16.com

Esta un dineral y su equipamiento tiene lagunas, pero hay que reconocer que en Audi saben lo que hay que hacer para enamorar al comprador. El A1 Citycarver convence en casi todos los aspectos y rebosa calidad por los cuatro costados. Y la ausencia de la tracción total o algún sistema de control de motricidad ampliado está justificada porque no deja de ser un modelo urbano vestido de campo.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	30 TFSI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	116 CV / 5.000-5.500
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	45,7 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores (regulables en opción) y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de ruedas tiradas, con muelles y amortiguadores (regulables en opción).	

RUEDAS	
Neumáticos	215/45 R18
Marca	Hankook

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.245
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.046 / 1.756 / 1.483
Capacidad del maletero (l)	335-1.090
Capacidad del depósito (l)	40

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	198 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,9
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,7 (9,9)
Recorriendo (metros)	162

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,3
De 80 a 120 km/h en D	7,3
Recorriendo (metros)	207
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	8,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,3
En conducción dinámica	9,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	7,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	555
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo urbano	7,8
Ciclo extraurbano	5,5
Ciclo mixto	6,4



PRECIO	34.670 €	NUESTRA VALORACIÓN																										
EMISIONES DE CO₂: 145 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR																									
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>COMPORTAMIENTO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>ACABADO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>PRESTACIONES</td><td>*****</td></tr> <tr><td>CONFORT</td><td>*****</td></tr> <tr><td>SEGURIDAD</td><td>*****</td></tr> <tr><td>CONSUMO</td><td>*****</td></tr> <tr><td>PRECIO</td><td>*****</td></tr> </table>	COMPORTAMIENTO	*****	ACABADO	*****	PRESTACIONES	*****	CONFORT	*****	SEGURIDAD	*****	CONSUMO	*****	PRECIO	*****	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>*****</td></tr> <tr><td>*****</td></tr> <tr><td>*****</td></tr> <tr><td>*****</td></tr> <tr><td>*****</td></tr> <tr><td>*****</td></tr> <tr><td>*****</td></tr> </table>	*****	*****	*****	*****	*****	*****	*****	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>+</td><td>Estética y exclusividad. Calidad. Comportamiento con opción de suspensión regulable. Más espacioso de lo que parece. Altura libre.</td></tr> </table>	+	Estética y exclusividad. Calidad. Comportamiento con opción de suspensión regulable. Más espacioso de lo que parece. Altura libre.	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>-</td><td>Precio alto y nivel de equipo mejorable. Consumo algo elevado. Sistema Start/Stop poco suave. Freno de mano de palanca.</td></tr> </table>	-	Precio alto y nivel de equipo mejorable. Consumo algo elevado. Sistema Start/Stop poco suave. Freno de mano de palanca.
COMPORTAMIENTO	*****																											
ACABADO	*****																											
PRESTACIONES	*****																											
CONFORT	*****																											
SEGURIDAD	*****																											
CONSUMO	*****																											
PRECIO	*****																											

+	Estética y exclusividad. Calidad. Comportamiento con opción de suspensión regulable. Más espacioso de lo que parece. Altura libre.																											
-	Precio alto y nivel de equipo mejorable. Consumo algo elevado. Sistema Start/Stop poco suave. Freno de mano de palanca.																											



▲▲ El maletero es más grande de lo que insinúa el tamaño exterior del A1. De hecho, con 335 litros es el de más capacidad entre sus rivales directos.



CIUDADANO

LAS MEDIDAS DEL COCHE SON MUY COMPACTAS. MIDE 4,05 METROS DE LONGITUD Y SE APARCA FÁCILMENTE EN LAS GRANDES CIUDADES

DEPORTIVO

LA VERSIÓN 'EDITION ONE' INCLUYE PAQUETE DYNAMIC Y AUDI VIRTUAL COCKPIT. PERO EL FRENO DE MANO SIGUE SIENDO DE PALANCA EN VEZ DE ELÉCTRICO



▲▼ El sistema Audi Virtual Cockpit, de múltiples pantallas digitales, es de serie en la versión de lanzamiento. Se cambia el diseño presionando un botón.



▲ El cambio S tronic de 7 marchas tiene carril secuencial. Y también levas.



▲► Formando parte de la versión de lanzamiento 'Launch edition' se incluyen asientos delanteros deportivos, levas de cambio en el volante, faros Matrix LED y un buen número de opcionales. Pero la factura final se incrementa 7.300 euros, hasta los 34.670 euros. El espacio interior es generoso.

tal o ninguna de las ayudas en el sistema de tracción tan habituales en otras marcas. Veamos por qué.

El Citycarver es una variante del A1 Sportback con diferencias estéticas nada radicales, pero suficientes como para que parezca casi otro coche. Pero quizá lo que más cambia su fisonomía es la mayor distancia libre al suelo. La marca alemana habla oficialmente de 35 milímetros más de altura que su hermano A1 Sportback gracias a unos muelles específicos, pero lo cierto es que pueden llegar a ser 50 milímetros extra con llantas de 16 pulgadas. Ya por sí sola, esta modificación permite tres cosas: por un lado, acceder con mayor comodidad a un habitáculo más alto

y que sorprende por ofrecer mayor espacio del esperado; sentarse al volante en una posición con mayor visibilidad, lo que permitirá mayor anticipación; y, por último, permitirá acceder a caminos de tierra, incluso muy deteriorados, sin un miedo constante a rozar partes delicadas de los bajos del coche. Desde luego parecen argumentos suficientes como para no dudar entre este y un A1 Sportback por una diferencia de alrededor de 2.000 euros igualando equipamientos. Sin embargo, una duda de mayor calado puede surgirle al comprador cuando vea que por lo que vale un A1 Citycarver 30 TFSI S Tronic, tal y como viene de fábrica, sin opcionales –27.350 euros– podría adquirir un Au-

di Q2 con el mismo motor pero dotado de cambio manual. Un coche con más maletero, más espacio interior, mayor empaque y un aspecto crossover similar. Ahí lo dejo.

Centrándonos ahora en el Citycarver, tenemos que reconocer que nos ha gustado

más de lo esperado casi todo. Es verdad que la unidad probada llevaba el paquete especial 'Launch edition' que cuesta algo más de 7.000 euros extra y deja el coche 'alicatado', pero el nuevo A1 tiene una magnífica base y una calidad que no deja apenas

resquicios para la crítica. Suspensión regulable con cuatro programas de conducción, paquete Dynamic, asientos deportivos, faros Matrix LED, navegador... El A1 Citycarver,

a pesar de tener un centro de gravedad más elevado, aprovecha al máximo el trabajo de la suspensión regulable, y en modo Dynamic va sobre raíles sin que en ningún momen-

to esa mayor dureza afecte a la comodidad de los pasajeros, que también podrán disfrutar del modo Auto, más mullido. Y el motor de tres cilindros deja el pabellón de la escudería 'dowsizing' bien alto, con un rendimiento general agradable y contundente cuando hace falta. Lástima que el sistema Start/Stop sea brusco y que el consumo –sobre todo por la altura del coche y por los neumáticos de nuestra unidad, unos 215/45 R18– baje difícilmente de los 7,0 l/100 km... y más si los kilómetros se suceden en territorio urbano.

De hecho, hemos verificado consumos en uso real similares a los que en su día medimos a todo un Volkswagen Polo GTi con motor 2.0 TSI

de 200 caballos. Pero eso se te puede llegar a olvidar cuando recorres los primeros kilómetros y vuelve la sensación de gran 'feeling' entre hombre y máquina, como si ambos se conocieran de toda la vida, algo propio de los coches diseñados más con la cabeza y menos con el corazón.

El precio con el pack 'Launch edition' sube hasta los 34.670 euros, una cantidad que asusta para tratarse de un vehículo de cuatro metros, que sólo se justifica en parte y que deja a esta coqueta, exclusiva y caprichosa versión a un paso de modelos prácticamente dos segmentos por encima. En cualquier caso, surfear por la ciudad en modo 'carvin' está al alcance de muy pocos.



El A1 Citycarver tiene 35 milímetros más de altura libre al suelo. Y este pequeño detalle le permite superar pistas sin pegas.

SUS RIVALES



AUDI Q2 30 TFSI S TRONIC 116 CV
Dentro de la propia marca alemana, y casi por el mismo precio que un A1 Citycarver básico, se puede comprar un Q2 con idéntica mecánica. Es más coche.

Precio	28.095 €
Maletero	405 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,0 l./100 km
	10,1 seg.



FORD FIESTA ACTIVE 1.0 ECOBOOST 100 CV
Esta versión no se ofrece con cambio automático. Pero este motor ofrece consumos muy bajos. El Fiesta Active es el más barato, con diferencia. Y está muy bien hecho.

Precio	16.950 €
Maletero	311 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,0 l./100 km
	11,0 seg.



HYUNDAI I20 ACTIVE 1.0 T-GDI DCT TECNO 100 CV
Buen precio también para este Hyundai i20 de aspecto campero. Y buena combinación formada por el cambio de doble embrague y un motor brillante de 100 CV.

Precio	18.650 €
Maletero	326 l.
Consumo 0 a 100 km/h	6,2 l./100 km
	11,4 seg.



El DS 3 Crossback juega en la liga de los SUV urbanos más exclusivos, modelos con precios superiores a la media que por tecnología disponible, refinamiento interior o posibilidades de personalización atraen a usuarios dispuestos a pagar un poco más por un producto menos visto. Y si el todocamino francés nos ha hecho tilín, optar por el motor de gasolina de 130 CV, que apareja el cambio EAT8, nos parece buena idea.

LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	1.2 PURETECH 130
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	131 CV / 5.500
Par máximo/rpm	23,5 mkg / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 302 / Discos 249 mm
SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	215/55 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Capacidad del maletero (l)	350 - 1.050
Capacidad del depósito (l)	44
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,7
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,2 (9,2)
Recorriendo (metros)	154
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,9
1.000 m desde 40 km/h en D	29,2
De 80 a 120 km/h en D	7,1
Recorriendo (metros)	203
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,3
En conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,5
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	602
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,8 / 4,6
Ciclo mixto (NEDC)	5,0
Ciclo mixto (WLTP)	6,0

Para desmarcarse

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

Es tal el 'boom' de ventas de los pequeños SUV que en ese segmento han surgido nichos de mercado tanto por abajo

–los llamados 'low cost'– como por la parte alta, donde unos pocos fabricantes luchan por captar a los amantes de lo exclusivo. Destacan firmas como Mini, con el Countryman, o Audi, con el Q2; e incluso mo-

delos de marcas generalistas que merodean en esa parcela 'premium', como Volkswagen T-Roc, Toyota C-HR o Mazda CX-3. Y DS, como máximo exponente de PSA en términos de tecnología o refinamiento,

se mete de lleno en ese elitista sector con el DS 3 Crossback, del que probamos en su día la versión Puretech de 155 CV, 1.400 euros más cara que la aquí analizada, que está dotada de idéntico trecilíndrico de

gasolina –un 1.2 turboalimentado– pero con 25 caballos menos. No obstante, por par máximo se sitúan casi al mismo nivel –23,5 mkg en el motor de 130 CV y 24,5 en el más energético–; y como ambos comparten la transmisión automática EAT8 –DS sólo ofrece cambio manual, y ahí obligatoriamente, con el Puretech 100 y el diésel BlueHDi 100–, al final las prestaciones son más parecidas de lo previsto y de lo homologado por la marca. O, para ser más exactos... ¡son idénticas!

Porque si al DS 3 Crossback de 155 CV le medimos 9,1 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h, 16,6 en los primeros 400 metros arrancando desde parado y 7,3 para pasar de 80 a 120

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Quando hace unos meses probamos la versión de gasolina Puretech de 155 CV, nuestras conclusiones fueron bastante favorables. Pero por 1.400 euros menos accedemos a la versión Puretech de 130 CV, que también gasta con moderación y, pese a la desventaja en potencia, anda lo mismo. Es decir, una compra más racional, aunque el SUV de DS tiene precios demasiado abultados para su tamaño.

PRECIO	34.800 €	NUESTRA VALORACIÓN	
	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>EMISIONES DE CO₂: 115 G/KM (NEDC)</p>	COMPORTAMIENTO	*****	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: white;">+</div> Rendimiento: motor y caja EAT8. Mismas prestaciones que Puretech 155. Agrado e insonorización. Interior refinado. Tecnología.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	-	Más pequeño que sus rivales directos. Plazas traseras justas. Ergonomía del puesto de conducción. Sólo con caja EAT8. Precio.





▲▶ Maletero de 350 litros, correcto para un modelo de 4,12 metros de largo. Y la rueda de repuesto, de emergencia, viene de serie.



▲▶ Imagen inconfundible por los cuatro costados, y señas de identidad como los faros Matrix LED con luces diurnas verticales o las llantas de 18 pulgadas.



PRESTACIONES NOTABLES
PESE A SUS 25 CABALLOS MENOS,
EL PURETECH 130 EMPUJA EN LA
PRÁCTICA EXACTAMENTE IGUAL
QUE EL PURETECH 155. ES UN
TRICILÍNDRICO QUE SORPRENDE
POR AGRADO Y QUE GASTA POCO
INTERIOR EXCLUSIVO
MUY BUENOS MATERIALES Y
TERMINACIÓN CORRECTA. PERO EN
EL DISEÑO, PRIMA LA ORIGINALIDAD
SOBRE LA FUNCIONALIDAD



▲▶ Instrumentación digital configurable, aunque de medidas bastante compactas. Y a la izquierda del volante, algo escondidos, hay varios mandos.



▲▶ Si pedimos los diseños interiores 'Inspiración Opera' o 'Inspiración Rivoli' –900 y 100 euros, respectivamente– podemos solicitar un paquete opcional de 600 euros que incluye asientos delanteros con masaje y ajuste eléctrico en la butaca del conductor. El espacio en la segunda fila es justito.



km/h, al de 130 CV le hemos medido 9,2 en el '0-100', 16,7 en los primeros 400 metros y 7,1 en el '80-120'. Conclusión: andan lo mismo. Es decir, que ahorrar 1.400 euros en esto sale a cuenta. Además, no existe una diferencia determinante en cuestión de consumo, pues si a la versión de 155 CV le medimos 7,1 l/100 km, aquí el promedio ha sido de 7,3 litros, que no es ni mucho ni poco, sino todo lo contrario. Aunque estaría bien que el depósito fuese algo mayor, pues con sus 44 litros debemos repostar con cierta frecuencia en viajes largos.

Si por prestaciones la cosa va bien y el gasto real le mete entre los SUV de gasolina más eficientes –el cambio automático de 8 marchas con levas y

la ligereza de la nueva plataforma CMP ayudan mucho en eso–, el todocamino de DS destaca también en otras facetas, como un comportamiento sano y predecible en conducción normal, cierta habilidad para desenvolverse ágilmente en vías de montaña o una frenada muy enérgica: sólo requiere 50,3 metros para detenerse desde 120 km/h. Si la dirección, que tiene casi tres vueltas de volante entre topes, fuese algo más directa, al modelo francés habría que darle un sobresaliente en esta faceta, pues lo asocia a un nivel de confort elevado, tanto por el filtrado de la carretera –y eso que las llantas de 18 pulgadas con neumáticos de perfil 55 transmiten con cierta sequedad los baches profundos–

como por el buen aislamiento acústico. Impresión de confort que se potencia con el refinamiento general del interior, donde los materiales son 'premium' de verdad –tapicería de cuero, materiales mullidos por todas partes, mucho acabado cromado...– y el equipo de se-

rie es rico –destacan unos faros Matrix LED que optimizan la conducción nocturna–, sobre todo en la unidad probada, de nivel Grand Chic. Y si pedimos en opción 'inspiración' Opera y ciertos elementos tecnológicos avanzados –control de cruceo adaptativo con Stop&Go,

asistente de mantenimiento en el carril, asientos con masaje...–, se convierte en exclusivo de verdad.

Sin embargo, la originalidad prima sobre la funcionalidad pura, y los diseñadores del interior del DS 3 Crossback, a nuestro juicio, no han cuidado la ergonomía como se debe. Porque la consola central está abarrotada de botones cro-

mados –los cuatro elevallas, entre ellos– que no se ven bien ni con mucha luz ni en la oscuridad, los mandos existentes a la izquierda del volante –desactivación del asistente de carril, ajuste del Head-up Display...– quedan alejados y obligan a buscarlos apartando la vista de la carretera, la instrumentación digital configurable es algo pequeña y los botones romboides bajo la pantalla central táctil tampoco se ordenan de modo intuitivo. Además, el sistema que despliega las manillas de las puertas cuando nos aproximamos al coche y las repliega al alejarnos no funciona siempre como debiera, aunque sabemos que ese problema 'de juventud' se limitó a unas pocas unidades y ya está corregido.

En cuanto a amplitud, siempre hemos dicho que los 4,12 metros de longitud del DS 3 Crossback le limitan un poco en su pugna con directos oponentes como el Audi Q2 o el Mini Countryman, que son más grandes. De hecho, el nuevo Peugeot 2008, con el que comparte plataforma el DS, es 18 centímetros más largo. En las plazas delanteras se va realmente bien, y las cotas de altura al techo son generosas en ambas filas, pero en la zona posterior no sobra espacio ni por anchura ni por hueco para las piernas. En proporción, los 350 litros del maletero, sin ser de récord, parecen más convincentes, por más que la mayoría de sus rivales ya anuncien 400 o más.

La personalización tiene precios razonables: 400 euros por el techo en otro color –blanco, negro o rojo– y llantas exclusivas desde 100 euros.



▶ SUS RIVALES



MAZDA CX-3 EVOLUTION 2.0 SKYACTIV-G AT6 121 CV
 Se queda en 20.845 euros con el descuento, y pagando 2.005 euros extra accedemos al nivel Zenith, que viene a tope. Y está disponible con caja manual. Un gran calidad.

Precio	23.425 €
Maletero	350 l.
Consumo	7,2 l/100km
0 a 100 km/h	9,9 seg.



MINI COOPER COUNTRYMAN AUT. 136 CV
 Es el más grande y el de mayor maletero, y también el más caro. Se puede elegir entre tracción delantera o total ALL4, en ambos casos con caja manual o automática.

Precio	31.450 €
Maletero	450 l.
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	9,7 seg.



PEUGEOT 2008 ALLURE PURETECH 130 EAT8
 Se queda en 24.900 euros con descuento, frente a los 27.100 –descuento ya incluido– del DS 3 con acabado básico Be Chic. El 2008 gana por maletero y se ofrece con caja manual.

Precio	26.400 €
Maletero	434 l.
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	9,1 seg.

Dos 'muscle cars' irrepetibles

El último SEMA Show de Las Vegas fue, de nuevo, una reunión de fantásticos coches fuera de serie diseñados y preparados por empresas con un gran peso específico en Estados Unidos. Una de ellas es Ringbrothers, que ha personalizado un Chevrolet Camaro y un Ford Mustang de 1969.

Andrés Mas | amas@motor16.com

En 1967 General Motors daba un puñetazo en la mesa presentando su Chevrolet Camaro en respuesta a la llegada tres años antes del Ford Mustang, una rivalidad que venía de lejos cuando ocurrió lo mismo entre el Chevrolet Corvette del 53 y el Thunderbird que lanzó Ford 24 meses después. Pero el pique entre estos últimos fue un chiste comparado con el enfrentamiento Camaro-Mustang. El Ford había nacido fruto de una idea de Lee Iacocca, vicepresidente de

Ford Motor Company, que buscaba un deportivo ligero, cómodo, económico y de estética llamativa. Y el ejecutivo americano dio en el clavo, ya que el Mustang tuvo tal éxito en el mercado se vendieron nada menos que un millón de unidades. De hecho, ningún otro Ford desde el A había tenido un comienzo tan arrollador. Además, la colaboración con Carroll Shelby inició la carrera deportiva del Mustang y dejó escritas numerosas páginas de éxitos en competición.

No tuvo un inicio tan con-

vincente el Camaro, si bien cosechó importantes triunfos en la famosa competición Trans-Am y en otras reuniones de la Hot Rod Association. Y cincuenta y siete años después esta rivalidad entre Chevrolet y Ford con dos de sus modelos más carismáticos vuelve de la mano de Ringbrothers, un preparador de Spring Green, en Wisconsin (EE.UU.), que presentaba en el reciente Salón SEMA Show de Las Vegas dos de sus últimas producciones: el Chevrolet Camaro Valkyrja y el Ford Mustang Mach 1 UNKL. Los responsables de

estos imponentes 'muscle cars' son los hermanos Jim y Mike Ring, cofundadores de Ringbrothers, que nacieron con el combustible corriendo por sus venas y la pasión por construir vehículos innovadores. Desde los 10 y los 11 años, Jim y Mike ya hacían trabajos de carrocería y pintaban automóviles en cualquier sitio, incluso en el sótano de la casa de sus padres o el gallinero de un amigo. Y el tiempo, la experiencia, el buen gusto y su profesionalidad han permitido a Ringbrothers poner a punto estas joyas que, respetando en



◀ Ambos modelos recurren a sendos escapes de aluminio firmados por Flowmaster y personalizados. El Mustang —arriba— lleva un entramado de tubos que salen del depósito de combustible.

gran medida su imagen original, se han adaptado a los nuevos tiempos con materiales y tecnología de vanguardia. Es el caso del Mustang Mach 1 UNKL —apellido que rinde homenaje a la influencia que el tío de los propietarios de Ringbrothers ejerció en su pasión por los automóviles—, que se mueve gracias a un propulsor Jon Kaase Boss, un preparador de motores para este tipo de vehículos que pone a punto mecánicas de ocho cilindros de entre 500 y 1.000 CV, comercializándolas en kits listos para montar. En este caso ha-

blamos de 700 CV asociados a un cambio Tremec de seis marchas con un eje de transmisión de fibra de carbono que manda toda la potencia a las ruedas traseras. El gruñido del Mach 1 llega producido por un escape de acero inoxidable Flowmaster. Y la pintura personalizada de BASF se llama Big Boss Blue y recubre todas las modificaciones de carrocería, que se crearon con productos 3M sin apenas comprometer el aspecto clásico del coche. La carrocería en sí es una mezcla de fibra de carbono y acero remodelados por el

preparador. El UNKL de Ringbrothers recurre a una suspensión delantera de aluminio y a un eje trasero QuadraLink de Detroit Speed. Los amortiguadores son regulables RideTech y utiliza barras estabilizadoras delanteras y traseras. Además, el Mustang de los hermanos Ring va bien calzado, pues se le ha montado un juego de llantas HRE forjadas a medida, asociadas a unos Michelin Pilot Sport 4S de tamaño 295/35 R19 en el eje delantero y unos 345/30 R20 en el eje trasero. El interior del Mach 1 UNKL se ha personalizado gra-

cias al especialista estadounidense en tapicerías Upholstery Unlimited, aunque no faltan unos magníficos y deportivos asientos Recaro y un sistema de aire acondicionado Vintage Air Gen IV Magnum kit, que asegurará que en el interior del Mustang no se pase ni calor ni frío.

Ringbrothers se ha situado en una posición dominante entre los preparadores norteamericanos de automóviles en la última década, ganando numerosos premios de diseño y varias preparaciones encargadas por fabricantes de



ESPECTACULARES ASÍ SON TANTO EL MUSTANG MACH 1 UNKL COMO EL CAMARO VALKYRJA DE RINGBROTHERS. Y MUY EXCLUSIVOS

MOTORES V8 CON 700 CV EN EL FORD MUSTANG MACH 1 UNKL Y 890 EN EL CHEVROLET CAMARO VALKYRJA



◀ Los 'muscle cars' de Ringbrothers cuentan con depósitos de combustible adaptados a la utilización de gasolina de competición con mayor octanaje.

ACTUALIZADOS EL INTERIOR DE ESTOS 'MUSCLE CARS' SE HA ACTUALIZADO CON LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS



'VINTAGE' PERO ESCONDEN CHASIS DE ALUMINIO, CARROCERÍA DE FIBRA DE CARBONO, MOTORES MODERNOS...



RINGBROTHERS ES UNA EMPRESA DE PREPARACIÓN ESPECIALIZADA EN 'MUSCLE CARS' AMERICANOS, COMO ESTOS DOS TRABAJOS PRESENTADOS EN EL SEMA SHOW A PARTIR DE DOS MITOS RODANTES: EL CHEVROLET CAMARO Y EL FORD MUSTANG. COCHES DE COLECCIÓN A PRECIOS DE CAPRICHIO

equipos originales. Y su Camaro Valkyrja –nombre derivado de la antigua ortografía nórdica de Valkyrie, referente a figuras mitológicas femeninas que seleccionaban qué soldados viven y cuáles mueren en la batalla– cuenta con todos los ingredientes para recordarlo como una pieza artesanal digna del mejor coleccionista. Para empezar, parece 'vintage' pero está diseñado en 3D y CAD, y ensamblado con fibra de carbono y aluminio. El Valkyrja se mueve gracias a un propulsor Wegner Motorsports Supercharged de ocho cilindros y 890 caballos –sólo este V8 cuesta 26.900 dólares–, y a un cambio Tremec de seis velocidades que ha sido reforzado para aguantar la potencia extra. Por su parte, el chasis y las suspensiones están firmadas por el especialista Detroit Speed Engineering. El sonido del motor llega de la mano de un escape Flowmaster de acero inoxidable, y la pintura BASF se llama TOTOPKG Green.

Muchas de las piezas, tanto del Camaro como del Mustang, están disponibles para la venta en el sitio web de Ringbrothers, un lugar de culto para preparadores y entusiastas de los 'muscle cars', 'pony cars' y cualquier otro tipo de automóvil que marque diferencias con el del vecino. Un mundo exclusivo y sorprendente que levanta pasiones al otro lado del Atlántico.



EN 2019 SE FABRICARON 2,8 MILLONES DE VEHÍCULOS EN ESPAÑA

Los comerciales ligeros llevan la producción a positivo

Después de dos años consecutivos de descensos, las cifras de fabricación de vehículos en España se mantuvieron al alza –un 0,1% de crecimiento respecto a 2018–, al contrario de lo ocurrido en otros países de nuestro entorno, como Alemania, Reino Unido o Italia, que han sufrido importantes caídas en 2019.

Según la Asociación Es-

pañola de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, esto es sobre todo consecuencia del buen comportamiento demostrado por los nuevos modelos y versiones de vehículos

comerciales ligeros que fueron asignados durante 2018 y 2019 a las factorías españolas. Este segmento es el que registra la mayor tasa de crecimiento, un 12,3%, y junto a los vehí-

► PRODUCCIÓN EN ESPAÑA

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Turismos y todoterrenos	1.719.700	1.871.985	2.202.348	2.313.409	2.243.202	2.215.599	2.248.019
Comerciales ligeros	389.951	473.204	472.725	513.459	543.489	548.467	524.504
Industriales	53.687	57.789	58.128	65.039	61.626	55.499	49.837
Total	2.163.338	2.402.978	2.732.751	2.891.907	2.848.317	2.819.565	2.822.360

culos industriales pesados (+7,7%) compensan las caídas en otras categorías de producción.

En total, en nuestro país se fabricaron 2.822.360 vehículos en 2019, la mayor parte turismos. En concreto, las plantas españolas montaron 2.209.497 turismos, lo que supone un ligero descenso del 0,3%, dato que, a pesar de ser negativo, es mejor que el de Alemania (-9,0%), Reino Unido (-14,4% hasta noviembre) e Italia (-19,6% hasta noviembre).

Por plantas de producción, Seat no solo fue la marca más vendida en 2019 con el León en el podio de las preferencias de los españoles, también su factoría de Martorell fue la que más vehículos fabricó: 500.005 coches, un 5,4% más que en 2018.

Esta planta, en la que este año arranca la fabricación de la nueva generación del León y del Cupra Formentor, cerró el año con el mayor volumen de producción desde el año 2000.

A falta de conocer las cifras definitivas de producción, por detrás se colocarían las factorías de PSA en Zaragoza (más de 470.000 unidades), PSA en Vigo (más de 406.000), Ford en Valencia (346.000) y Volkswagen en Navarra (unas 320.000 unidades).

Para 2020, Anfac prevé un crecimiento «moderado» de la producción, cerrando con una cifra cercana a los tres millones de vehículos.

LIGERA SUBIDA DE LAS EXPORTACIONES

Por lo que se refiere a las

exportaciones, de los 2,8 millones de vehículos fabricados en nuestro país salieron fuera de nuestras fronteras 2.310.070 unidades, con un crecimiento del 0,2% respecto al año anterior. Alemania incrementó sus compras de automóviles españoles un 12,5% mientras que los pedidos de Reino Unido crecieron un 13,6%. Italia compró un 1,7% y Francia mantuvo sus adquisiciones en un nivel similar al del año 2018.

Esos cuatro mercados, europeos acumulan más del 64,8% de las exportaciones totales de coches españoles, pero es interesante destacar las cifras de exportación de vehículos producidos en nuestro país a otros países como Japón (que importó un 121,0% más de vehículos españoles), Sudáfrica (24,9%), Emiratos Árabes Unidos (64,2%), Israel (12,6%), Ucrania (152,7%) o Marruecos (15,2%). A estos destinos viajaron unos 20.000 vehículos más que en 2018.

ting (AER). En concreto, el año acabó con un total de 711.616 vehículos en el parque, lo que supone un incremento del 13,09% y 82.356 unidades más. Las matriculaciones, se han cifrado en 302.900 unidades y un incremento del 13,14% mientras que los clientes se elevan a 191.696, con un crecimiento del 35,80% sobre 2018.

Del total de las matriculaciones de vehículos en nuestro país, el renting pasó de tener una cuota del 17,16% en 2018 al 20,23% en 2019. Este crecimiento se produce en un contexto de bajada de las ventas en España (-4,8%). Además, hay que destacar que el peso de las matriculaciones de vehículos en renting de energías alternativas ha aumentado un 80,98%.

Resultados Hyundai Baja en ventas, sube en cuota

La marca coreana ha cerrado su balance de ventas en 2019 con 62.766 turismos vendidos, lo que supone un 2,9% de caída –frente al 4,8% que retroceden las ventas totales–. Con estas cifras, Hyundai, tal como comentó en la presentación de resultados su director general, Leopoldo Satrustegui, se convirtió

en la octava marca más vendida del mercado y logró aumentar su cuota de mercado hasta el 5% en el global y un 6,5% en el segmento de particulares.

De las ventas de la filial española de la marca coreana el 61% ha ido a particulares, un 25% al sector de las empresas y el 14% restante al canal de rent a car. Y si nos fijamos en el creciente mercado de vehículos electrificados, Hyundai es la segunda marca que más vende,



por detrás de Toyota, y es cuarta en ventas de eléctricos puros tras Tesla, Nissan y Smart. La rentabilidad de los concesionarios de Hyundai también ha caído el pasado año desde el 2,87% de 2018 al 2,20% del 2019, un punto por encima de la media de rentabilidad del resto de marcas.

De cara a 2020, Satrustegui prevé un mercado plano a nivel general –anticipa una subida del 0,4%– y un crecimiento de las ventas de Hyundai de un 3,5%, para llegar a las 65.000 unidades. De ellas, 26.000 –un 40%– serían electrificadas, lo que permitiría a la marca coreana cumplir con la nueva normativa para llegar a las emisiones medias fijadas en 95 g/km de CO₂ por la Unión Europea.

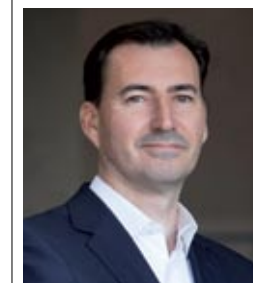
el puntazo

Más del 50% de los conductores prescindiría antes del coche en propiedad que de su móvil

Esta es una de las conclusiones de un estudio sobre la movilidad realizado por Europcar Mobility Group que recoge opiniones de conductores de toda España. El 94% reconoce tener coche en propiedad, pero esto deja de ser una prioridad para los conductores que optarían por otras fórmulas como el alquiler, el renting o el coche compartido. Además, casi la mitad de los usuarios no está satisfecho con su coche y ocho de cada diez preferirían tener un eléctrico o híbrido, aunque el coste (52%) y la falta de infraestructuras de carga (38%) son las principales barreras.



▲ Fernando Salvador, Comunicación Global de Seat.



▲ Carlos de Luis, Comunicación de Seat España.

Seat Fernando Salvador, responsable global de Comunicación

Fernando Salvador deja su puesto de responsable de Comunicación de Seat para hacerse cargo de la dirección de Comunicación de Producto y Eventos de la marca española a nivel global. Salvador sustituye a Fabian Simmee –quien deja la compañía para incorporarse al Grupo KTM– y será reemplazado por Carlos de Luis, hasta ahora responsable de movilidad eléctrica

la cifra

616

millones de euros ha recaudado el impuesto de matriculación de vehículos en 2019, la cifra más alta desde 2010. El montante superó en un 20% lo ingresado en 2018. Crece la recaudación a pesar de haber caído las ventas de coches un 4,8%. Esto se debe a la subida de matriculaciones en el segmento SUV y en gasolina, que hacen subir el nivel de emisiones de CO₂, dato que se utiliza para calcular este impuesto.



▲ Stuart Rowley, presidente de Ford Europa, saluda a Ximo Puig, presidente de la Generalitat Valenciana, durante la visita del responsable de Ford a Almussafes.

en el área de Relaciones Institucionales de Seat y el Grupo Volkswagen en España. Salvador será el encargado de abandonar la ofensiva eléctrica de Seat, que lanzará seis modelos electrificados de aquí a 2021.

Nombramientos PSA reorganiza su dirección

Los nuevos cargos de Yves Bonnefont –que dirigirá un estudio sobre sinergias entre las marcas del Grupo PSA– y de Linda Jackson –que liderará otro estudio sobre la diferenciación entre los fabricantes del Grupo– hacen que DS y Citroën, marcas



▲ Beatrice Foucher, directora general de DS.



▲ Vincent Cobee, director general de Citroën.

Ford Invierte 42 millones de euros en la planta de Almussafes

Ford tiene previsto lanzar en Europa 14 modelos electrificados antes de que finalice este año. Y en esta estrategia de electrificación de la marca tendrá mucho que decir la planta valenciana de Almussafes, para la que Ford ha anunciado una inversión de 42 millones de euros.

Stuart Rowley, presidente de Ford Europa, viajó a Valencia para anunciar la noticia y explicó que ocho millones de euros irán a parar a la fabricación de las variantes híbridas de los modelos S-Max y Galaxy, que llegarán al mercado en 2021. Otros 24 millones se destinarán a la instalación de dos líneas de ensamblaje de baterías, que arrancará en septiembre de este mismo año. Los diez millones restantes se invertirán en la producción de las versiones híbridas del Kuga.

Desde el año 2011, Ford ha invertido 3.000 millones de euros en Valencia. De ellos, 750 millones se han destinado a la producción del nuevo Kuga, el vehículo más electrificado de la marca hasta el momento.

que lideraban respectivamente, tengan nuevos responsables.

Béatrice Foucher, actual directora adjunta de DS, es la nueva directora

general en sustitución de Bonnefont. En Citroën, a Linda Jackson la sustituye como director general Vincent Cobee, hasta ahora director adjunto.

Renting Cifras históricas en 2019

Los autónomos, particulares y pequeñas empresas han impulsado el renting de vehículos en nuestro

país hasta el punto de que el sector ha cerrado 2019 con cifras históricas, renovando el récord que ya tenía, tanto en parque como en matriculaciones, según los datos de la Asociación Española de Ren-





Citroën ofrece a sus clientes todas las herramientas virtuales para que puedan estar permanentemente conectados a su coche, conocer su estado y actuar sobre él gracias a una batería de servicios y aplicaciones que se manejan desde el móvil.

Conexión total

Desde hace un tiempo la experiencia de uso de un coche tiene muchas más facetas de las que se vivían hasta la aparición de las tecnologías virtuales. Poder 'comunicarte' en todo momento con tu coche, saber dónde se encuentra, programar acciones con él o sobre él... todo es posible gracias a nuevos dispositivos y aplicaciones que cada vez son más demandadas por los clientes. Citroën quiere hacerles a estos la vida más fácil no solo cuando se ponen al volante de sus vehículos sino también en este cada vez más valorado mundo virtual. Prueba de ello es la gama de servicios que ofrece la marca y a los que los clientes pueden acceder desde el teléfono móvil o desde sus dispositivos digitales. Van desde el configurador web hasta aplicaciones como Citroën Advisor o tecnologías como la ConnectedCAM. Una batería de opciones para poder interactuar con tu Citroën en todo momento; incluso antes de comprarlo.

Citroën Advisor

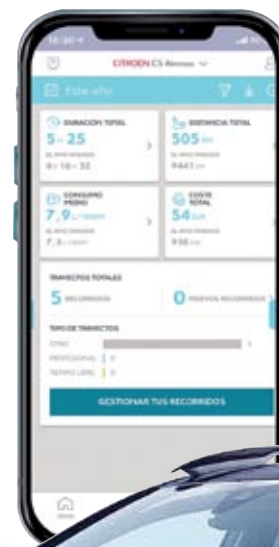
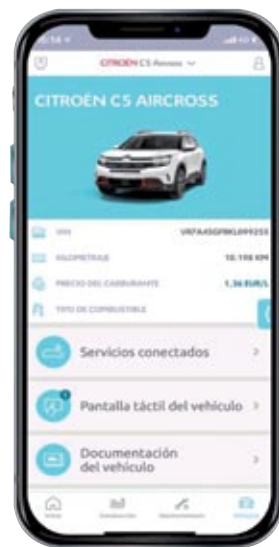
Este servicio permite a los clientes y no clientes evaluar la atención recibida en el concesionario de la marca y también puntuar los modelos del fabricante. Hasta la fecha, el feedback que reciben los modelos de la marca francesa es muy positivo: han registrado ya más de 382.000 comentarios a nivel global y más de 123.000 en España, con una nota media superior a 4,8 sobre 5.

App Scan My Citroën

Es una especie de asistente virtual que funciona al apuntar la cámara de fotos del teléfono a una zona del coche; la aplicación reconoce cada parte del vehículo y da información sobre cómo funciona. De esta manera, cuando se enciende un testigo luminoso en el coche, esta app puede despejar dudas sobre lo que sucede en nuestro Citroën.

App My Citroën

Ofrece un servicio personalizado al conductor de un



Citroën que, desde el móvil, puede concertar cita en el taller, conocer el estado de su vehículo, recuperar la información de sus recorridos, geolocalizar su coche o acceder a toda la información sobre el mantenimiento (garantía, kilometraje, fechas de revisiones, etc.) con un solo clic.

Además, esta app ampliará sus funciones con la llegada al mercado del pri-



▶▶ La Connected Cam está disponible en el C3 y C5 Aircross. Todos los modelos de la marca ofrecen conexión del smartphone a través de Apple CarPlay y Android Auto.



mer híbrido enchufable de la marca, el C5 Aircross Hybrid. Este modelo incluye control remoto, que permitirá a los usuarios bloquear/desbloquear el coche desde el móvil, conocer el nivel de carburante, la carga de la batería, planificar la recarga, conocer el kilometraje total, localizarlo y programar la climatización a distancia.

ConnectedCAM

Los conductores de los modelos C3 y C5 Aircross dis-



a redes sociales. La cámara dispone de un gran ángular, un GPS y una memoria interna de 16 Gb y también puede ser de gran ayuda en caso de accidente, ya que se activa automáticamente y permite guardar las imágenes anteriores al siniestro. La aplicación también tiene función de geolocalización

Configurador web

El más clásico de los servicios virtuales ofrece la posibilidad de configurar cualquier modelo de Citroën a nuestro gusto, eligiendo el acabado, el motor, el color de la carrocería, etc, para conocer el precio final, incluidas las últimas ofertas disponibles.

◀◀ Con la app MyCitroën toda la información de nuestro coche al alcance.

ponen en opción de una cámara situada detrás del retrovisor, que permite grabar y tomar imágenes del exterior y 'subirlas' directamente



VOLKSWAGEN
ALDEAS INFANTILES SOS

CON EL EMPLEO JOVEN

Volkswagen Group Distribución impulsa el empleo juvenil con la firma de un acuerdo de colaboración con Aldeas Infantiles SOS para el desarrollo del Programa Profesional de Automoción de esta entidad en la Comunidad de Madrid, un proyecto que promueve la inserción de jóvenes en situación de riesgo o vulnerabilidad. El fabricante ya cuenta con un programa propio de FP Dual, Talentia, que dará trabajo a 1.500 jóvenes en cinco años.

+ en www.abarth.es

EN PARÍS
ABARTH,
ICONO DE MODA
La marca Abarth ha debutado en las pasarelas de moda de París gracias a la firma de diseño japonesa Junya Watanabe Comme des garçons man, que ha incluido en sus creaciones parches de tela con el logotipo de la marca.



+ en www.rteve.es/television/seguiridad-vital

ATENTOS A... DESDE EL 26 DE ENERO

Todos los domingos, los espectadores tienen una cita en La 1 de TVE con **Seguridad vital**. Presentado por Carlos García-Hirschfeld, el programa fomenta la conducción responsable y la seguridad vial.



Estos exclusivos accesorios muestran el característico rotulado de Abarth, en blanco sobre fondo negro, con la bandera tricolor o el clásico logo del Escorpión.

ANIVERSARIO
▶ Arriba, a la derecha, el primer Octavia, el coche más vendido de la historia de Skoda. En el centro, en amarillo, el concept Vision IV.



▶ La primera bicicleta se lanzó en 1895 y el primer coche el Voiturette A, en 1905.



SKODA: TODO COMENZÓ HACE 125 AÑOS CON UNA BICICLETA

Skoda es uno de los cinco fabricantes de automóviles más antiguos y su historia comenzó en 1895 con un taller de producción y reparación de bicicletas en la localidad de Mladá Boleslav (República Checa). Los fundadores de la compañía, Václav Laurín y Václav Klement, se pasaron muy pronto, en 1899, a la fabricación de motocicletas y en 1905 lanzaban su primer automóvil,

el Voiturette A. En 1925 se fusionaron con el grupo de ingeniería mecánica Skoda y adoptaron la característica flecha alada como logotipo. A día de hoy, la marca está presente en más de 100 mercados y entrega 1,24 millones de vehículos al año. Este 2020, Skoda celebrará con numerosas actividades en todo el mundo sus 125 años de historia y el 115 aniversario del comienzo de la fabricación de automóviles. Sus modelos históricos participarán en eventos en China e India y habrá un concierto de la Filarmónica Checa dedicado a la marca. Skoda también rendirá homenaje a algunos de sus modelos más emblemáticos, ya que este año celebra el 85 cumpleaños del 935 Dynamic, los 60 años del Octavia Combi y los 50 del 110 R, entre otros.

+ en www.peugeot.es

PEUGEOT FUTURO ELÉCTRICO

Peugeot ha lanzado a nivel internacional la campaña 'Move to Electric', en la que Novak Djokovic es la cara visible de la electrificación de la marca, que comienza con la llegada al mercado del nuevo e-208. La campaña establece un paralelismo entre la progresión de

Djokovic, que a los 7 años ya sabía que tendría un futuro muy prometedor, con la historia de la marca, que augura un futuro eléctrico nada aburrido.



+ en www.hankooktire.com/es

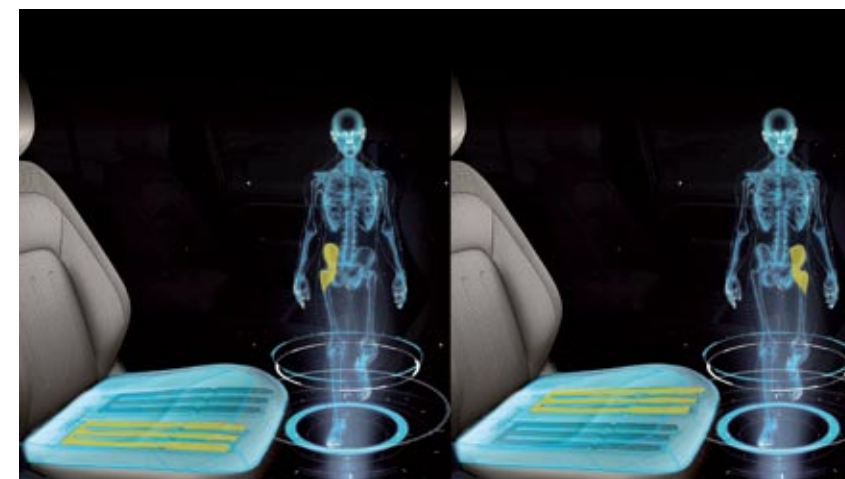
CON EL FÚTBOL
Hankook Tire ha renovado su acuerdo de colaboración con el **Real Madrid**. El fabricante de neumáticos seguirá siendo socio del club hasta el final de la temporada 2022/23 en la Liga, la Copa del Rey o la Champions.

+ en www.jaguarlandrover.com

JAGUAR-LAND ROVER CREAM UN ASIENTO REVOLUCIONARIO

Jaguar-Land Rover está probando un asiento 'ergonómico activo' diseñado para reducir los riesgos provocados al permanecer sentado demasiado tiempo. El sistema tiene un conjunto de actuadores en el relleno que realizan microajustes constantes y simulan el ritmo al caminar (oscilación pélvica), de

forma que el cerebro del usuario percibe la sensación de estar andando. El fabricante investiga en otras áreas para mejorar el confort en sus vehículos, con avances encaminados a reducir los mareos o la introducción de una luz ultravioleta capaz de prevenir la propagación de resfriados.



▶ El asiento de Jaguar-Land Rover simula el ritmo de una persona al caminar.

+ en www.lexusauto.es

LA MARCA CREA EL PROTOTIPO **ZERO GRAVITY**

LEXUS QUIERE RECORRER LA LUNA EN MOTO

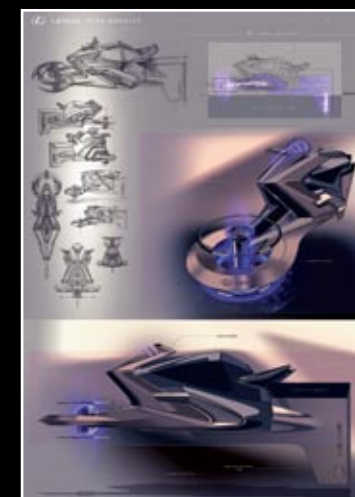
Lexus se apunta a la carrera espacial con un prototipo de motocicleta, Zero Gravity, pensada para recorrer la superficie de la Luna a 500 km/h.

Con varias compañías anunciando su intención de viajar a la Luna próximamente, Lexus no quiere perder la carrera espacial y su estudio europeo de diseño avanzado ED2 ha presentado un prototipo de vehículo lunar que recorrería la superficie de nuestro satélite a una velocidad de 500 km/h. Se llama Zero Gravity y está inspirado en el Lexus LF-30 eléctrico.

El prototipo es el ganador de un concurso de ideas convocado por la revista internacional de

arte y diseño 'Document Journal' que pretendía buscar el vehículo lunar del futuro.

Zero Gravity es un monoplaza que utiliza la levitación magnética para desplazarse, una tecnología ya introducida por Lexus en su monopatín volador. El prototipo se controla mediante comunicación directa con el piloto, algo así como la conexión que tienen jinete y caballo, un concepto denominado Tazuna -riendas, en japonés-.



▶ El prototipo de Lexus podría circular a 500 km/h y se controla mediante comunicación directa entre máquina y piloto.

+ en www.kia.com/es

PRESENTADA POR RAFA NADAL FLOTA DE KIA PARA EL OPEN DE AUSTRALIA

Kia ha cedido 130 unidades de sus modelos Sorento, Carnival y Stinger a la organización del Open de Australia de tenis. Los coches, que sirven para el traslado de jugadores, jueces e invitados VIP durante todo el campeonato, fueron presentados por el tenista Rafa Nadal,



+ en www.hyundai.es

HYUNDAI TUCSON, IONIQ Y KONA TRES COCHES PARA UNA SERIE

La marca Hyundai estará muy presente en el día a día de los protagonistas de la serie 'Pequeñas Coincidencias', que ha estrenado su segunda temporada este mes en Amazon Prime Video. Los protagonistas de esta comedia ambientada en Madrid se ponen al volante de tres modelos de Hyundai. En concreto, Marta Hazas conducirá el

Kona mientras Javier Veiga se moverá por la capital con otro SUV, el Tucson. Por su parte, el divertido Juan Ibañez ('El hormiguero') será conductor de VTC con su Hyundai Ioniq.





EL RÉCORD DE CARLOS SAINZ VA MÁS ALLÁ DEL DAKAR, PUES CON 57 AÑOS NADIE HABÍA VENCIDO EN UNA PRUEBA DE TANTA EXIGENCIA



La victoria de Carlos Sainz en el pasado Dakar ha puesto el foco en aquellos pilotos que durante la historia han ganado más allá de los cuarenta y cincuenta años en los mejores certámenes internacionales del automovilismo. Un repaso a todos ellos pone de singular relieve el mérito del deportista español.

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

Canas de ganar

“Me gustaría elevar el récord de ganador más veterano dos años más, y ganarlo con 57”. Al terminar el Dakar, fue uno de los motivos de mayor satisfacción para Carlos Sainz, no ocultado en ningún momento en las numerosas entrevistas tras su tercera victoria en el raid. Porque el español no solo superaba su

propia referencia como ganador con más edad en la prueba más dura del mundo; también elevaba el listón para los campeonatos y disciplinas más importantes del automovilismo deportivo. Hoy, Sainz es el veterano más exitoso de quienes con más edad han ganado en Fórmula 1, Mundial de

Rallies, el Mundial de Resistencia y Le Mans, Indycar y 500 Millas de Indianápolis o Mundial de Turismos.

Hasta el pasado Dakar, los 56 años representaban este techo de veteranía con Gabriele Tarquini. Algunos de estos récords de edad en la victoria se remontan a décadas atrás. La especialización

de los diferentes campeonatos y el descenso de la edad media de los pilotos en los últimos tiempos relegaba a los deportistas a partir de cierta edad. Sainz ha venido a superarles, y también a una larga lista de grandes figuras de dilatada y exitosa trayectoria

En la Fórmula 1, habría

que remontarse a los años cincuenta del pasado siglo para buscar a los triunfadores de más edad. Juan Manuel Fangio posiblemente mantendrá su marca durante toda la historia de la disciplina, ya que se antoja difícil imaginar un piloto siquiera compitiendo actualmente a esas alturas de la vida. El ar-

gentino tenía 46 años y 41 días cuando logró su quinto título, aunque no fue hasta los 23 años cuando disputó su primera carrera. A los 36 llegó a Europa a competir, y ni siquiera había debutado en la Fórmula 1 a esa edad. A partir de 1950, con el nacimiento del campeonato oficial tal y como lo conocemos

actualmente, Fangio empezó a la vez que el nuevo certamen. Fue en 1957, y con 46 años cuando ganó su quinto y último título. Es decir, cinco en siete años de presencia en la Fórmula 1.

Pero hubo un piloto que ganó un gran premio con más edad que el argentino en la Fórmula 1. El italia-

no Luigi Fagioli, nacido en 1898, empezó a competir en 1925. Formó parte de Mercedes durante los años treinta, aunque luego tendría que retirarse durante casi una década por sus problemas de reumatismo. Pero volvió con el nacimiento del campeonato del mundo de Fórmula 1. Participó en siete carreras entre 1950 y 1951. En este último año ganó el Gran Premio de Francia con Alfa Romeo: tenía 53 años y 21 días. Famoso por su temperamento y agresividad en la pista, falleció al año siguiente días después de su accidente en el Gran Premio de Mónaco.

Las 24 Horas de Le Mans, que se remontan al año 1923, también han contado con pilotos muy veteranos en sus primeras décadas de existencia. Incluso en tiempos recientes, varios participantes han superado los cincuenta y sesenta años



◀ Sobre estas líneas, Luigi Fagioli, que al volante de un Alfa Romeo ganó el Gran Premio de Francia con 53 años y 21 días. Juan Manuel Fangio, a la izquierda, tiene el récord de edad en Fórmula 1, pues cosechó su quinto título en 1957 con Maserati a los 46 años.



▲ Sobre estas líneas, a la derecha, Al Unser senior, auténtico 'récord man' en Estados Unidos. Más arriba, Luigi Chinetti en Le Mans.



MARIO ANDRETTI LOGRÓ SU ÚLTIMO TRIUNFO CON 53 AÑOS, LA EDAD MÁS ALTA PARA GANAR UNA CARRERA DE CIRCUITO DE PRIMER NIVEL



▲ Mario Andretti debutó en el Indycar en 1964 y se mantuvo en activo hasta 1994, logrando victorias y títulos en cada una de las diferentes décadas hasta su retirada. En 1983 logró su última victoria, en el óvalo de Phoenix.



▲ Hasta el pasado Dakar, donde Sainz batió todos los récords de 'veteranía triunfadora', el italiano Gabriele Tarquini ostentaba la marca mundial en este sentido, pues ganó el WTCR del 2018 con 56 años.

de forma habitual, especialmente en las categorías GTAm. Pero habría que remontarse a 1949 y la victoria de Luigi Chinetti, quien ganaba junto a Lord Selsdon al volante de un Ferrari 166 M. El italiano condujo durante casi veintidós horas, y contaba con 47 años y 11 días cuando ganó, siendo también el primer triunfo para la marca italiana en Le

Mans. Antes ya había ganado las ediciones de 1932 y 1934, por lo que se convirtió también en el único piloto que ganaba en la cita francesa antes y después de la Segunda Guerra Mundial. Gran amigo de Enzo Ferrari, Chinetti convenció a 'Il Commendatore' para que construyera coches deportivos tras el conflicto, y se convirtió en el importador

oficial para Estados Unidos de la marca italiana. Entrando en el Mundial de Rallies, fue el sueco Björn Waldegård quien con más edad logró la victoria en una prueba del calendario. Ocurrió en 1990, cuando ganó con Toyota el Rally Safari. Tenía 46 años y 155 días, y su último triunfo llegaba once años después de lograr su único título de Campeón del

Mundo. Con una carrera de casi cuatro décadas en activo, debutó en el campeonato en 1962, hasta retirarse tras el Safari de 1992. Su primer triunfo llegó en 1969, y contó con victorias en cada una de esas décadas. Pero el sueco no fue el más veterano campeón, sino el finlandés Hannu Mikkola, quien contaba con 41 años y 183 días cuando consiguió su único título en 1983. Con casi 31 años en activo y 123 participaciones en el Mundial, cosechó un total de 18 victorias. Debutó en 1973 en el Rally de Montecarlo, y se retiró en el Mil Lagos de 1993 tras haber competido con Ford, Toyota, Audi, Mazda y Subaru.

El salto al charco del Atlántico también ofrece casos de talento en la veteranía y longevidad de carrera. Estados Unidos cuenta con varias leyendas de dilatada trayectoria, que lograron victorias más allá de los cuarenta años. Una de ellas fue Al Unser senior, uno de los pocos pilotos americanos capaces de ganar en circuitos urbanos, en óvalos y pistas de ceniza y tierra en la misma temporada. Hasta su retirada en 1992 había logrado 39 victorias en el IndyCar. Tras iniciarse en la competición con tan solo 18 años, ganó tres títulos, cerrando su larga trayectoria como uno de los tres pilotos que ganaron cuatro veces las 500 Millas de Indianápolis, la última de ellas en 1987 como el piloto con mayor edad. Le faltaban solo cinco días para cumplir los cuarenta y ocho años, y su marca se mantiene hasta hoy. Pero Unser también goza de la distinción de la veteranía para ganar el campeonato americano. En 1983, con el equipo Penske, obtuvo su tercer título luchando contra su propio hijo, al que batió por tan solo un punto. Con 46 años, nadie ha superado desde entonces la referencia.

Bueno, sí, alguien fue capaz de ganar con más edad

todavía en una carrera del Indycar. El mítico Mario Andretti cosechó su último triunfo con 53 años nada menos, la edad más elevada para ganar una carrera en circuito en campeonatos de alto nivel. El italoamericano es el epítome de piloto polivalente, al que solo le han faltado las victorias en las 24 Horas de entre las grandes citas automovilísticas, aunque fue segundo en la edición de 1995. Andretti debutó en el Indycar en 1964 y se mantuvo en activo hasta 1994, logrando victorias y títulos en cada una de las diferentes décadas hasta su retirada, sin olvidar su campeonato en la Fórmula 1 en 1978. En 1983 consiguió su última victoria en el óvalo de Phoenix, donde había pasado durante su carrera deportiva largas y numerosas jornadas de pruebas. En aquella cita terminó superando por escasos segundos a su hijo Michael Andretti, propietario del equipo donde Fernando Alonso correrá las próximas 500 Millas de Indianápolis y también lo hiciera en 2017.

Como se ha podido constatar, la mayoría de éxitos y récords de veteranía al volante se remontan a varias décadas atrás. En este sentido, el propio Carlos Sainz y el italiano Gabriele Tarquini son excepciones. Este último representa otro singular ejemplo de dilatada trayectoria automovilística; y, como el español, se ha mantenido también en activo en la temporada 2019, aunque algunos rumores apuntan a que la pasada podría ser su última edición en el WTCR, donde logró el título en 2018 con 56 años.

De 1987 a 1992 compitió en la Fórmula 1, centrándose a partir de entonces en el mundo de los turismos. Campeón del certamen británico y del Mundial en 2009, ha formado parte como piloto oficial de diferentes marcas, la última de ellas Hyundai,



▲ El finlandés Hannu Mikkola ha sido el piloto de mayor edad en lograr un Mundial de Rallies, pues tenía 41 años y 183 días cuando consiguió su único título, en 1983. Y se retiraría diez años después.



▲ Waldegård, segundo por la derecha, celebra su triunfo en el Rally Safari de 1990. En la piscina, dos jóvenes españoles: Moya y Sainz.

con quien lograba el éxito en la primera edición del WTCR con esos 56 años. En los últimos tiempos también se ha dedicado al desarrollo de la versión eléctrica del i30 de la marca coreana, y de no retirarse, se rumorea que aún podría formar parte del primer campeonato de la modalidad ETC.

En el caso de Carlos Sainz, su mérito radica no solo en la edad de su último éxito. El español también ha ganado en cada una de las cuatro décadas en las que ha estado en activo. Pero en esta ocasión, su triunfo adquiere un singular mérito al tratarse de dos semanas de competición y la prueba más dura del mundo. ¿Habrá sido la última participación del piloto español en su larga trayectoria? ¿Se retirará o, dado el magnífico estado de forma desplegado en el pasado Dakar, seguirá en activo una edición más con opciones para superar su propia marca de veteranía en la victoria? Los últimos rumores nos indican que los 58 años para ganar un Dakar volverán a ser desafiados en la edición de 2021.



Ahorro de 11.900 € en el e-tron y 11.740 € en el Sportback

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

MATRICULACIONES EN EUROPA

VW MANTIENE EL PODIO Y ESPAÑA ES EL MERCADO QUE MÁS CAE

España, con 1,2 millones de automóviles matriculados y un retroceso del 4,8%, es el mercado que más cayó en Europa en 2019. Según los datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (ACEA), en total se comercializaron 15,8 millones de vehículos nuevos en Europa, con un crecimiento del 1,2% respecto al año anterior, lo que supone el sexto año consecutivo de subida.

Respecto a los otros grandes mercados del 'top cinco', también Reino Unido cerró el año con cifras negativas, con 2,3 millones de unidades vendidas y un descenso del 2,4%. Alemania (+5,0%), por su parte, registró el mayor incremento del año pasado, seguida de Francia (+1,9%) e Italia (+0,3%).

El año 2019 comenzó de forma débil en el mercado automovilístico europeo debido al impacto de la introducción del protocolo de emisiones WLTP en septiembre de 2018. Sin embargo, el último trimestre de 2019, y diciembre en particular, empujaron las ventas de todo el año a cifras positivas. En el último mes del año, la demanda de coches nuevos creció por cuarto mes con-

secutivo (+ 21,7%), marcando el dato más alto de diciembre hasta la fecha, resultado de compararlo con registros como el de diciembre de 2018, cuando las ventas cayeron un 8,4%.

A estos números también contribuyeron subidas tan significativas en diciembre como las de Francia (+27,7%) y Suecia (+109,3%), ya que ambos países anunciaron cambios en los impuestos basados en CO₂ para este 2020, algo similar a lo ocurrido en los Países Bajos (+113,9%).

Por lo que se refiere a los fabricantes, Volkswagen mantiene el liderazgo con 1,7 millones de unidades comercializadas, (+0,3%), seguido de Renault, con 1,0 millones de unidades (-3,5%). Ford asciende a la tercera posición del ranking, con 948.057 unidades (-1,3%) seguido de Mercedes-Benz, con 872.014 unidades (+4,0). La marca de la estrella es, junto con Skoda (+4,2%) la que más creció en 2019, mientras que Renault, que cedió un 3,5% de las matriculaciones con respecto al año anterior, y Fiat, que cayó un 7,2%, son las que mayor descenso acumularon en 2019.

	Diciembre	%19/18	Ene/Dic	%19/18
VW	129.408	+13,1	1.715.366	+0,3
RENAULT	95.104	+22,6	1.049.498	-3,5
FORD	74.049	+19,5	948.873	-1,3
BMW	73.842	+21,3	795.474	+2,2
MERCEDES	71.318	+8,5	872.014	+4,0
PEUGEOT	71.201	+13,6	952.358	-0,4
AUDI	55.064	+30,3	716.780	+2,3
SKODA	54.596	+22,4	730.218	+4,2
FIAT	48.581	+25,5	651.080	-7,2
TOYOTA	48.510	+20,3	713.773	+3,9

	Diciembre	%19/18	Ene/Dic	%19/18
ALEMANIA	283.380	+19,5	3.607.258	+5,0
FRANCIA	211.194	+27,7	2.214.279	+1,9
REINO UNIDO	148.997	+3,4	2.311.140	-2,4
ITALIA	140.075	+12,5	1.916.320	+0,3
ESPAÑA	105.583	+6,6	1.258.260	-4,8
POLONIA	52.499	+15,7	555.598	+4,5
SUECIA	48.129	+109,3	356.036	+0,7
HOLANDA	42.436	+113,9	446.114	+0,6
BÉLGICA	33.467	+44,3	550.003	+0,1
AUSTRIA	22.682	+18,2	329.363	-3,4
EU	1.215.076	+21,7	15.340.188	+1,2
EFTA	46.666	+15,3	465.564	-0,01
EU + EFTA	1.261.742	+21,4	15.805.752	+1,2

SEAT

Más rutas para los duotráilers y gigatráilers

Seat transporta sus mercancías en España a bordo de los dos camiones de mayor capacidad y longitud que circulan por las carreteras europeas. La marca fue pionera en 2016 en nuestro país en la utilización de duotráilers y gigatráilers, y abrirá nuevas conexiones en los próximos meses. El transporte en estos supercamiones supone reducir hasta en un 30% las emisiones de CO₂ y en un 25% los costes logísticos.

El fabricante cuenta ya con cuatro rutas operativas. Dos de las conexiones con duotráilers comunican la planta barcelonesa de Martorell con Teknia (Azuqueca

de Henares, Guadalajara) para el suministro de piezas de acabado interior y con Global Laser desde Álava, que transporta piezas de chapistería desde hace poco tiempo. Además, Seat cuenta con

dos gigatráilers que unen la fábrica de Martorell con la planta de Gestamp en Orcoyen (Navarra) para el transporte de material de chapistería y uno con KWD, también desde Orcoyen, para el suministro de piezas de chapistería.

Los duotráiler de Seat miden 31,70 metros y pueden transportar 70 toneladas de peso. Disponen de dos remolques de 13,60 me-

tros impulsados por una cabeza tractora. El gigatráiler mide 25,25 metros de longitud y tiene una capacidad máxima de 60 toneladas. Está formado por una cabeza tractora, un remolque de 7,80 metros y un remolque adicional de 13,60 metros. Sus ahorros se calculan en un 22% de costes logísticos y una rebaja del 14% en las emisiones de CO₂.



AUDI e-tron 50 quattro: las versiones de acceso a la gama

El e-tron, el primer modelo cien por cien eléctrico de Audi, ya se puede comprar en el mercado español en su versión de acceso 50 quattro. Esta variante equipa dos motores eléctricos (uno por cada eje), con una potencia total de 313 CV y utiliza baterías de 71 kWh de capacidad, lo que se traduce en una autonomía de 300 kilómetros. Está disponible en carrocería normal o Sportback y en los acabados básico, Advanced, S-Line o Black Line edition, este último con

detalles exclusivos en negro. De serie este modelo equipa climatizador automático de dos zonas, portón de maletero de apertura y cierre eléctrico, suspensión neumática adaptativa, indicador de presión de los neumáticos, Virtual Cockpit con pantalla de 12,3 pulgadas, sistema de navegación MMI Navegación plus con MMI Touch response, llamada de emergencia, etc.

En el apartado de asistencia a la conducción cuenta de serie

Audi e-tron 50 quattro	72.980 €
Audi e-tron 50 quattro Advanced	79.280 €
Audi e-tron 50 quattro S line	83.840 €
Audi e-tron 50 quattro Black Line Edition	85.040 €
Audi e-tron Sportback 50 quattro	75.290 €
Audi e-tron Sportback 50 quattro Advanced	81.590 €
Audi e-tron Sportback 50 quattro S line	85.790 €
Audi e-tron Sportback 50 quattro Black Line Edition	87.340 €

SKODA

Superb iV: eficiente versión híbrida enchufable

El buque insignia de Skoda ya dispone de una eficiente versión que suma un motor de gasolina 1.4 TSI (156 CV) y otro motor eléctrico (115 CV). Se combina con un cambio DSG y su potencia conjunta es de 218 CV. Las baterías tienen 13,0 kWh de capacidad y le permiten recorrer hasta 67 kilómetros en eléctrico (63 para el Combi), con lo que logra la etiqueta 0 de la DGT.

Las baterías se colocan en el maletero, que pierde capacidad con respecto a la variante normal (625 litros) y se queda en

485 litros. El Superb iV está disponible en los acabados Ambition, Style, Sportline y L&K, tanto en carrocería normal como en el familiar Combi. El más básico incluye equipamientos como el sistema de navegación Amundsen, sensor de aparcamiento delantero, asistente de arranque en pendientes, luces de LED traseras, cámara de marcha atrás, cierre centralizado con función

Skoda Superb iV Ambition	31.900 €
Skoda Superb iV Style	33.500 €
Skoda Superb iV Sportline	35.950 €
Skoda Superb iV L & K	40.800 €
Skoda Superb Combi iV Ambition	33.100 €
Skoda Superb Combi iV Style	34.750 €
Skoda Superb Combi iV Sportline	37.000 €
Skoda Superb Combi iV L & K	42.050 €

de encendido y apagado o faros bixenon, entre otros.



THYSSENKRUPP

DS 3 Crossback: se estrena como coche de flota

El DS 3 Crossback ha sido elegido por la empresa Thyssenkrupp Elevadores como automóvil de referencia en su flota de vehículos. La multinacional alemana ha alcanzado un acuerdo con la empresa de renting y gestión de flotas ALD Automotive para la entrega de 440 unidades de este modelo a lo largo del año. Los primeros 53 coches fueron recogidos hace unos días en el Centro de Madrid del Grupo PSA.



CITROËN

VUELVEN LAS REVISIONES DE SEGURIDAD GRATUITAS

Hasta el 29 de febrero, los clientes de Citroën pueden realizar un control gratuito de seguridad en su vehículo y colaborar a la vez con las Fundaciones Menudos Corazones y Abracadabra. Por cuarto año consecutivo, el fabricante se suma a la campaña solidaria 'Magia para los corazones' y donará 3 euros (1,50 euros para cada entidad) por cada control gratuito de seguridad.

Para realizar este control, se puede pedir cita online (<https://ofertas-citroen.es/magiaparaloscorazones>) en los servicios oficiales Citroën adheridos a la promoción. Una vez en el taller, le harán



al coche un test global de diagnóstico electrónica, en el que se comprueba el estado de los principales sistemas de seguridad del vehículo.

Además, Citroën también donará a Menudos Corazones 1 euro (hasta un tope de 5.000 euros) por cada persona que se haga una foto formando un corazón con las manos y la comparta en sus redes sociales (Facebook, Twitter e Instagram) con la etiqueta #HazMagiaEnSuCorazón.





El arte de financiar un vehículo

¿Cuántas veces has ido a comprar un coche? ¿Cuántas te han dado precios y financiaciones distintas? Y lo peor de todo, ¿Cuántas veces has revisado la financiación un año después, has hecho cálculos y has pagado un sobrepago por tu coche abusivo? Como sabéis el mundo de la venta de vehículos es un mundo lleno de información y datos, que en muchos casos nos resultan contradictorios. Hay ocasiones en que un mismo vehículo tiene precios distintos, siendo misma marca y modelo, si vas de un concesionario a otro, lo que nos ocasiona una gran confusión e inseguridad al realizar una compra de un importe tan elevado como es un coche.

Queremos ayudaros a disipar las dudas, dándoos una serie de consejos y preguntas que debéis hacer a la hora de adquirir un nuevo coche.

En primero lugar el importe del vehículo, siempre existen dos precios, el precio 'Al Contado' o el precio 'Promo financiado', este último muchísimo más atractivo que el anterior. No os dejéis engañar, no es oro todo lo que reluce y en este mundo menos aún. Si nos paramos a mirar ese precio y condiciones, nos llevaremos muchas

sorpresas y debemos hacernos a nosotros mismo y al comercial que nos atiende una serie de preguntas:

¿Qué tipo de interés fijo (TIN) tiene la operación? Por lo general los concesionarios usan un tipo de interés de entre un 8 % y un 10 %, por lo que ese descuento que nos están realizando por financiar con ellos lo ganan al final de la operación.

¿Por qué pone que hay un seguro? En muchas ocasiones, adicionalmente a un tipo de interés alto, añaden un seguro de vida o un seguro de empleo, estos seguros suponen de media 1.000 euros más adicionales a pagar, pero la realidad es que no son necesarios ni obligatorios a la hora de contratar una financiación.

¿Puedo cancelar mi crédito pagando antes del tiempo establecido? Sí, pero ojo, mira bien el contrato, si cancelas antes de ciertos meses, hay una cláusula que te obliga a devolverles ese 'descuento', lo normal cuando haces un crédito de vehículo es que al cancelarlo te cobren solo el 1 % de los intereses restantes, como así indica la ley europea, y no deberías pagar nada más.

¿Qué puedo hacer para evitar todo esto? Siempre hay soluciones para todo, lo primero es pedir el precio al contado, de modo que sepas cuál es el valor del vehículo; acto seguido, en comparadores puedes hacer una búsqueda rápida de opciones de crédito para vehículos y el buscador las mostrará ordenadas de menor coste a mayor.

Recordad que siempre debemos pedir todos los datos y deben dárnoslos sin problema, alejaos de financieras donde nos os quieren entregar oficialmente una oferta de financiación y no tendréis sorpresas desagradables en el futuro.

Eduardo Losada Arévalo
Responsable de Venta Digital.
Dealerbest

¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a seleccion@dealerbest.com con la referencia que corresponda.

- Asesor de Servicio RT REF: ASRT-MAD-M16
- Asesor Ventas VD Madrid REF: JV-MAD-M16
- Asesor Ventas VN Madrid REF: AVVN-MAD-M16
- Asesor Ventas VN Girona REF: AVVN-GIR-M16
- Jefe de Ventas Girona REF: JV-GIR-M16
- Asesor de Ventas Girona REF: AVVN-GIR-M16



TOYOTA Y LEXUS

KINTO, NUEVA MARCA DE SERVICIOS DE MOVILIDAD

Kinto es la denominación de la marca que agrupará los servicios de movilidad de Toyota y Lexus en Europa. Se introducirá en distintos mercados, será de fácil acceso a través de aplicaciones móviles y contará con pagos integrados. Kinto One será la plataforma de renting —con la que el usuario podrá tener un modelo con mantenimiento y seguro en una sola cuota— y Kinto Share será el servicio de vehículos compartidos.



El sistema de vehículos compartidos que conectará a personas que quieran compartir coche se llamará Kinto Join. Por último, Kinto Flex será el renting de vehículos por suscripción. Toyota también estudia la introducción de otros servicios, como los vehículos de transporte con conductor (VTC) o una aplicación multimodal.

OPEL

LLEGAN LAS SERIES ESPECIALES 2020

Opel comienza el año con las series especiales 2020, que ofrecen los SUV Opel Grandland X y Opel Crossland X, y el Astra, con un equipamiento más amplio de lo habitual y elementos exclusivos. En el caso de Grandland X y Crossland X ofrecen asistente de aparcamiento y cámara de visión trasera, entre otros, desde 22.900 y 16.800 euros respectivamente. El Astra incluye cámara frontal, faros LED y sensores de luz y lluvia desde 17.400 euros. Además, también hay varios paquetes de equipamiento disponibles.



SUZUKI

Ignis y Swift híbridos: los 4x4 más baratos del mercado

Suzuki es uno de los grandes especialistas en equipar la tracción total en todos los segmentos de su gama sin tener en cuenta el tamaño o la configuración mecánica. Por eso, esta tracción llega a modelos como el Swift e Ignis, que ahora suman además argumentos para convertirse en los 4x4 híbridos más baratos del mercado, ya que ambos estre-

nan una mecánica 1.2 con sistema Mild Hybrid que les permite reducir los consumos y asegurarse la etiqueta ECO de la DGT.

El Swift equipa el nuevo motor de gasolina 1.2 Dualjet de 90 CV, que mejora en un 5 por ciento el consumo de combustible respecto a su predecesor. El Suzuki Swift 1.2L 4x4 Mild Hybrid está disponible en acabado

GLE. El Ignis 1.2L 4x4 Mild Hybrid equipa el mismo propulsor y se comercializa en los acabados GLE (15.670 euros) y GLX (17.070 euros).

Ambos modelos montan como equipo de serie el sistema AllGrip Auto, que permite elegir el tipo de tracción más adecuada a cada situación.

PRECIOS

Swift 1.2L 4x4 Mild Hybrid GLE	15.970 €
Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLE	15.670 €
Ignis 1.2 4x4 Mild Hybrid GLX	17.070 €



Serie especial para Quattroporte, Levante y Ghibli

Maserati lanzó en 1986 la serie especial Royale del Quattroporte, de la que solo se fabricaron 51 unidades. Ahora, la marca rinde homenaje a este modelo con otra serie única que lleva la misma denominación y que estará disponible en todos sus vehículos con motor V6.

En concreto, se producirán 100 unidades del Quattroporte, Levante y Ghibli Royale con motores que van del V6 diésel 3.0 de 275 CV a los gasolina V6 3.0 de 350 y 430 CV. Las prime-

ras entregas llegarán en marzo, pero la firma italiana ya acepta pedidos.

La serie especial Royale está disponible en dos colores exclusivos: Blu Royale y Verde Royale. Todos los modelos cuentan con llantas de 21 pulgadas y pinzas de freno en color plata. También ofrecen equipamientos exclusivos en el interior, basados en el acabado GranLusso, y avanzados sistemas de asistencia a la conducción y seguridad.

PRECIOS

Maserati Ghibli Royale	115.000 €
Maserati Levante Royale	126.300 €
Maserati Quattroporte Royale	149.900 €



REDEXIS

ACUERDO CON FIAT PROFESSIONAL

Redexis y Fiat Professional han firmado un acuerdo para impulsar la movilidad sostenible mediante la promoción del Gas Natural Comprimido (GNC). Fiat se compromete a promocionar los vehículos de GNC en sus concesionarios y compartirá con Redexis información sobre la demanda de este tipo de modelos. Por su parte, Redexis desarrollará las instalaciones de carga de GNC necesarias para atender la demanda. Los vehículos de GNC cuentan con la etiqueta ECO de la DGT, tienen bonificaciones en el impuesto de circulación y pueden entrar en las grandes ciudades cuando hay restricciones de tráfico.

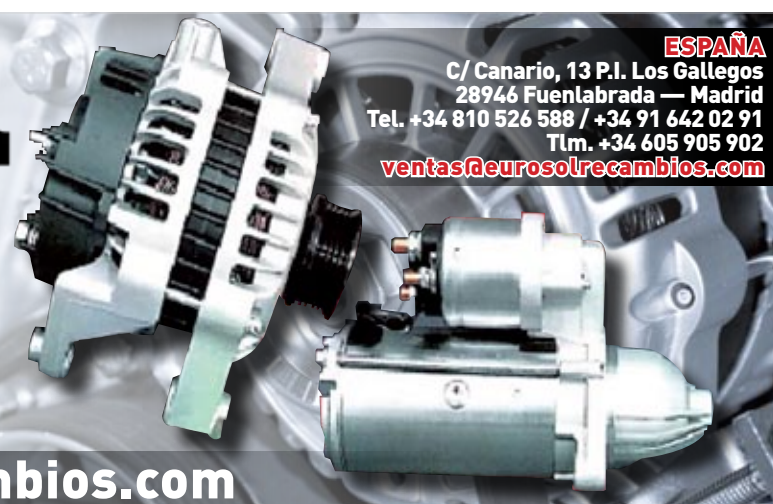


EUROSOL

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
Tl.m. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com





DIFERENTES HÍBRIDOS, PERO TODOS 'ECO'

Santiago González

Cada vez que veo un coche híbrido sé que tiene la etiqueta ECO que permite entrar en Madrid. Mi duda es saber si todos son iguales, los denominados 'mild-hybrid' y el resto porque he oído que la normativa puede cambiar en breve. ¿Tanta diferencia hay entre sus baterías? Gracias.

RESPUESTA

Lo cierto es que hay una especie de gran vacío a la hora de 'catalogar' actualmente lo que es un vehículo híbrido, y no digamos nada sobre las enormes diferencias que hay en las capacidades de sus baterías. Por eso se dan casos como que todo un Audi RS Q8 -con motor V8 de gasolina y 600 CV- comparta etiqueta medioambiental ECO con, por ejemplo, un pequeño Toyota Yaris híbrido de 101 CV. Pero ojo, porque en Audi no es que hayan desarrollado todo un RS Q8 ECO, sino que se benefician, sin querer, de una normativa española que considera que un sistema micro-híbrido es tan eficiente como un híbrido convencional, aunque parece que ese baremo podría cambiar en el futuro.

En cuanto a las diferencias de las capacidades de las baterías, sí son palpables. Por ejemplo, cuando hablamos de microhíbrido lo más normal es apostar por sistemas de 48 voltios. Son soluciones modestas que sirven para apoyar al motor térmico, pero nunca tienen capacidad para mover por sí solos el vehículo. También hay sistemas que funcionan con 24 voltios -utilizado por Mazda- e incluso de 12, aplicado por ejemplo a los motores de cuatro cilindros en Audi.

En los híbridos convencionales, la mayor capacidad de la batería sí permite circular en modo eléctrico exclu-

CARTA
DE LA SEMANA



PEUGEOT 3008 CON GASOLINA Y DIÉSEL DE LA MISMA POTENCIA Y... ¿EL MISMO CONSUMO?

Fernando Fernández

Me llama mucho la atención que hayan publicado sendas pruebas del Peugeot 3008, como motores BlueHDI y PureTech, ambos con 180 CV de potencia, y que hayan registrado el mismo consumo. ¿Merece entonces la pena pagar bastante más por el diésel?

RESPUESTA

Efectivamente por nuestras manos han pasado las dos variantes del Peugeot 3008 con 180 CV de potencia, la primera un turbodiésel de dos litros y la segunda un bloque también de cuatro cilindros, pero de 1,6 litros. Los dos están asociados a sendas transmisiones automáticas EAT8 con convertidor de par y, como bien señalan, ambos registraron el mismo consumo medio durante los test efectuados: 7,3 litros cada 100 kilómetros. Hay que recordar que con el motor de gasolina el 3008 homologa un consumo medio de 7,3 litros en ciclo WLTP, mientras que la versión diésel se queda en 6,2 litros.

Dicho esto, en las dos pruebas realizadas ya comentamos que nuestra elección pasaba por quedarnos con la opción de gasolina. Y es lógico porque registramos el mismo consumo y la diferencia de precio es suculenta, con un

sivamente, pero el 'almacenaje' varía según los modelos. En un Toyota Rav4 la batería tiene 1,59 kWh de capacidad, en el mencionado Yaris es de 0,94 kWh, pero se dan casos como el nuevo

ahorro de 3.700 euros a favor del PureTech. En este sentido tenemos que decir que el BlueHDI 180 CV EAT8 sólo está disponible con el acabado GT, que porta de serie algo más de equipamiento, incluidos unos enormes neumáticos 235/50 R19 que son, en parte, 'culpables' de que se incremente el consumo. También influyen los 50 kilos más de peso que penalizan al diésel.

Por lo tanto, bajo nuestro punto de vista lo recomendable sería la variante de gasolina PureTech 180 CV EAT8. Además de todo lo comentado hasta ahora, hay otros puntos a favor, como un funcionamiento algo más refinado en marcha y unas prestaciones más brillantes en todas las mediciones que realizamos, tanto a la hora de acelerar como en recuperaciones y en maniobras de adelantamiento. Insistimos: el gasolina es más lógico y apetecible.

Subaru Forester Hybrid que tiene una batería de iones de litio con apenas 0,57 kWh. Como puedes ver la oferta es amplia y variada, aunque todos ellos portan la etiqueta ECO.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿QUÉ SANCIÓN ME PUEDEN PONER SI NO HAGO USO DEL INTERMITENTE?

Hay que recordar que las luces indicadoras de dirección, precisamente como señala su definición, deben ser utilizadas para indicar a los demás usuarios de la vía que el conductor quiere cambiar de dirección, hacia la derecha o hacia la izquierda. En este sentido, será obligación del conductor advertir mediante señales ópticas toda maniobra que implique un desplazamiento lateral o hacia atrás de su vehículo, así como su propósito de inmovilizarlo o de frenar su marcha de modo considerable. Tales advertencias ópticas se efectuarán con antelación suficiente al inicio de la maniobra y, si son luminosas, permanecerán en funcionamiento hasta que termine aquella. Así, por ejemplo, cuando el adelantamiento implique un desplazamiento lateral, deberá advertirse la maniobra mediante la correspondiente señal óptica indicadora de dirección. Igualmente, para parar o estacionar deberá utilizarse el indicador luminoso de dirección correspondiente al lado hacia el que vaya a efectuarse dicha maniobra. Por tanto, teniendo en cuenta las obligaciones de uso de los intermitentes, la falta de su empleo o la no utilización de los mismos supondría la comisión de una infracción considerada grave y que sería sancionada con multa de 200 euros.

BUENA PREGUNTA

UN VEHÍCULO NO PRIORITARIO NO PUEDE SUPERAR EL LÍMITE DE VELOCIDAD NI POR UNA URGENCIA

¿Me pueden multar por superar el límite de velocidad si con mi coche particular llevo al hospital a mi mujer cuando va a dar a luz?

RESPUESTA

La legislación, al regular los vehículos en servicios de urgencia, establece dos distinciones: los prioritarios y el resto de vehículos no prioritarios en servicio de urgencia.

Los vehículos prioritarios son aquellos de servicios de urgencia cuando se hallen en servicio de tal carácter. Por ejemplo, tendrán el carácter de prioritarios los vehículos de los servicios de Policía, extinción de incendios, Protección Civil y salvamento, y de asistencia sanitaria que circulen en servicio urgente, así como, los equipos de mantenimiento de las instalaciones y de la infraestructura de la vía y los vehículos que acudan a realizar un servicio de auxilio en carretera. Todos ellos podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales.

Por el contrario, el resto de vehículos, aunque estén realizando un servicio de urgencia, como consecuencia de circunstancias especialmente graves y se vieran forzados, sin poder recurrir a otros medios, a efectuar un servicio de los reservados a los prioritarios, no sólo deberán advertirlo

al resto de usuarios de la vía, sino que, además, al no ser considerados prioritarios deberán respetar las normas de circulación, por lo que no podrán superar los límites de velocidad. Tan sólo tendrían la facultad de que, el resto de usuarios, les facilitasen el paso, apartándose normalmente a su derecha o deteniéndose si fuera preciso.

Por tanto, es evidente que si por cualquier motivo, aunque fuese por motivos de urgencia, un vehículo particular cometiese una infracción, sería denunciado por ello y, en caso de infracciones de velocidad, debemos recordar que las multas pueden llegar a ser de entre 100 y 600 euros e, incluso, con retirada de 2 a 6 puntos.



EL MOTOR Y LAS LUCES DEBEN ESTAR APAGADOS

¿Puedo ser sancionado si al repostar combustible me dejo las luces encendidas?

RESPUESTA

Aunque actualmente en la mayoría de los modelos cuando se apaga el contacto se desconectan las luces, lo cierto es que existen muchos vehículos que, efectivamente, aunque el conductor apague el motor, si no apaga las luces, éstas seguirán encendidas. Precisamente entendiendo el legislador que repostar con el motor en marcha, o repostar con las luces encendidas, puede generar un riesgo, al estarse manipulando líquidos inflamables, es por lo que estableció en la Ley la obligación de repostar, tanto con el motor apagado como con las luces apagadas, además de

cualquier otro sistema eléctrico, tales como la radio o dispositivos emisores de radiación electromagnética, como los teléfonos móviles.

En consecuencia, si repostamos con las luces encendidas estaríamos cometiendo una infracción que es considerada leve, y cuya sanción económica podría llegar a ser de hasta 100 euros. Por último, hay que destacar que por esta infracción podrían ser sancionados, tanto el empleado de la gasolinera, si fuese él quien nos pone el combustible, como el propio conductor cuando se trata de una gasolinera de autoservicio o, incluso, un tercero (por ejemplo, el acompañante del conductor o cualquier otro pasajero) si es este último quien, realmente, se encarga de colocar la manguera del surtidor dentro del depósito.



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

CONSULTAS RÁPIDAS

LIMITADOR DE VELOCIDAD INTELIGENTE

Luis Perales

No estamos de acuerdo contigo porque este elemento ya lo hemos destacado en muchos modelos nuevos que están llegando al mercado. Y nos parece uno de los asistentes más interesantes de cara a evitar multas por exceso de velocidad. A pesar de su complejidad tecnológica, resulta fácil de explicar. Se trata de un sistema que suele combinar un limitador

de velocidad con una cámara frontal que lee las señales de tráfico y, por lo tanto, los límites establecidos. También se pueden obtener mediante la información proporcionada por algunos sistemas de navegación. De esta manera, si circulamos a una velocidad superior, este asistente interviene, frenando de manera automática hasta que la velocidad sea la permitida. Eso sí, hay que activar esa función en el vehículo para que funcione adecuadamente.

PAQUETE OFF ROAD EN EL MERCEDES GLE

Nacho E. Fanjul

El Mercedes GLE es un SUV con cierta capacidad para salir del asfalto. Si las exigencias ya son mayores, no te queda otra que incorporar el Paquete On/Offroad, que cuesta 2.529 euros. Con él ya si tienes capacidad todoterreno porque, además de mayor altura al suelo, incorpora un bloqueo del diferencial central, caja reductora y toda la electrónica adaptada a un uso 'off road' más radical.

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

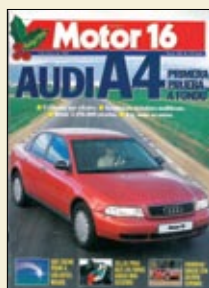
La primera prueba del Audi A4

El Audi 80 nos había dicho adiós y saludábamos a un A4 que lo sustituía. Lo probábamos a fondo la primera de tantas veces en estos 25 años. Nacía un clásico.

25 años cumple el carril Bus-VAO de la A6, en Madrid. Un carril de alta ocupación pensado para reducir atascos y cuyo uso es ahora una de las ventajas que tienen los conductores

de modelos ecológicos para fomentar la nueva movilidad.

El premio al Coche del Año en España había recaído en el Renault Laguna. La berlina francesa se había im-



LA PORTADA

Nº 585

FECHA

3-1-1995

HABLAMOS DE

El Audi A4 que probábamos por primera vez, era el gran protagonista de nuestra portada. En ella también se hablaba de los coches para pedir a los Reyes Magos, de las sillas infantiles más seguras del mercado y del Rally Dakar, con acento español, pues salía por primera vez desde Granada.

puesto al Fiat Punto –Coche del Año en Europa– por amplio margen.

En el deporte, esta semana hablábamos del Dakar más español, porque el rally más duro del mundo abandonaba Francia y partía por primera vez desde la ciudad de Granada.

En nuestro primer número del año, soñábamos con los Reyes Magos y analizábamos algunos de los modelos que les pediríamos.

Entre ellos podría estar el Ford GT90, un proyecto de superdeportivo de la marca del óvalo con toda la herencia de los legendarios GT40.

La prueba a fondo, con el Audi A4. La berlina alemana, con motor 1.8 de 125 caballos brillaba por comportamiento, confort y consumos. Y también lo comparábamos con sus rivales: BMW 318, Mercedes C180, Rover 620 y Saab 900.



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

Fiat Punto: 30.000 km con el Coche del Año

El utilitario italiano había logrado el premio al mejor Coche del Año en Europa 1995. Nosotros, para celebrarlo, habíamos recorrido con él 30.000 kilómetros.

Otro utilitario era nuestro primer protagonista, pues habíamos cazado unas fotos espía en las que se veían todos los detalles de la nueva generación del Ford Fiesta.

Pero el actor princi-

pal de esta semana era el Fiat Punto. El utilitario italiano se había impuesto en la votación del Coche del Año en Europa 1995. Y nosotros queríamos ver sus valores para lo que habíamos recorri-



LA PORTADA

Nº 586

FECHA

10-1-1995

HABLAMOS DE

El despiece del Fiat Punto tras los 30.000 kilómetros que habíamos recorrido con él era la imagen de nuestra portada. Y ese despiece nos permitía valorar al detalle la calidad del nuevo Coche del Año en Europa. Junto a él, el Volvo 850 T5 R, las fotos del año y la información del Dakar.

do 30.000 kilómetros con él. Además del resultado de la prueba, un cuadernillo especial analizaba el modelo de Fiat desde todos los puntos de vista –gama, tecnología, motores, precursores...– para confirmar el titular de nuestra portada, el Fiat Punto al desnudo.

Otro modelo que probábamos a fondo era lo más radical de Volvo, el 850 T5 R que nos llevaba a afirmar eso de que 'Los dioses

se han vuelto locos'. La berlina sueca, con 240 caballos y un precio de 6,4 millones de pesetas, brillaba por sus prestaciones excepcionales, su seguridad y confort de marcha.

Unas páginas especiales recopilaban también las mejores fotos del año en el mundo de la competición y la industria del automóvil. Y en el deporte repasábamos la actualidad de un Rally Dakar dominado por el Citroën ZX.



GRAN AUTO

INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LOS SUV NOS CONQUISTAN

Todas las claves para elegir entre 150 modelos

MÁS DE 36.000 DATOS



3€ nº2

ENTREVISTA A JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS
«Está bien hablar de 2040 pero tenemos que hablar de 2023, 2025... Y dar confianza»

PIRUEBAS

Audi Q4 Sportback, Kia XCeed, Hyundai Tucson 48V. Y además Audi e-tron frente a Mercedes EQC

COMPARATIVA DE CONSUMO

Medimos el gasto real de ocho SUV con ocho tecnologías diferentes

SUV FRENTE A TURISMOS

Saab Arona / Buick, Renault Kadjar / MGone, Peugeot 5008 / SIB 5W / Cullit. ¿Vale la pena?

YA EN TU KIOSCO SOLO 3€

- Los 150 SUV a la venta en España
- Más de 36.000 datos técnicos
 - SUV frente a turismos
- Comparativa de consumos de 8 tecnologías diferentes
- Todas las novedades que vienen

NUEVO SUV PEUGEOT 2008

UNBORING THE FUTURE



PEUGEOT i-Cockpit® 3D

CONDUCCIÓN SEMI-AUTÓNOMA

CAJA DE CAMBIOS AUTOMÁTICA DE 8 VELOCIDADES

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** **PSA FINANCE** Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo Peugeot SUV 2008 motores térmicos: Valores WLTP: consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo desde 4,5 hasta 6,2 en ciclo combinado. Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo: de 118 a 141. Valores NEDC: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,6 hasta 5. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 96 hasta 113. Consulte la información sobre el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) en wltip.peugeot.es