

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CONDUJIMOS LO ÚLTIMO EN HÍBRIDOS



- FIAT 500 Y PANDA HYBRID
- TOYOTA YARIS
- VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.772 del 11 al 24 de febrero de 2020



DUELO EN LA CUMBRE

Ford
Puma
 1.0 EcoBoost
 mHEV

A fondo



155 CV



A fondo

Renault
Captur
 1.3 TCe

130 CV



Prueba



Kia XCeed 1.6 CRDi 136 CV

Prueba



Mitsubishi ASX 200 MPI 150 CV



CITROËN C5 AIRCROSS

SMOOTH UNIQUE VEHICLE

INCLUYENDO SUSPENSIÓN DE AMORTIGUADORES PROGRESIVOS HIDRÁULICOS®



Hasta 720l de maletero
20 ayudas a la conducción
Grip Control con Hill Assist Descent
3 Asientos individuales en segunda fila
Disponible en versión híbrido enchufable

INSPIRED
BY YOU

Citroën prefiere Total. Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0.
Emisiones de CO₂ (g/Km): 129 a 181 WLTP (102 a 128 NEDC).



Al detalle



EL RETO DE LA SEGURIDAD VIAL

Que la seguridad vial es una prioridad, es sabido desde hace años; y que aunque España es referencia en la rebaja de las cifras de siniestralidad, aún nos queda mucho por hacer, nadie lo duda. Por eso la Alianza por la Seguridad Vial que reúne a 22 entidades, asociaciones y empresas que, de forma desinteresada, van a poner en común sus conocimientos y experiencias para concienciar a la sociedad y los legisladores, es un proyecto digno de elogio. No es fácil que en España se consiga unir objetivos de tanta gente y mirar todos en la misma dirección. Pero el reto merece la pena; y en esta casa, nos sentimos orgullosos de formar parte de él.



LA FUERZA DEL SECTOR

El Congreso de Faconauto ha conseguido durante dos días dar visibilidad al sector de la distribución de automóviles, que no vive sus mejores momentos –se perdieron 900 empleos en el sector en 2019– pero que está preparado para los retos del futuro. Un futuro para el que piden el apoyo de las autoridades con medidas que acaben con la incertidumbre.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El post Brexit

Por si el Brexit no era suficiente complicación, Boris Johnson anuncia la prohibición de diésel, gasolina e híbridos desde 2035.

Vaya por delante que para mí el Brexit es como romper con un socio, pareja o conocido del que nunca termina uno de fiarse. Su sentido nacionalista, unido a un arrogante complejo de superioridad cargado de antieuropeísmo, fue siempre la mejor demostración de que Gran Bretaña tenía un pie dentro y otro fuera de la UE. De ahí que después de 47 años de participar en la construcción del proyecto político y económico más importante de la historia reciente, metan la marcha atrás y opten por la ruptura. Por ello, una vez consumada la salida, llega la expectación y preocupación de empresarios y ciudadanos por conocer las consecuencias de las diferentes negociaciones entre el gobierno británico y las autoridades europeas. En este sentido, toca un periodo de transición que teóricamente concluye el 31 de diciembre de este año e implica multitud de áreas, entre

las que se encuentra la industria del automóvil, precisamente una de las más afectadas por el Brexit. De hecho, desde que comenzó hace tres años el sinuoso camino de salida, el descenso de este sector fue constante, siendo el remate el ejercicio 2019, con un cierre de 1,3 millones de vehículos fabricados en Reino Unido, lo que supone una caída del 14,2 por ciento. Un descalabro que según la Asociación de Fabricantes y Comerciantes del Motor (SMMT) del Reino Unido, arrastra la producción al nivel de hace una década. Por eso este organismo, que cuenta con más de 180 años de historia, le pide al gobierno actual «un acuerdo que tenga las mínimas ba-

rreras y que garantice el libre comercio, para que todas las partes puedan beneficiarse». Recordemos que en la actualidad las marcas que más han rebajado su producción respecto al año anterior han sido Honda, con un 32,2 por ciento, Nissan un 21,6 por ciento, Vauxhall un 29,3 por ciento y Toyota un 14,7 por ciento. Un panorama bastante complicado si tenemos en cuenta que Honda dejará de producir en Reino Unido en 2021, PSA tiene que decidir qué hacer con la producción de Vauxhall/Opel Astra y Nissan ya se llevó el X-Trail a Japón. Además, para agravar más la situación, a este sector que emplea un millón de trabajadores, horas después de ejecutarse el Brexit y con un gran berrinche de la patronal de fabricantes, Boris Johnson ha anunciado que prohibirá las ventas de coches diésel, gasolina e híbridos a partir de 2035,

en contra de lo fijado por la CE para 2040. En lo que respecta a España el intercambio comercial mejoró en 2019 respecto al año anterior. De hecho, los británicos importaron 284.727 automóviles, un 18,9 por ciento más, y exportaron a nuestro país 35.984 unidades, que representan un 4,2 por ciento más. En este punto merece la pena tener en cuenta que mientras la mitad de las exportaciones del Reino Unido tienen como destino la UE, las exportaciones europeas hacia Gran Bretaña son, aproximadamente, el 10 por ciento del total de la Unión.

La salida del Reino Unido de la Unión Europea afecta a multitud de áreas, entre las que la industria del automóvil es una de las más afectadas. Desde que comenzó el sinuoso camino de salida, el descenso de este sector fue constante. En 2019 se fabricaron en Reino Unido 1,3 millones de vehículos, una caída del 14,2 por ciento, que arrastra la producción al nivel de hace una década.

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

Julián 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 1.772 · 11 al 24 de febrero de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA RENAULT MÉGANE

La marca francesa renueva su compacto, que ahora estrena versión híbrida e híbrida enchufable.

8.- INVICTA MOTOR

25 modelos eléctricos y bifuel de origen chino lanzará en España este grupo empresarial.

10.- EN PORTADA

FORD PUMA 1.0 ECOBOOST MHEV 155 CV

El nuevo crossover de la marca del óvalo brilla por funcionalidad, eficiencia, calidad y dinamismo.

18.- CUATRO RUEDAS

RENAULT CAPTUR TCE 130 EDC

El nuevo Captur tiene más presencia, es más amplio, está mejor equipado, tiene más calidad y dinámicamente es 'más coche'.

24.- KIA XCEED 1.6 CRDI 136 CV

Derrocha calidad de la buena y combina un brillante propulsor diésel con unos consumos muy bajos.

28.- MITSUBISHI ASX 200 MPI

El ASX suma nueva imagen, más tecnología y un motor 2.0 con 33 CV más que el anterior 1.6 MPI.

32.- FINALISTAS DEL 'CAR OF THE YEAR 2020'

Así son los siete candidatos al premio de más prestigio del mundo del automóvil.

36.- FIAT 500 Y FIAT PANDA HÍBRIDOS

Fiat lanza dos de sus modelos más carismáticos con hibridación ligera a precios muy competitivos.

38.- TOYOTA YARIS

El nuevo Yaris ofrece tacto de coche más grande y estrena un eficiente sistema híbrido con 116 CV.

40.- VOLVO XC40 RECHARGE T5 TWIN ENGINE

El SUV más vendido de Volvo estrena la tecnología híbrida enchufable con esta versión de 262 caballos.



6

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 50

Busca tu marca

ALPINE	7
AUDI	6
BMW	32
CITROËN	44
FIAT	36
FORD	10, 33
INVICTA MOTOR	8
KIA	24
MERCEDES	8
MITSUBISHI	28
NISSAN	8
PEUGEOT	33
PORSCHE	34
RENAULT	6, 18, 34
SKODA	6
TESLA	35
TOYOTA	35, 38
VOLVO	40



46



40



38



44

44.- CITROËN CAMPER

La marca francesa ofrece una amplia gama de vehículos adaptados a tus excursiones.

46.- FUERA DE SERIE SHERP ATV

Se llama Sherp, fue diseñado en Rusia y ha tardado 20 años en convertirse en un vehículo infalible sea cual sea el territorio que pisa.

50.- LA SEMANA

52.- AL DÍA ALIANZA POR LA SEGURIDAD VIAL

Una iniciativa a la que se suman 22 entidades, asociaciones y empresas para mejorar la siniestralidad y fomentar la seguridad vial.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS EL CORONAVIRUS AMENZA LA COMPETICIÓN

El impacto del coronavirus en el automovilismo ya ha llegado. No solo porque está poniendo en peligro las

carreras de alto nivel, también por las suspicacias por la presencia de ciudadanos chinos fuera de sus fronteras.

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

NUEVO SUV PEUGEOT 2008

UNBORING THE FUTURE



GASOLINA O DIÉSEL

FULL ELECTRIC

PEUGEOT i-Cockpit® 3D

CONDUCCIÓN SEMI-AUTÓNOMA

FULL ELECTRIC, GASOLINA O DIÉSEL

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

Nuevo Peugeot SUV e-2008 motor eléctrico. Valores WLTP: datos en curso de homologación.

Consulte la información sobre el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) en wltpl.peugeot.es

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



NUEVO VOLKSWAGEN CADDY

El estreno mundial del Caddy está casi a punto. Se trata de la renovación completa de la que será la quinta generación de uno de los vehículos más versátiles de la marca alemana. Y tanto en su versión de reparto urbano como en la variante monovolumen familiar, el nuevo Caddy aporta más sistemas de asistencia y mayor nivel de digitalización.

SKODA OCTAVIA RS IV

En el Salón de Ginebra del próximo mes de marzo, Skoda va a presentar el nuevo Octavia RS IV, una berlina deportiva con tecnología híbrida enchufable y un motor de 245 caballos. El primer modelo Skoda RS híbrido enchufable tendrá también carrocería familiar.



SE ACERCA EL KIA SORENTO

Se dará a conocer en marzo con motivo del próximo Salón de Ginebra. Es la cuarta generación y se seguirá llamando Sorento. El nuevo todocamino coreano, basado en la plataforma SUV de tamaño medio, eleva los estándares en practicidad y adoptará por primera vez una versión híbrida.



BMW M2: 103.900 EUROS

Llega a los concesionarios el 1 de marzo y su motor rinde 450 caballos. Se llama BMW M2 CS, tiene 39 caballos más que el M2 CS Racing y acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos. Pero cuesta la friolera de 103.900 euros, 4.000 más que un Audi RS 4 Avant, que es más rápido y bastante más práctico.

Nuevo Renault Mégane

Más **tecnología** y versión híbrida enchufable

Llega en verano cargado de novedades para seguir dando guerra en lo alto de la lista de ventas. El nuevo Mégane renueva toda su gama añadiendo tecnología, una versión híbrida enchufable con prestaciones extraordinarias y un equipamiento que suma dispositivos para reforzar el refinamiento y el confort. Nuevas pantallas de 9,3 y 10,2 pulgadas, nuevos faros LED Pure Vision, nuevas ayudas a la conducción como el

asistente para tráfico y circulación en autopista, colores adicionales, modificaciones sutiles en paragolpes... el nuevo Mégane RS también se pone al día seleccionando exclusivamente el motor 1.8 Turbo de 300 CV con 420 Nm de par máximo en caso de llevar cambio automático EDC y 400 Nm con cambio manual. Pero una de las novedades de mayor calado es sin duda la versión E-TECH Plug-in, una versión que combina

un motor de gasolina y cuatro cilindros con dos motores eléctricos y una caja de cambios muy innovadora de velocidades multimodo. Esta versión del Mégane rinde 160 CV, y gracias a una batería de 9,8 kWh permite circular hasta 50 kilómetros en modo eléctrico (ciclo WLTP) pudiendo alcanzar en esa situación hasta 135 km/h. Renault ha vendido desde 1995 siete millones de Mégane en todo el mundo a lo largo de cuatro generaciones.



▶ El nuevo Renault Mégane modifica discretamente su exterior, pero la novedad clave es la versión 'plug-in'. Las versiones R.S. ya sólo llevan el motor de 300 CV.



▶ El cambio multimodo de la versión híbrida enchufable E-TECH cuenta con 14 velocidades.



PARA PENSAR

170.000

toneladas de CO₂ ha ahorrado el fondo de carbono del Grupo Volkswagen

Lanzado en febrero de 2019, y con una inversión de 25 millones de euros al año para la protección climática en sus instalaciones, esta iniciativa ha promovido seis proyectos, ahorrando 170.000 toneladas de carbono.

EL PUNTAZO

Respecto al McLaren Senna, este GTR es más bajo y ancho. Pesa 10 kilos menos y con 825 CV anuncia 1,44 kg/CV, la mejor relación peso-potencia de la historia de McLaren.



Skoda VISION IN

El primer modelo del **proyecto India 2.0**

Skoda está desarrollando una gama de modelos SUV específica para el subcontinente indio y el VISION IN es la primera piedra de este interesantísimo proyecto. Será el primer modelo de serie en utilizar la nueva plataforma MQB-AO-IN

cuando llegue el modelo de serie a primeros de 2021. El prototipo mide 4,26 metros de longitud y está propulsado por un 1.5 TSI de 150 CV. En realidad es la versión india del Kamiq o el Seat Arona, y en India costará menos de 10.000 euros.

Audi e-tron 50 y e-tron Sportback

La gama **e-tron** termina de completarse

Audi inicia la comercialización del e-tron 50, variante de acceso a la gama con batería de 71 kWh, y del e-tron Sportback, la versión más deportiva del SUV eléctrico alemán. Además, mejora el servicio de Movilidad Extendida y se aumenta la duración del mantenimiento de serie

▶ Desde enero de 2020 todos los e-tron tienen 8 años de mantenimiento y garantía de la batería gratuitos.

hasta los 8 años. El e-tron 50 tiene 230 CV, una batería de 71 kWh y una autonomía media de 336 kilómetros

según el ciclo WLTP. Además, el e-tron de 408 CV y batería de 95 kWh aumenta su autonomía hasta los 437 kilómetros gracias a una actualización del software. El Audi e-tron 50 parte de los 73.040 euros; y la versión Sportback, de los 87.080 euros.



Original 'concept' A110 Sports X

El Alpine se viste para ir a los **Alpes**

Un grupo seleccionado de ingenieros franceses de la propia marca Alpine ha diseñado este atractivo coupé basado en el deportivo francés más exitoso de todos los tiempos. El Alpine A110 Sports X se basa en la versión 1.8 TCE de 252 caballos, asociada al cambio automático EDC de siete marchas. Sin embargo, el Sports X no cuenta con sistema de tracción total alguno, aunque sí con unos neumáticos de invierno que le permiten avanzar sin pegas en las superficies de adherencia más com-

plicada. Eso sí, el Alpine más aventurero tiene una altura libre al suelo de 60 milímetros más elevada gracias a una suspensión específica. Además, los pasos de rueda se han ensanchado 80 milímetros, por lo que el Alpine pierde parcialmente su estética original para ganar en agresividad y ponerse a día formando parte de la moda de los SUV. Los retoques estéticos incluyen también protecciones de los bajos, capó delantero y techo en color negro mate y ruedas específicas de 18 pulgadas.



▶ El sistema portaesquíes del Alpine Sports X pasará a los modelos de serie de la marca.



qué pasa

Invicta Motor

Lanzará en España 25 modelos eléctricos en los próximos 23 meses

El grupo empresarial Invicta Motor ha visto una gran oportunidad de negocio y se adelanta a otros grupos trayendo a España desde China, el mayor fabricante de coches del mundo, una extensa gama de modelos eléctricos y bifuel. Desde productos de gigantes de la automoción a nivel mundial, como Dongfeng, a pequeñas startups con revolucionarias tecnologías. Desde grandes crossover eléctricos de categoría Premium o modelos SUV muy equipados a industriales concebidos para diferentes tareas urbanas. Y siempre con un

denominador común: se trata de coches, motos y vehículos industriales con tecnología eléctrica y de gas GLP y GNC. La oferta del Grupo Invicta Motor, que comprenderá la llegada de 30 nuevos modelos a España hasta finales de 2021, 25 de ellos cien por cien eléctricos, comienza con seis productos, aunque se ampliará a lo largo de 2020 con el SUV coupé medio DFSK IX5, el monovolumen F600, el Seres SF5, los scooter eléctricos de Invicta Motor, el iEV, los City Spirits con carrocería Van y Pick Up y de BAIC el X55. Con garan-

tías en algunas marcas de hasta 7 años o 100.000 km. La red comercial distribuida a lo largo de la península dispone de 21 puntos, con un servicio postventa muy preparado.

Los responsables del Grupo Invicta han seleccionado lo mejor y más cuidado del mercado chino para venderlo en España.



Invicta importará numerosos coches y motos eléctricos desde 1.990 euros.



La gama inicial incluye eléctricos urbanos de bajo precio, modelos industriales eléctricos muy versátiles y SUV movidos por gasolina y GLP.

Mercedes GLE 350 de 4Matic

Más de 100 kilómetros de alcance en eléctrico

Ya se aceptan pedidos del nuevo Mercedes-Benz GLE 350 de 4Matic, un híbrido enchufable diésel con más de 100 kilómetros de autonomía en modo eléctrico. Además, esta versión dispone de una toma de carga de corriente

continua, de manera que la batería, de mayor tamaño de lo normal, se puede cargar en 20 minutos del 10 al 80 por ciento, o en unos 30 minutos del 10 al 100 por cien. Este GLE tiene un coste de 77.100 euros.



Nissan Navara Off-Roader AT32

Preparado para la aventura más radical

Resultado de la colaboración entre Nissan y Artic Trucks, una importante empresa islandesa especializada en preparar vehículos 'off road', la marca japonesa ha

puesto a punto un Navara preparado para grandes aventuras. Denominado Off-roader AT32, su novedad más importante es la actualización del motor para cumplir con las nor-

mativas más exigentes. Este Navara se apellida AT32 por la empresa que lo prepara y por los neumáticos que adopta, unos Nokian de 31,6 pulgadas que mejoran el consumo y los niveles de emisiones además de combinar muy bien un eficaz uso en carretera sin renunciar a una radical utilización 'off road'.



Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY

¿UN COCHE EN UNA REVISTA DE COCHES?
NO, UN Crossover Coupé EN UNA REVISTA DE COCHES



NUEVO NISSAN JUKE EL Crossover Coupé



ESCANEA PARA DESCUBRIR EL NUEVO JUKE



SISTEMA INTELIGENTE DE ANTICOLISIÓN FRONTAL



ProPILOT



CÁMARA INTELIGENTE DE VISIÓN 360°

Consumo mixto WLTP: 5,9 - 6,4 l/100 km. (NEDC-BT: 4,8 - 5,2 l/100 km). Emisiones de CO₂ WLTP: 135 - 145 g/km. (NEDC-BT: 110 - 118 g/km).

Diviértete en SUV



Ford demuestra que se pueden reunir muchas virtudes en un solo modelo con el Puma, que aporta la racionalidad de los SUV urbanos, despunta en funcionalidad por su original MegaBox y se beneficia de la etiqueta ECO gracias a la microhibridación del 1.0 EcoBoost tricilíndrico. Pero, además, tiene calidad, está bien dotado y asocia sus 155 CV a un chasis muy dinámico. ¿Perfecto entonces? Quizás decir tanto sería exagerar.



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

Llamádotte 'Puma' es posible que el cliente vaya a exigirte más en términos de agilidad o prestaciones que si tienes una denominación tan 'abstracta' como Captur, 2008, Kamiq, 500X o Juke, o incluso si te han bautizado con el nombre de una localidad canaria. Pero en eso Ford ha dado en el clavo porque el Puma hace honor

a ese fiero felino y pasa a ser, posiblemente, la alternativa más pasional del segmento B-SUV. Lo decimos por su imagen de crossover coupé –nunca valoro la estética, pero durante el test he percibido varios 'flechazos'– y también por su tacto de conducción, más divertido de lo habitual en su clase, o por el rendimiento de la versión probada, tope de la actual gama: motor de 155 CV y acabado ST Line X. Son 26.125 euros 'oficiales', que con los descuentos se

quedan en 22.852, cifra más lógica. Y nos gusta la estrategia de Ford: combinar los tres motores disponibles –el de 125 CV con o sin hibridación mHEV, y el aquí probado, dotado también de ese sistema– con los tres acabados: Titanium, ST Line y ST Line X. De modo que hay un Puma de 155 CV desde 18.692 euros, y con un equipo de serie ya completo: navegador, sensor de parking trasero, cargador inalámbrico, SYNC 3, control de crucero, aire acondicionado,

llantas de 17 pulgadas... El ST Line añade suspensión deportiva, pedales de aluminio, el acceso y arranque sin llave, un kit exterior personalizador y la instrumentación digital –poco configurable, pues cambia de tono según el modo de conducción y solo permite variar la información del display central–; mientras que el ST Line X suma climatizador, sensor de lluvia, tapicería parcialmente en cuero, audio B&O con diez altavoces o unas llantas de 18 pulgadas, más que suficientes. Decimos lo último porque los 215/50 R18 de serie parecen más apropiados que los 225/40 R19 de nuestra unidad –vienen en el Paquete Exterior ST-Line–, que optimizan el comportamiento sobre asfalto perfecto pero restan confort con mal firme, y no digamos en caminos, escenario donde el Puma se defiende con sus 164 milímetros de altura al suelo –es de los

que menos tiene de su categoría– y con el modo Pista, uno de los cinco programas de conducción seleccionables mediante un botón. Y hay otro ideado para experiencias 'complejas': el modo Resbaladizo, útil con nieve, hielo, lluvia fuerte, barro... Los otros tres son Normal –el que se activa cada vez que arrancamos–, Eco –Ford habla de ahorros de hasta el 9 por ciento– y Deportivo –nuestro preferido, por razones que luego explicaremos–.

Siguiendo con el interior, el Puma nos ha gustado por su puesto de conducción bien diseñado, destacando la comodidad y sujeción de los asientos, la visibilidad, la ergonomía de los mandos... Y un tacto de coche bueno que, más que al Fiesta –con el que comparte plataforma–, recuerda al Focus. Puede que los materiales no sean de primera –hay más plástico duro que mullido–, pero irradia robustez y nada



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Un Puma con el 1.0 EcoBoost de 125 CV ya nos parece atractivo, pero por 350 euros más accedemos a esa misma mecánica pero con microhibridación MHEV y etiqueta ECO. ¿Sería esa entonces la compra ideal? Pues a la vista de cómo va la variante mHEV de 155 CV –otros 900 euros–, creemos que no. Porque un chasis tan deportivo merece un motor con la sal y la pimienta de la versión probada.

vibra sobre firmes rotos. Además, existen bastantes huecos para colocar objetos, empezando por una amplia guantera. Delante es sencillo hallar la mejor pos-

PRECIO		26.125 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 101 G/KM (NEDC)		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Comportamiento y tacto de conducción. Prestaciones. Modo 'Deportivo' deportivo. Calidad general. Maletero con MegaBox. Etiqueta ECO.	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****			Plazas posteriores justas. Sin salidas de aire traseras. Ruido tricilíndrico al acelerar. Rueda de repuesto ni en opción. Consumo sensible.	
PRESTACIONES	*****				
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



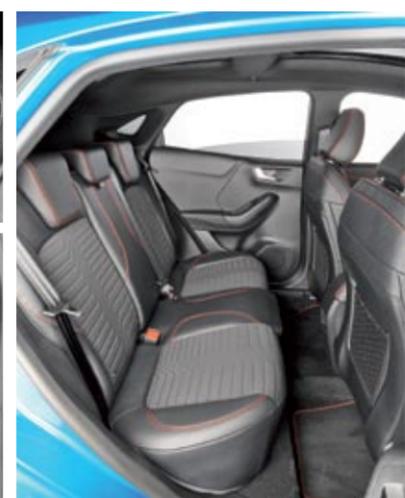
▲▼ La 'planta' superior del maletero ya es amplia, y permite crear un suelo plano abatiendo el respaldo. Y con el práctico MegaBox inferior alcanza los 401 litros.



◀ CINCO MODOS DE USO PULSANDO UN BOTÓN ELEGIMOS ENTRE LOS PROGRAMAS NORMAL, ECO, DEPORTIVO, RESBALADIZO Y PISTA. EN EL TERCERO DISFRUTAMOS DE MAYOR CIFRA DE PAR EN EL MOTOR COMPLETO DE SERIE. TODOS LOS PUMA EQUIPAN NAVEGADOR CON PANTALLA DE 8 PULGADAS, CARGADOR INALÁMBRICO, SENSOR DE PARKING TRASERO, SYNC 3...



▼▲ La pantalla central táctil da bastante juego, pues permite ver varias informaciones a la vez. Y la instrumentación digital se reconfigura en función del modo de conducción elegido.



▲ En mayo llegará el nuevo cambio automático, pero no para los Puma mHEV.

▲ La bandeja cubremaletero va unida al portón, que puede ser eléctrico, con apertura 'de pie', en opción. La guantera tiene buen tamaño, y entre las banquetas delanteras va el selector de modos de conducción. En las plazas traseras, más indicadas para dos que para tres, no sobra espacio.

tura y hay amplitud de sobra, aunque no vamos sentados tan arriba como en un EcoSport, modelo que convivirá con el Puma mientras el público lo quiera. En cuanto a las plazas traseras, aquí la cosa cambia, pues ninguna de las tres cotas principales brilla: 124 centímetros de anchura, 88,5 de altura al techo y 66,5 de hueco para piernas con un conductor 'libérico' de 1,75 al volante. Ahí, desde luego, mejor dos que tres... y no altísimos.

Curiosamente, si seguimos estudiando el interior hacia atrás el panorama vuelve a mejorar, pues el Puma tiene un buen maletero gracias al MegaBox, un enorme espacio cúbico situado bajo el suelo que llega casi hasta el asfalto. De hecho, en su fondo –bajo una alfombra de goma– hay

un desagüe con tapón. En los Puma mHEV el MegaBox es algo más pequeño –su maletero totaliza 401 litros, por los 456 de la versión sin etiqueta ECO– debido a la presencia de la batería de 48 voltios, pero pronto podría haber solución a eso, pues Ford quiere que toda la gama presuma de 456 litros, récord en su clase. Así, además, ya podría ofrecer rueda de repuesto, que ahora no figura entre las opciones de los Puma híbridos. Opciones, por cierto, que incluyen elementos sofisticados como el portón eléctrico o los últimos asistentes de conducción; aunque de serie –ver página 14– ya tiene bastantes sistemas ADAS.

Nos ponemos en marcha y cuesta notar si el motor 1.0 EcoBoost está funcionando, pues ni suena ni vibra. Y lo mismo ocurre

cuando rodamos a velocidad sostenida. Sin embargo, al acelerar con fuerza despierta su personalidad tricilíndrica, pues el sonido que llega es más feo que en un Focus. Quizás sea eso lo único cuestionable al circular, porque el cambio manual va de cine –no se ofrece caja automática–, la dirección es rápida y precisa, la firme suspensión consiente apoyos aplomados con mínimo balanceo y el paso por curva no parece de SUV, sino de 'GTI' bueno, ya que el morro es obediente y el tren trasero ayuda a controlar la trayectoria con agilidad y nobleza. Sumemos a ello unos frenos potentes –51,1 metros desde 120 km/h– y tendremos un conjunto que cautiva, y que anima a buscar trayectos serpenteantes en vez de autovías. Además, si activamos el



▲ Los 164 milímetros de altura libre –166 en la versión Titanium– permiten circular por pistas sin asfaltar, aunque las llantas de 19 pulgadas de nuestra unidad cuadran peor con ese escenario.

modo Deportivo –fue el seleccionado para medir prestaciones– mejora el tacto de la dirección, se ajusta la intervención del ESC, el acelerador gana sensibilidad y la reserva eléctrica del mHEV aporta 2 mkg extra al dar 'gas' con fuerza –más otros 2 mkg de la función 'overboost' del turbo–, de forma que el Puma anda apreciablemente más. Por ejemplo, al recuperar de 80 a 120 km/h se ganan 1,4 segundos en cuarta y quinta, y 1,3 en sexta.

En proporción, el gasto nos ha dejado más fríos, pues con hibridación y pegatina ECO sería lógico esperar promedios bajísimos. No obstante, 7,1 l/100 km de media real –los 225/40 R19 no ayudan– es lo normal en un SUV de esta potencia, y mirando el ritmo rondaremos los 6.



LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBOOST MHEV
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Iny. dir. por rail común. Turbo variable e intercooler. Desactivación de cilindros
Potencia máxima/rpm	155 CV / 6.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 2.500

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	44,9

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,5
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 278 mm / Discos 271 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, de tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	215/50 R18 - 7,0Jx18"
Neumáticos en el test	Goodyear 225/40 R19

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.280
Capacidad del depósito (l)	42
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,25
Coefficiente aerodinámico Cx	N.d.

EQUIPAMIENTO

INFORMACIÓN Y CONFORT	SI	NO	OP.
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Navegador	▲		
Asientos delanteros calefactados			▶
Asiento conductor eléctrico		▼	
Tapicería de cuero parcial	▲		
Techo acristalado panorámico			▶
Faros antiniebla delanteros	▲		
Faros LED			▶
Climatizador automático	▲		
Amortiguación ajustable		▼	
Selector modos de conducción	▲		

SEGURIDAD	SI	NO	OP.
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Frenada activa y detección peatones	▲		
Control de ángulos muertos			▶
Asistente de salida en pendiente	▲		
Detector de fatiga			▶
Control de cruceo	▲		
Control de cruceo adaptativo			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Retrovisor interior fotosensible	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Sensor de parking trasero	▲		
Rueda de repuesto		▼	
Llamada de emergencia eCall	▲		

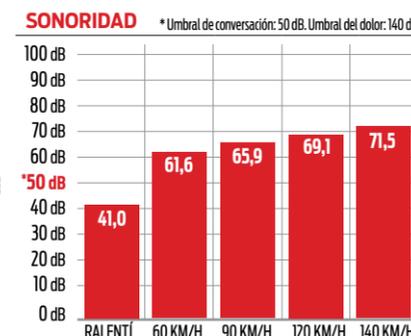
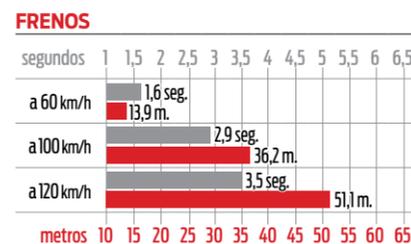
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura sólida: 250. Pintura metalizada: 550. Pintura Fashion: 700. Pintura Premium: 850. Techo pintado en negro o plata: 400. Paquete exterior ST-Line: 950. Paquete Invierno: 550. Paquete Tech (aparcamiento asistido, ACC, cámara visión trasera, BLIS, sensor de tráfico cruzado trasero, sensor parking delantero y sistema precolisión): 1.300. Faros LED dinámicos: 900. Barras de techo negras: 175. Gancho remolque desmontable: 650. Tornillos antirrobo: 50. Alarma Thatcham periférica y volumétrica: 300. Paquete fumador: 20. Portón manos libres: 600. Techo panorámico Open-Air: 1.000.

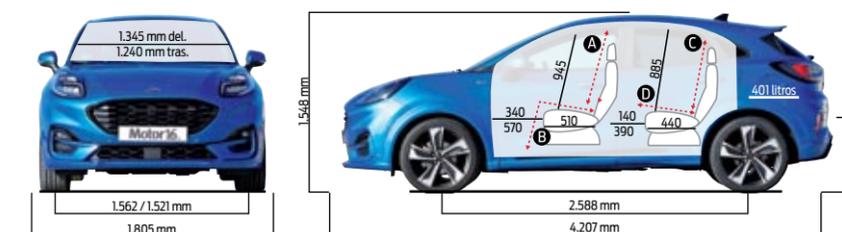
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,9 (9,0)
Recorriendo (metros)	145
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	16,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	19,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	37,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,8
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,1
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
Conducción dinámica	9,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,8
A 140 km/h de cruceo	8,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	591
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,1 / 4,1
Ciclo mixto (NEDC)	4,5
Ciclo mixto (WLTP)	5,6



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 945 mm (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.080 / 850 mm (C) Altura al techo detrás 885 mm (D) Espacio piernas (máx.-mín) 830 / 580 mm

PIENSA HÍBRIDO CONDUCE SUZUKI

DESCUBRE NUESTRA GAMA

Circula sin restricciones gracias a la certificación ECO

IGNIS SWIFT

119 €/mes* 119 €/mes*

Entrada 3.263,41€ - 1ª cuota 111,61€
34 cuotas 119€ - Cuota final 7.659,83€
36 MESES Tipo Deudor 6,99% T.A.E. 8,61%

Entrada 5.115,06€ - 1ª cuota 111,54€
34 cuotas 119€ - Cuota final 7.836,51€
36 MESES Tipo Deudor 6,99% T.A.E. 8,61%



Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,0 a 5,7. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 113 a 128 (de 94 a 105 NEDC).

*Financiación de vehículo Suzuki Ignis 1.2 GLE Mild Hybrid. Precio 13.236€. Entrada 3.263,41€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 111,61€, 34 cuotas de 119€, y 1 cuota de 7.659,83€. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,61% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 299,18€ al contado. Importe Total del Crédito 9.972,59€. Coste Total del Crédito 2.144,03€. Importe Total Adeudado 12.116,62€. Precio Total a Plazos 15.380,03€. Siendo el día de contratación 09/01/2020 y primer pago el 02/02/2020. Oferta válida hasta el 31/03/2020. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A. *Financiación de vehículo Suzuki Swift 1.2 GLX Mild Hybrid. Precio 15.231€. Entrada 5.115,06€. Plazo 36 meses, 1 cuota de 111,54€, 34 cuotas de 119€, y 1 cuota de 7.836,51€. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,61% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 303,48€ al contado. Importe Total del Crédito 10.115,94€. Coste Total del Crédito 2.181,59€. Importe Total Adeudado 12.297,53€. Precio Total a Plazos 17.412,59€. Siendo el día de contratación 09/01/2020 y primer pago el 02/02/2020. Oferta válida hasta el 31/03/2020. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A.



Way of Life!

EN COMPARACIÓN CON...



	FORD PUMA 1.0 ECOBOOST 155 MHEV TITANIUM	HYUNDAI KONA HYBRID 1.6 GDI 141 CV DCT KLASS	SEAT ARONA 1.5 ECOTSI 150 FR	SKODA KAMIQ 1.5 TSI 150 AMBITION
Precio	23.175 euros	26.190 euros	23.870 euros	23.175 euros (20.410 con dto.)
Cilindrada	999 cc	1.580 cc	1.498 cc	1.498 cc
Potencia	155 CV / 6.000 rpm	141 CV	150 CV / 5.000-6.000 rpm	150 CV / 5.000-6.000 rpm
Par máximo	24,5 mkg / 2.500 rpm	27,0 mkg	25,5 mkg / 1.500-3.500	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Automático doble embrague, 6 vel.	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,5 l/100 km (NEDC) - 5,6 (WLTP)	5,0 l/100 km (WLTP)	4,9 l/100 km (NEDC)	4,8 l/100 km (NEDC) - 5,8 (WLTP)
Emisiones	99 g/km CO2	90 g/km CO2	112 g/km CO2	113 g/km CO2
Autonomía	750 kilómetros (WLTP)	760 kilómetros (WLTP)	816 kilómetros (NEDC)	862 kilómetros (WLTP)
Vel. máxima	200 km/h	160 km/h	207 km/h	213 km/h
0 a 100 km/h	9,0 segundos	11,2 segundos	8,2 segundos	8,3 segundos
Maletero	401-1.161 litros	361-1.143 litros	400-1.280 litros	400-1.395 litros
Dimensiones	4.186 / 1.805 / 1.536 mm	4.165 / 1.800 / 1.550 mm	4.138 / 1.780 / 1.552 mm	4.241 / 1.793 / 1.531 mm
Batalla	2.588 mm	2.600 mm	2.566 mm	2.651 mm
Diámetro giro	10,5 metros	10,6 metros	10,6 metros	10,8 metros
Depósito comb.	42 litros	38 litros	40 litros	50 litros
Peso	1.280 kilos	1.451 kilos	1.224 kilos	1.265 kilos
A favor	La versión básica Titanium está muy equipada y, descuento incluido, arranca ahora en solo 18.692 euros. El Puma presume de comportamiento y tacto de conducción deportivo, y tiene un maletero amplio. Prestaciones y calidad; y recibe la etiqueta ECO.	También tiene etiqueta ECO, en este caso gracias a una mecánica híbrida autorrecargable que se sirve de un motor eléctrico bastante potente y de una batería con más capacidad. Las plazas posteriores son un poco mejores que las del Puma y el gasto medio, algo más bajo. Es automático.	El Arona es más corto y estrecho, pero tiene un maletero idéntico al de los Puma híbridos y sus plazas traseras son superiores. Y al ser más ligero, sus prestaciones con 150 CV son un poco mejores. Gasto real parecido, motor excelente y eficaz comportamiento en este FR.	Al ofrecer el asequible acabado Ambition con el 1.5 TSI 150, el precio, con descuento, es de 18.850 euros. Es el que tiene mejores plazas traseras, y su maletero es amplio. Muy buena calidad general y depósito de 50 litros. Estupendas prestaciones y consumo ajustado.
En contra	Las plazas traseras son bastante justas, y las versiones mHEV pierden 55 litros de volumen de maletero por la batería de 48 voltios. El consumo no es alto, pero sí sensible al estilo de uso. No ofrece rueda de repuesto.	Poco tiene que ver con el SUV de Ford a nivel dinámico, pues el Kona Hybrid es bastante más pesado, tiene peores prestaciones y no goza de un tacto de conducción tan deportivo. Depósito justito, precio más alto y maletero más pequeño.	Pese a tener desconexión activa de cilindros, como el Puma 1.0 EcoBoost, no recibe la etiqueta ECO porque el Arona carece de microhibridación. Depósito de combustible pequeño y precio mayor: 21.180 euros con descuento.	Sin etiqueta ECO. La suspensión de serie es algo suave, y no goza del comportamiento deportivo que sí proponen el Arona o el Puma. Es el más largo de los cuatro, aunque sus centímetros extra no deberían ser mayor problema en la ciudad.

EL DETALLE

PERSONALIZACIÓN ¿Negro o plata?

Diez colores de carrocería ofrece el Puma, divididos en cinco grupos: el único sin coste es el Azul Báltico, pero después hay dos pinturas sólidas por 250 euros —Blanco y Rojo Race—, dos metalizadas por 550 euros —Negro Agate y Plata Solar—, dos Fashion a 700 euros —Gris Magnetic y el Azul Desert Island de nuestra prueba— y tres Premium de 850 euros —Gris Matter,

Blanco Metrópolis y Rojo Lucid—. Y el cliente puede elegir entre el exterior monocolor o, por 400 euros extra, el techo en otro tono: plata, que sólo se combina con tres colores de carrocería, y negro, que puede asociarse a cinco, entre ellos el Azul Desert Island de la foto. Por 950 euros, el paquete ST Line agrega llantas de 19 pulgadas y spoiler deportivo.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,13 euros/km. Coste financiero: 0,53 euros/km. Coste km total: 0,66 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 265,88 euros/año. Seguro a todo riesgo: 380,95 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

FORD
Ford España, S.A. Edificio Miniparc IV, C/ Caléndula 13. 28109 - Alcobendas (Madrid) Tlf: 902 442 442

RED DE POSVENTA

600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.ford.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 30.975 EUROS

PARA LOS QUE NO QUIEREN RENUNCIAR A NADA LLEGA TIPO MORE



FIAT TIPO MORE DESDE 10.750€*

SUJETO A FINANCIACIÓN

DISFRUTA DEL NUEVO TIPO MORE TOTALMENTE EQUIPADO:

- LLANTAS DE ALEACIÓN NEGRAS DE 41CM (16") • PANTALLA TÁCTIL DE 13CM (5")
- CLIMATIZADOR MANUAL • ASISTENTE AUTOMÁTICO DE AYUDA EN PENDIENTE
- LUCES DIURNAS LED • CRISTALES PRIVACIDAD • SENSOR DE PARKING TRASERO



10 AÑOS DE GARANTÍA

Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 119 a 182 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 106 a 164 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat Tipo 5 puertas Street 1.4 16v 70kW (95CV) gasolina con Pack Street MORE incluido. PVP recomendado sin gastos de financiación ni matriculación: 10.750€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 10.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. No se incluyen los gastos de financiación ni de matriculación. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 10.750,00€ con 72 cuotas mensuales de 193,72€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura (3,00%) 322,50€ al contado, importe total a plazos 14.270,34€, importe total adeudado 14.270,34€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años adicionales de garantía extendida Mopar® limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda, aplicable solo para vehículos financiados con FCA Capital España SAU. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 29/02/2020. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.



fiat.es

Mayoría de edad

La segunda generación del Captur da un salto cualitativo enorme, hasta el punto de parecer un vehículo de un segmento superior al del modelo que sustituye. Tiene más presencia, es más amplio, está mejor equipado, se remata con más calidad, dinámicamente es 'más coche' y el tandem TCe 130 CV-cambio EDC mueve el conjunto de maravilla. Este vallisoletano promete.

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

El Renault Captur es un tipo con éxito desde que viera la luz en 2013. Este español universal –se fabrica en Valladolid en exclusiva para todo el mundo– es el modelo del segmento B-SUV más vendido en nuestro mercado durante los últimos años. Y el diseño ha sido una de sus grandes bazas.

La segunda generación sigue siendo atractiva, pero se remata con más rigor en términos de calidad, tecnología, habitabilidad o dinámica. Vital en este sentido ha sido la nueva plataforma –la misma que utiliza el nuevo Clio–, más ligera y avanzada, y con la que se ha conseguido mejorar pun-

tos técnicos esenciales, como la dirección o la suspensión.

El nuevo Captur tiene más presencia y empaque. Y no solo por incrementar su tamaño; también por el tacto que transmite al volante. Esta mejor insonorizado, los asientos son de nueva factura, el cuadro de mandos es digital y configurable, la pantalla central táctil vertical de 9,3 pulgadas se gestiona como una tablet –no hay nada tan grande en su segmento, aunque hay que familiarizarse con ella para manipularla con éxito– y todos los mandos del tablero gozan de mayor precisión.

Incorpora un nuevo detalle en forma de una consola

PRECIO		25.890 €
EMISIONES DE CO ₂ : 124 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	*****
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
+	Dinámica más estable. Rendimiento del motor. Mayor habitabilidad. Equipamiento de serie completo.	- Cambio secuencial sin modo manual. Frenos de tambor traseros. Pantalla táctil no demasiado intuitiva.

central flotante. La palanca del cambio 'e-shifter', sin cable mecánico, lo permite, y libera espacio debajo para un práctico cargador inalámbrico del smartphone. Otra cosa será comprobar cómo enve-

jece a nivel de ajustes. Conserva soluciones muy útiles, como una banqueta trasera con regulación longitudinal que permite jugar con el espacio destinado a las piernas de los pasajeros o a la capacidad



LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Se llama igual, pero parece otro coche. Tiene más presencia, es más amplio, mejora su dinámica y se rodea de un equipamiento más sofisticado. El motor de gasolina 1.3 TCe de 130 caballos ofrece un gran rendimiento y el cambio incrementa el confort, aunque echamos de menos un modo manual más efectivo.



▲ El maletero ofrece entre 377 y 455 litros, según sea la posición de la banqueta.



▲ Los mandos ofrecen un mejor tacto y se incorporan nuevas tecnologías.



**DINÁMICA OPTIMIZADA
EL CAPTUR VA AHORA
MUCHO MÁS ASENTADO
DEBIDO A LA NUEVA
PLATAFORMA Y A SU
MAYOR PISADA. DA
SENSACIÓN DE MÁS COCHE
INTERIOR
ADEMÁS DE MÁS AMPLIO,
LA PRESENTACIÓN ES MÁS
VISTOSA Y TODO SE RODEA
DE MÁS CALIDAD. LA
PANTALLA TIPO 'TABLET'
ES LA MÁS GRANDE DE SU
SEGMENTO**



▲ La pantalla táctil de 9,3 pulgadas gestiona los modos de conducción del asistente Multi-Sense.



▲ La configuración del cuadro de mandos digital cambia según sea el programa de conducción seleccionado. Pero varía solo la zona central.



▲ El práctico cajón que oficia de guantera ahora se 'frena' al poco de abrirse para evitar que nos golpee en las rodillas. El interior es más amplio y las butacas, más generosas y envolventes. La banqueta trasera se puede regular longitudinalmente, un detalle muy práctico para jugar con el espacio.

del maletero –hasta 78 litros de diferencia–. Ahí saca ventaja con respecto a muchos de sus rivales, aunque puestos a pedir, en esta segunda entrega nos hubiera gustado que se regulara por partes para resultar más práctica todavía.

En su jugosa oferta mecánica nos decantamos por la versión intermedia de gasolina. Se trata del bloque 1.3 Tce que se desarrolló en su día junto a Mercedes-Benz, y que eroga 130 CV, gestionados en este caso por el cambio EDC con doble embrague de siete relaciones. Este tándem ya nos encantó en el nuevo

Clio y vuelve a conquistarnos en el último Captur.

Si le apuramos para correr en sus relaciones finales apura hasta las 6.100 rpm, incluso en el programa Sport que ofrece el asistente de conducción Multi-Sense –también dispone del modo ECO y de una función individualizada que permite configurar al gusto la dirección, la presentación del cuadro de mandos o la iluminación ambiental–.

Podemos cambiar de forma secuencial, exclusivamente sobre las levas del volante, pero habrá que hacerlo con rapidez. El motivo es que en



▲ El Captur ofrece una dinámica muy sólida gracias a su nueva plataforma. La suspensión es más firme de lo que esperábamos, pero confortable.

apenas unos segundos cambiará al modo automático D, en lugar de conservar la marcha en la que vayamos, quitándonos el protagonismo hasta que volvamos a pulsar. Pongamos que apuramos en segunda, no hacemos nada y salta a D, que de inmediato apuesta por engranar cuarta. En una conducción deportiva eso no tiene sentido.

Sí lo tiene el nuevo 'set-up' del vehículo. La dirección resulta más comunicativa, el tren delantero es más obediente y el eje trasero ya no va tan a su aire cuando el firme es irregular. Más asentado,

incluso ayuda a colocar el coche en giros cerrados con un pequeño deslizamiento, pero nada más porque la electrónica entra de inmediato a la mínima para ayudar y no se puede desconectar.

Como es lógico cede algo de tiempo en cuanto a prestaciones con el Clio, pero en cualquier caso acelera y recupera de manera brillante. Por ejemplo, para adelantar y pasar de 70 a 100 km/h necesita 5,8 segundos y 147 metros de 'pista libre'. Por cierto, frena de manera sobresaliente, aunque no parece de recibo a estas alturas que siga mon-

tando tambores en las ruedas traseras.

En cuanto al consumo, es atractivo en carretera, bueno en autopista y menos llamativo cuando superamos los 120 km/h, porque se dispara ostensiblemente.

Hemos disfrutado, asimismo, de las nuevas tecnologías que recibe esta segunda generación del Captur. Basta echar un vistazo a las tablas de las siguientes páginas, pero destacaríamos el asistente de conducción semiautónoma, que combina un control de velocidad adaptativo con función Stop&Go para atas-

cos, con el de mantenimiento de carril. Y más detalles de coche avanzado, como una cámara 360°, frenada de emergencia que reconoce peatones y ciclistas, alerta de tráfico cruzado en la zaga o un práctico Easy Park Assist que nos permite aparcar sin tocar el volante en línea o en batería a 90 o 45 grados.

Por último, señalar que un modelo de perfil joven debe contar con una avanzada oferta multimedia. El Captur lo hace a través del Renault Easy Connect y aplicaciones como MyRenault para estar conectados con el entorno.



▲ El cambio es automático de siete marchas y la palanca es electrónica, sin cable mecánico.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.33 TCE
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.333
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	130 CV / 5.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.450

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,1
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Tambores

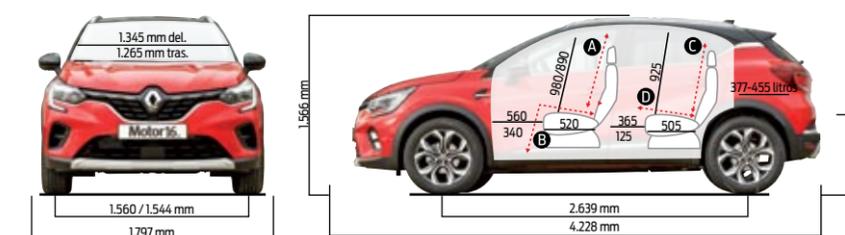
SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Semi-independiente, esquema con eje de torsión deformable, con muelles y amortiguadores.

RUEDAS	
Neumáticos	215/60 R17
Marca	GoodYear

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.259
Capacidad del depósito (l)	48
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,7
Número de plazas	5



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 980 / 890 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.080 / 860 mm (C) Altura al techo detrás 925 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 870 / 630 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 9,3 pulgadas	▲		
Easy Link con navegador	▲		
Control velocidad adaptativo	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Banqueta trasera deslizable	▲		
Sensores de parking del./tras.	▲		
Renault Multi Sense	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Techo panorámico		▼	
Acceso y arranque manos libres	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión adaptativa		▼	

	SI	NO	OP.
SEGURIDAD			
Control del ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta tráfico cruzado en la zaga	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asist. conducción semiautónoma	▲		
Alerta distancia seguridad	▲		
Frenada emergencia asistida	▲		
Alerta por exceso de velocidad	▲		
Luces de carretera inteligentes	▲		
Retrovisor interior electrocrómico	▲		
Kit reparapinchazos	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Asistente de arranque en rampa	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara 360 grados			▶
Faros Full LED	▲		
Control de presión neumáticos	▲		
Alerta fatiga del conductor			▼

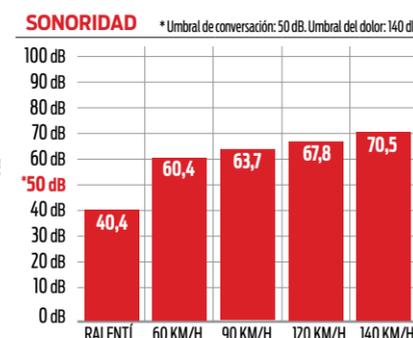
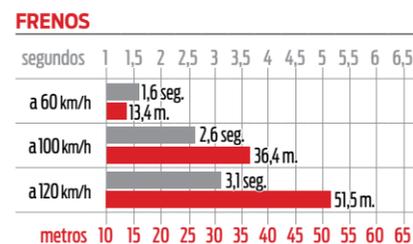
PRINCIPALES OPCIONES

Pack Full Parking Zen+ (sensores delanteros y traseros, Easy Park Assist y cámara 360): 520. Pack Navegación Premium Bosé Zen+ (Easy Link, pantalla táctil de 9,3 pulgadas con navegación, sonido Bosé, cargador de inducción y alerta por exceso de velocidad): 728. Rueda de emergencia: 135. Sensores de aparcamiento delanteros y traseros: 416. Cargador de inducción: 124. Alerta por exceso de velocidad: 104. Cámara 360 grados: 468. Llantas de aleación de 18 pulgadas: 207. Carrocería Rojo Deseo con techo en negro: 644. Pack Look Zen: 363.

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,8
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,3 (9,6)
Recorriendo (metros)	150
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,5
1.000 m desde 40 km/h en D	28,6
De 80 a 120 km/h en D	6,8
Recorriendo (metros)	193
Error de velocímetro a 100 km/h	98

CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 24 km/h de promedio	7,8
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,7
Conducción dinámica	8,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,6
A 140 km/h de cruceo	8,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	727
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	7,5 / 5,1
Ciclo mixto (NEDC)	5,6
Ciclo mixto (WLTP)	6,6



EN COMPARACIÓN CON...



	RENAULT CAPTUR ZEN TCE 130 CV EDC ZEN	CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PURETEC 130 CV EAT6 SHINE	PEUGEOT 2008 1.2 PURETECH 130 CV EAT8 ALLURE	SKODA KAMIQ 1.0 TSI 115 CV DSG7 AMBITION
Precio	24.340 euros	23.650 euros	24.900 euros	23.790 euros
Cilindrada	1.333 cc	1.199 cc	1.199 cc	999 cc
Potencia	130 CV / 5.000 rpm	130 CV / 5.500 rpm	130 CV / 5.500 rpm	115 CV / 5.500 rpm
Par máximo	24,5 mkg / 1.450 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
Cambio	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 6 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,2 l/100 km	6,6 l/100 km	6,1 l/100 km	6,1 l/100 km
Emisiones	124 g/km CO2	114 g/km CO2	109 g/km CO2	111 g/km CO2
Autonomía	774 kilómetros	681 kilómetros	721 kilómetros	819 kilómetros
Vel. máxima	193 km/h	195 km/h	196 km/h	193 km/h
0 a 100 km/h	9,6 segundos	9,2 segundos	9,1 segundos	10,0 segundos
Maletero	377-455 litros	410-520 litros	434 litros	400 litros
Dimensiones	4.227 / 1.797 / 1.576 mm	4.154 / 1.756 / 1.637 mm	4.300 / 1.770 / 1.550 mm	4.241 / 1.793 / 1.559 mm
Batalla	2.639 mm	2.604 mm	2.605 mm	2.639 mm
Diámetro giro	11,1 metros	10,8 metros	N.d.	10,8 metros
Depósito comb.	48 litros	45 litros	44 litros	50 litros
Peso	1.259 kilos	1.280 kilos	1.280 kilos	1.251 kilos

	A favor	En contra
+	El salto cualitativo dado es enorme, tanto en calidad como en habitabilidad. También mejora su dinámica y se rodea de más equipamiento. Es el único que apuesta por un motor de cuatro cilindros. La banqueta trasera se desliza en longitud.	Es el más comedido en tamaño, pero la sensación de espacio interior es enorme y supera en modularidad a todos sus rivales. Ofrece una oferta de personalización muy completa. El propulsor es tricilíndrico y resulta muy confortable debido a unos tarados de suspensión muy suaves.
-	El modo secuencial del cambio pasa al modo automático D casi al instante, y no respeta la función manual. Frena muy bien, pero detrás monta unos obsoletos tambores. Ya no se contempla el Extended Grip.	Dinámicamente es el menos ágil de todos ya que su carrocería balancea más debido a que la suspensión es más blanda y la dirección no resulta tan precisa. Con la combinación del cambio automático de seis relaciones es el que más consume.



EL DETALLE

EN JUNIO El primer Renault 'plug-in'

Renault lanzará en junio su primer vehículo híbrido enchufable. El Captur E-Tech Plug-in Hybrid, que contempla un motor 1.6 de gasolina con 91 CV y dos propulsores eléctricos, uno principal

de 36 kW y otro de 15 kW que arranca el motor térmico. La potencia total es de 160 CV y la tracción, delantera. El cambio Multimodo, heredado de la Fórmula 1, tiene hasta 14 relaciones. Los tres motores pueden mover las ruedas de forma independiente, y puede circular de modo eléctrico hasta 135 km/h, con 50 kilómetros de autonomía media WLTP y 65 en ciudad. La batería de 9,8 kWh se puede recargar en una toma de 16A en apenas tres horas y media.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO	Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,50 euros/km. Coste km total: 0,67 euros/km.
RED DE POSVENTA	80 concesionarios y 230 instalaciones en toda España.
GARANTÍA	Dos años sin límite de kilometraje
	www.renault.es

SEGURO
Seguro a terceros: dato no facilitado. Seguro a todo riesgo: 373,73 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

RENAULT
Renault España, S.A. Avenida de Burgos 89 A, 28050, Madrid. Tlf: 913741543 / 915065358



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 28.124 EUROS

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

El que no arriesga no gana. Y esa sentencia referida al diseño en el sector automovilístico a veces funciona y a veces no. La lista de desastres en la segunda opción es extensa: Renault Vel Satis, Lancia Thesis, Seat Toledo III... Sin embargo, ganan por goleada los modelos que arriesgaron y triunfaron. Con el Xceed Kia ha arriesgado, pero lo justo porque se ha basado en dos estilos de éxito: los crossover

y los coupé. Y ha aprovechado la corriente en el mercado Premium, que ha puesto de moda este tipo de carrocerías. Un estilo que cuesta encontrar en el segmento generalista, al que pertenece un modelo de marca coreana diseñado, concebido y construido al cien por cien en Europa. Y arriesgando lo justo, el Xceed va a ser de los que ganan.

Lo primero que comprobamos antes de nada es si la línea descendente del techo en la parte posterior para lograr

ese estilo tan personal perjudica la comodidad de acceso a las plazas traseras. Y la realidad es que entrar o salir de la zona trasera del Xceed se realiza sin pegas y sin miedo a hacerse un chichón, independientemente de la altura del pasajero. Además, detrás hay hueco para que al menos dos adultos de buena talla viajen sin pegas, mientras que un tercer ocupante trasero se las tendrá que ver con un apoyabrazos central delantero que invade bastante el espacio útil reservado.

También apreciamos una ligera reducción de la visibilidad por el espejo retrovisor interior al reducirse el tamaño de la luna trasera. No obstante, en el lado positivo hay que valorar lo poco voluminoso que es el túnel central del piso, el espacio generoso que hay a nivel longitudinal incluso para ocupantes de casi 1,90 de estatura, que no rozarán en el respaldo delantero, una altura libre al techo desde el asiento trasero también con centímetros de sobra para pasajeros de ta-

lla elevada y, por último, algo que muchos compradores valoran sobremedida. Y es que, frente a un Ceed de cinco puertas, nuestro protagonista tiene los asientos 42 milímetros más elevados, lo que facilita enormemente acceder y sentarse en el coche. Incluso el maletero crece 31 litros respecto al Ceed compacto, homologando 426 litros, que no es una cifra para hacer una fiesta pero que va en línea con lo ofrecido por sus rivales directos y también por algunos de los SUV tradi-



Amor a primera vista

PRECIO 32.000 €

EMISIONES DE CO₂: 120 G/KM (NEDC)

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Calidad por los cuatro costados. Funcionamiento del cambio automático. Relación consumos-prestaciones. Pack Premium muy recomendable.

DEBE MEJORAR

- Todos los colores con sobreprecio. Sin levas de cambio en el volante ni en opción. Suspensión algo firme en piso roto. Espacio detrás justo para tres adultos.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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

LA CLAVE
amas@motor16.com

No es fácil encontrar un crossover con carrocería coupé en el segmento del Kia Xceed. Un estilo que, sin embargo, sí está de moda entre los SUV de categoría Premium. Pero poco le falta a nuestro protagonista para estar entre ellos. Por calidad, tecnología, diseño... el Xceed es exclusivo y eficaz, y este motor turbodiésel es quizá la mejor elección de toda la gama.

Este crossover coupé de 4,40 metros de longitud se desmarca claramente de la oferta actual en el segmento generalista con un diseño que huye de la rutina. Y no solo eso. El Kia Xceed derrocha calidad de la buena y combina un brillante propulsor diésel con unos consumos muy bajos. Un modelo muy a tener en cuenta.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 CRDI 136
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	136 CV / 4.000
Par máximo/rpm	32,6 mkg / 2.000-2.250

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	55,1 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R18
Marca	Continental

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.440
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395 / 1.826 / 1.495
Capacidad del maletero (l)	426 - 1.378
Capacidad del depósito (l)	50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	198 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,5 (10,1)
Recorriendo (metros)	149

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	29,0
De 80 a 120 km/h en D	6,9
Recorriendo (metros)	191
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,2
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,9
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,7
A 140 km/h de cruceo	6,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	875
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo urbano	6,2
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto	5,5





▲ El maletero del Xceed cubica 426 litros, 31 más que el Ceed. Y el motor CRDi corre lo justo y gasta lo mínimo.



ALTURA LIBRE
 LA DISTANCIA AL SUELO DEL XCEED CON RUEDAS DE 18 PULGADAS ES DE 184 MILÍMETROS, LO QUE LE PERMITE ALGUNA LICENCIA FUERA DEL ASFALTO TODO EN SU SITIO
 EL SALPICADERO DEL XCEED ESTÁ PRESIDIDO POR UNA PANTALLA TÁCTIL DE GRAN TAMAÑO. PERO LO MEJOR ES QUE TODO ESTÁ DONDE SE BUSCA. MUY BUENA ERGONOMÍA



▲ La pantalla de gran calidad firmada por JBL tiene 10,25 pulgadas e incorpora el sistema telemático UVO Connect de Kia. Desde esta pantalla se pueden manejar los sistemas ADAS.



▲ El color del coche influye mucho en la estética de este modelo. Y el de nuestra unidad de pruebas no era el más fotogénico.



▲ Gracias a su mayor altura libre al suelo, entrar al Xceed es mucho más cómodo. Sus asientos delanteros están elevados 42 milímetros respecto al Ceed.



▲ El cambio automático DCT de siete marchas. Funciona bien, aunque le faltan las levas del volante. Tiene modo Sport.

cionales como el más vendido Nissan Qashqai.

Durante todas estas comprobaciones, mediciones e idas y venidas de adelante a atrás y de atrás a adelante, detectamos una calidad general fuera de serie. Y es que tanto los materiales como los ajustes se han cuidado con mimo; tanto, que no encontramos muchas diferencias respecto a un modelo de marca alemana y premium. Y, por supuesto, la clase que vemos en el Xceed es muy superior a la de muchos de sus rivales de marca generalista europea, muy en línea de lo que se ve en la matriz Hyundai. Este cuidado en los detalles y el empeño en hacer un coche fiable que transmita solidez y refinamiento se trasla-

da a su forma de funcionar. Porque el Xceed con el motor 1.6 CRDI de 136 caballos, en combinación con el cambio automático de doble embrague DCT y siete marchas, convence desde que avanza unos metros. Primero porque está perfectamente insonorizado, un trabajo apuntalado por un amortiguador dinámico en el eje trasero que limita el ruido de rodadura y las vibraciones estructurales. El motor diésel apenas se siente en cuanto a sonoridad, pero sí se le siente en cuanto a empuje porque tiene la potencia ideal para mover con solvencia los 1.440 kilogramos del Xceed, y forma equipo con un elemento decisivo en el aprovechamiento de la fuerza sin derrochar en consumo.

Hablamos de un cambio automático de doble embrague cuyo funcionamiento no tiene nada que envidiar al de otro más conocido, denominado DSG. De hecho, el Xceed 1.6

CRDI de 136 caballos acelera de 0 a 100 km/h en 9,5 segundos, sólo dos décimas más de lo que tarda un VW Tiguan 2.0 TDI de 150 CV con cambio DSG. Y si lo que te preocupa

es el consumo, nuestro protagonista se conforma con menos de 6,0 l/100 km de media en conducción real, con una autonomía de más de 800 kilómetros. Por lo que teniendo en cuenta que solo cuesta 800 euros más que la versión equivalente en gasolina –el 1.4 T-GDi DCT–, y que este último gasta casi 2 litros más cada 100 kilómetros...

Al chasis del Xceed le ha afectado muy poco la mayor altura libre al suelo –42 mm más que el Ceed normal–. Recurre a un calibrado específico de la suspensión y recibe algunos componentes nuevos como los topes de extensión hidráulicos para suavizar la marcha y unos muelles delanteros y traseros un 7% y

un 4% respectivamente más suaves para que trabaje más el amortiguador y ganar en confort y estabilidad. La realidad es que en el firme liso de las autopistas, autopistas y carreteras de segundo orden bien asfaltadas el coche resulta cómodo y eficaz, incluso con un toque deportivo que permite olvidar que conducimos un crossover ya que desborda agilidad y nobleza a partes iguales. Pero en asfalto bacheado la suspensión tiene un punto seco que sacrifica un poco el confort sin que el comportamiento cambie.

El coche no viene mal equipado de serie –salvo que hay que pagar por el color de la carrocería, sea el que sea–; sin embargo, para el más barbara la marca ofrece un in-



teresante 'Pack Yellow' que, por 2.400 euros, incluye: sistema de asistencia de frenada de emergencia –colisión frontal– con reconocimiento de peatones, control de crucero adaptativo con función Stop&Go, asistencia para seguimiento de carril con tráfico intenso, tapicería deportiva, volante calefactable, asientos delanteros regulables eléctricamente –8 posiciones conductor– con ajuste

lumbar y función de memoria –en el asiento del conductor–, asientos delanteros y traseros calefactables, panel de instrumentos digital tipo Supervision de 12,3 pulgadas, sistema de Audio Premium (JBL) y portón trasero 'manos libres'. Todo un despliegue que unido a un precio muy competitivo de partida –26.434 euros con descuentos– convierte al Xceed 1.6 CRDI Emotion DCT en una alternativa interesantísima para el que busca desmarcarse de la rutina en diseño. Y no olvidemos los 7 años de garantía, un respaldo de la marca que todavía nadie ha conseguido igualar de serie en España.

SUS RIVALES



MAZDA CX-30 EVOLUTION 1.8 SKYACTIV-D 116 AUT.
 Tiene menos potencia y peores prestaciones que el Kia. Y es mucho más caro, aunque su equipamiento es muy completo. Es el que más consume del grupo.

Precio	34.025 €
Maletero	430 litros
Consumo	6,0 l/100km
0 a 100 km/h	12,6 seg.



NISSAN QASHQAI ACENTA 1.5 DCI 115 DCT
 El todocamino más vendido tiene una versión más potente, pero su precio se dispara. Y el de 116 CV es el modelo más lento del grupo. Es más caro, pero lleva de todo.

Precio	28.050 €
Maletero	430 litros
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	13,0 seg.



TOYOTA C-HR 125H ADVANCE
 La alternativa híbrida del grupo aporta el consumo medio más ajustado, etiqueta ECO y un precio competitivo. Pero es el que ofrece menor espacio interior y peor maletero.

Precio	29.300 €
Maletero	377 litros
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	11,0 seg.

Veteranía al poder



Mitsubishi refresca su exitoso ASX, de forma que a sus consagradas virtudes, reforzadas a lo largo de su dilatada vida, suma nueva imagen, más tecnología y un motor 2.0 MIVEC con 33 CV más que el anterior 1.6 MPI, gracias al cual regresa la tracción total. Lo tiene absolutamente todo para triunfar, incluso un ajustado precio si tenemos en cuenta los descuentos actuales.

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

Corría el año 2009 cuando la firma de los tres diamantes llegaba al segmento de los SUV compactos con el ASX, un modelo que hoy transmite la energía del primer día. Tanto es así, que con más de 50.000 unidades acumuladas es el modelo de Mitsubishi más vendido en España.

La casa nipona ha encontrado el secreto de la eterna juventud, pues en esencia mantiene su ADN original. Es cierto que las mejoras en su imagen lo mantienen fresco; tanto, que sus diez años parecen una anécdota.

Hereda el diseño Dynamic Shield y cientos de nuevos detalles, como que desde el acabado más sencillo –Challenge– equiparar na-

que iluminan a la perfección y suman luces de carretera automáticas.

Si el exterior no denota el paso del tiempo, del interior igual no puede decirse lo mismo a pesar de estrenar una gran pantalla central de 8 pulgadas con lo último en conectividad; que, sí es cierto, es intuitiva. No habría estado de más que equipara na-

vegador, pues este hay que activarlo gracias a nuestros datos móviles. Y además no tiene cargador inalámbrico. A este ASX le delatan detalles como los mandos del climatizador, el carril del cambio, la palanca del freno de mano o el botón para el ordenador de a bordo, que sigue tan escondido como el primer día.

Pero también es verdad que sus 4,36 metros de lar-

go están aprovechados a la perfección, y que su espacio interior es sensacional. El maletero tampoco desentona, a pesar de no poder equipar rueda de repuesto.

Este Kaiteki+ cuenta con un equipamiento de serie abrumador –no faltan siete airbag o diferentes asistentes a la conducción–. Nada echarás en falta –igual una luz de lectura atrás–, pero es la única alternativa si quieres tracción a las cuatro ruedas, una de las virtudes que de nuevo están presentes en el ASX –desapareció con la llegada del motor 1.6 MPI–. Pero es-

PRECIO **33.000 €**

EMISIONES DE CO₂: **167** G/KM (NEDC)

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Precio. Amplitud. Equipamiento de serie completo. Calidad de acabado. Tracción total. Comportamiento. Más prestacional que antes. Garantía.

DEBE MEJORAR

- Detalles de veteranía. Consumo real elevado. Dirección lenta. Tracción 4WD obliga al cambio CVT y al acabado Kaiteki+. Sin rueda de repuesto.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 MIVEC
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.998
Alimentación	Inyección multipunto

Potencia máxima/rpm	150 CV / 6.000
Par máximo/rpm	19,9 mkg / 4.200

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática CVT de variador
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,4
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc.vent. 294 mm/Disc.303 mm

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	225/55 R18
Marca	Bridgestone

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.545
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.365 / 1.810 / 1.640
Capacidad del maletero (l)	406 - 1.183
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	18,0
De 0 a 50 km/h	4,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,3 (12,2)
Recorriendo (metros)	185

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,2
1.000 m desde 40 km/h en D	29,9
De 80 a 120 km/h en D	7,8
Recorriendo (metros)	221
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

FRENADA (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	12,7 / 36,8 / 52,1

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	10,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción dinámica	13,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	10,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7

AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	689
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extrarurbano (NEDC)	8,7 / 6,5
Ciclo mixto (NEDC)	7,3
Ciclo mixto (WLTP)	8,2

LA CLAVE



jgarnacho@motor16.com

Pagar 26.000 euros – con descuento – no es un chollo, pero piensa que este ASX lo tiene todo. Si no necesitas tanto, la opción ideal es el acabado Challenge, que ofrece tracción delantera, cambio manual, este mismo motor 2.0 MIVEC y un sorprendente equipamiento por unos interesantes 16.950 euros... con descuentos.





◀ Las llantas de 18 pulgadas con gomas 225/55 son de serie. El maletero oscila entre 406 y 1.183, pero no ofrece rueda de repuesto ni como opción. Y no estaría de más en un vehículo con una capacidad 'off road' tan buena.



◀ 190 MILÍMETROS
SU ALTURA LIBRE AL SUELO RESULTA MÁS QUE DECENTE PARA SALIR FUERA DEL ASFALTO. Y SU TRACCIÓN TOTAL ES UN ALIADO SENSACIONAL LÓGICO Y ORDENADO
ES CIERTO QUE TRANSMITE EL PASO DEL TIEMPO, PERO ESTÁ BIEN ACABADO. SU PANTALLA DE 8 PULGADAS APORTA UN TOQUE TECNOLÓGICO



▲ La tracción 4WD obliga al cambio CVT y tiene tres modos de funcionamiento. Ahora hay nuevos asistentes a la conducción, de serie en los Kaiteki+.



◀ Los faros BI-LED son de serie en todos los ASX, pero el Kaiteki+ añade mucho más, como el techo panorámico –fijo–, el tapizado en cuero, asientos con calefacción... Aunque mide 4,36 metros de largo, su amplitud interior es sensacional. Detrás no hay salidas de aire centrales.



▲ El cambio tiene modo manual y estas sensacionales levas fijas heredadas del deportivo Lancer Evo.

to también obliga a tener que apostar por el cambio automático, de forma que nos hemos juntado con tres elementos que elevan un tanto la factura final.

En este sentido hay que tener en cuenta que, con los descuentos actuales, tienes este ASX por sólo 26.000 euros. Con todo, todo y todo. Tanto, que la única opción que hay disponible es la pintura metalizada.

Cuando Mitsubishi lo puso al día, bajo su capó instaló un nuevo motor 2.0 MIVEC que comparte con el Outlander PHEV. Este bloque atmosférico es la única opción disponible para cualquier ASX y proporciona 150 CV de po-

tencia. Visto así, la cosa no pinta nada mal.

Está comprobado que muchos clientes utilizan su SUV para trayectos urbanos. Aquí el ASX saca pecho con un puesto de conducción elevado, una excelente visibilidad en todas direcciones... Pero también despunta gracias a su transmisión automática. Es realmente agradable y en este tipo de vías es donde menos resbalamiento va a mostrar un cambio de variador continuo.

Cuenta con función de ahorro Start/Stop, aunque este ASX no es precisamente un 'mechero' y bajarlo de 8,5 l/100 km será complicado.

A medida que gana velo-



cidad, el ASX se anima. Se agradecen sus suaves suspensiones, que filtran las irregularidades del terreno, así como el aislamiento acústico. Viajar no cansa en absoluto, y aunque es cierto que su consumo no es bajo, los 60 litros que caben en su depó-

sito dan mucho juego entre repostajes.

Si aparecen curvas tampoco se amedrenta. Y a no ser por una dirección algo lenta, con 3,4 vueltas entre topes, nada te haría pensar que ese chasis fue desarrollado hace diez años. Sorprende su ca-

lidad de rodadura y su aplomo –tiene suspensión trasera multibrazo–, y además corre –acelera mucho mejor que lo

homologado–. A pesar de tener un motor sin turbo, lo que anima a llevarlo por encima de 4.200 rpm, este 2.0 MIVEC

le pone mucha voluntad, sensación que se acrecienta al seleccionar el modo secuencial, que cuenta con seis marchas –curioso es que a 100 km/h en D gire a 1.900 vueltas, y en sexta vaya a 2.200–. Para ello cuenta con unas sensacionales levas de aluminio y fijas, heredadas directamente del deportivo Lancer Evolution. Estas te dejan hacer y sacar el máximo partido a su mecánica. Además, los saltos entre marcha y marcha están muy conseguidos. Entonces agradecerás su sistema de tracción total –aún más si el asfalto está húmedo–, que reparte de forma inteligente la potencia entre sus cuatro ruedas –cada vez que se arranca-

mos se conecta el modo 4WD AUTO–. Con un botón podrás también seleccionar los programas 2WD y 4WD LOCK, de forma que siempre podrás aprovechar al máximo la tracción de tu ASX, y te aporta un extra de seguridad.

Además, este SUV compacto no solo es bueno para asfalto. Presume de 190 milímetros de altura libre al suelo, lo que te permitirá aventurarte por pistas con total garantía. Si la cosa se complica, su sistema de tracción siempre está presente, y te saca del apuro en el que te hayas metido, aún con estos neumáticos para asfalto.

Y es que parece mentira que tenga diez años.

► SUS RIVALES



MAZDA CX-30 ZENITH 2.0 SKYACTIV-G 122 CV

Va de cine, está muy bien acabado, gasta poco, tiene etiqueta ECO... Pero con acabado Zenith, cambio automático y tracción total es caro. Y su motor no anda tanto.

Precio	35.275 €
Maletero	430 l.
Consumo	7,3 l/100km
0 a 100 km/h	11,7 s.



SUBARU XV 2.0 HYBRID EXECUTIVE PLUS 150 CV

Es amplio, automático, equipa tracción total... Y su motor bóxer tiene tecnología híbrida, por lo que consigue etiqueta ECO. Muy bien equipado, presume de precio.

Precio	32.500 €
Maletero	385 l.
Consumo	7,9 l/100km
0 a 100 km/h	10,7 s.



SUZUKI S-CROSS 1.4 VVT 4WD 6AT GLX 140 CV

Su motor con turbo y su cambio son mejores. Tiene también una efectiva tracción total y es realmente espacioso. No le falta equipamiento y su precio es atractivo.

Precio	26.945 €
Maletero	430 l.
Consumo	7,3 l/100km
0 a 100 km/h	10,2 s.

LA ELECTRIFICACIÓN GANA TERRENO EN EUROPA, PERO NO AL MISMO RITMO EN TODOS LOS PAÍSES. DE AHÍ LO INCIERTO DEL DESENLAZ

Los siete aspirantes



Tres modelos de tipo SUV –Peugeot 3008, Volvo XC40 y Jaguar I-Pace– se han llevado

las últimas ediciones del prestigioso COTY. Pero la edición 2020, cuyo vencedor conoceremos en Ginebra el próximo 2 de marzo, está tan abierta como siempre: un crossover, dos utilitarios, dos compactos y dos vehículos exclusivamente eléctricos optan al título. ¿Quién ganará?

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

▶ Peugeot 208

▼ Porsche Taycan

▼ Ford Puma

▲ BMW Serie 1

◀ Renault Clio

▼ Tesla Model 3

▼ Toyota Corolla

BMW SERIE 1 AHORA CON TRACCIÓN DELANTERA

Precio desde **28.800 €**
Potencia de **116 CV a 306 CV**

La tercera generación de la Serie 1, disponible exclusivamente con carrocería de cinco puertas –mide 4,32 metros y tiene un maletero de 380 litros, 20 más que antes– se pasa a la tracción delantera, en línea con el resto de competidores del segmento. Pero dejar de tener propulsión trasera y ubicar el motor en posición transversal –en lugar de longitudinal– no ha alterado su personalidad deportiva o su refinamiento dinámico: dirección, suspensión... Además, la firma bávara dota a su nuevo compacto del nivel de calidad y tecnología que el público espera de un producto 'premium'. En cuanto a la gama inicial, BMW apuesta por motores de tres y cuatro cilindros, tanto en diésel como en gasolina. Entre estos últimos, la alternativa básica es el 118i, dotado de un 1.5 tricilíndrico con 140 CV y disponible en versión automática de 7 marchas o manual, mientras que los amantes de las prestaciones disponen del M135i xDrive, ya con tracción total y motor 2.0 de 306 CV, y sólo con caja automática de 8 marchas. En diésel, las posibilidades de elección son mayores: el 116d, con un tricilíndrico 1.5 de 116 CV –manual y automático–; el 118d, con un 2.0 de 150 CV –manual y automático–, y el 120d xDrive, con un 2.0 de 190 CV, caja automática de 8 marchas y tracción total. Más adelante, no obstante, la oferta crecerá bastante.



▲ Calidad de primera y puesto de conducción muy ergonómico. La amplitud interior sigue sin ser el punto fuerte del compacto de BMW.



FORD PUMA EL ÚNICO CROSSOVER DE LA FINAL

Precio desde **21.925 €**
Potencia de **125 CV a 155 CV**

Tras tres años en los que el ganador del 'Car of the Year' ha sido un SUV o crossover, llegamos a una final donde este exitoso tipo de vehículo –supone ya el 40 por ciento de las ventas europeas– está representado por un solo modelo: el Ford Puma. Y eso, para algunos, podría ser una ventaja. Además, milita en el segmento B-SUV, el de mayor crecimiento porque resta ventas a los utilitarios tradicionales –como el Fiesta– y a los compactos convencionales –como el Focus–. Además, el Puma, que reutiliza la denominación de un antiguo modelo coupé para reforzar su deportividad, supone una bocanada de aire fresco en comparación con el EcoSport, tanto por diseño como por conducción o planteamiento técnico. Por ejemplo, el nuevo SUV de Ford estrena el Megabox, que es un espacio ubicado bajo el plano de carga del maletero –incluso tiene desagüe– capaz de ampliar el volumen para equipajes a 456 litros. Y la gama de motores nace electrificada, pues se ofrecen dos variantes del 1.0 EcoBoost con sistema Mild Hybrid: una con 125 CV y otra con 155, en ambos casos con etiqueta ECO. Y también hay versión 1.0 EcoBoost de 125 CV sin hibridación suave. La caja de cambios es manual en todos, pero a lo largo del año el Puma estrenará una transmisión automática de siete marchas y recibirá un motor diésel 1.5 de 120 CV.



▲ Buena calidad general y tacto de conducción dinámico. Y podemos entre cinco modos de uso: Normal, Eco, Deportivo, Resbaladizo y Pista.



PEUGEOT 208 ELECTRICIDAD Y OTRAS MUCHAS COSAS

Precio desde **15.200 €**
Potencia de **75 CV a 136 CV**

Se llama 208, como su antecesor, pero es un modelo totalmente nuevo. Y revolucionario en muchos aspectos, tanto por su fresco diseño como por estrenar la plataforma CMP, común al nuevo 2008, al DS 3 Crossback o al nuevo Opel Corsa, y que Peugeot bautiza como 'multienergía', pues permite ofrecer una variante cien por cien eléctrica, el e-208, que ya está copando un alto porcentaje de las ventas en nuestro continente. Dicha versión 'cero emisiones' combina un motor de 100 kW –136 CV– con una batería de 50 kWh alojada bajo el suelo del habitáculo, de manera que no resta capacidad al maletero. Homologa una autonomía media WLTP de 340 kilómetros, puede cargarse al 80 por ciento en 30 minutos y consiente muy buenas prestaciones: de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos. En cualquier caso, la gama contempla también mecánicas convencionales: en gasolina, con motores tricilíndricos 1.2 Puretech, puede escogerse entre 75, 100 y 130 CV –con caja manual en los dos primeros y la automática EAT8 en los dos últimos–; y en diésel, con el 1.5 BlueHDi de 100 CV, exclusivamente manual. El 208 tiene un maletero de 309 litros y estrena el puesto de conducción i-Cockpit 3D, con instrumentación digital mostrada en varios planos. Buen acabado general y plazas traseras algo justas.



▲ Atmósfera interior moderna, con volante pequeño e instrumentación 3D. De los finalistas, es el único que no logra las cinco estrellas EuroNCAP.



TRES ELÉCTRICOS ENTRE LOS SIETE CANDIDATOS: TAYCAN, MODEL 3 Y e-208. Y LOS HÍBRIDOS Y MICROHÍBRIDOS SIGUEN EXTENDIÉNDOSE

PORSCHE TAYCAN TAN EXÓTICO COMO EL 928

Precio desde **108.337 €**
Potencia de **530 CV a 761 CV**

Desde que nació el premio europeo 'Car of the Year' en 1964, quizás la elección más sorprendente haya sido la del Porsche 928 en 1978, cuando el jurado vió en ese derivado de cuatro plazas –después se vería que erróneamente– la evolución lógica de un 911 más veterano cuyo planteamiento técnico parecía entonces obsoleto. Porque el 928 ubicaba su V8 4.5 –refrigerado por agua– en posición delantera, era más silencioso y amplio, tenía mejor reparto de pesos y permitía conducir deprisa con mayor seguridad y más fácilmente por su actitud predecible. De ahí que ahora el Taycan, 42 años después, no sea descartable como favorito por su tecnología punta libre de emisiones, que se combina con la deportividad y las altísimas prestaciones que todos esperan de un Porsche. Unos precios que arrancan en España en 108.337 euros podrían jugar en contra, pero el precedente del pasado año, cuando se impuso el también caro Jaguar I-Pace –crossover y eléctrico–, deja abiertas todas las posibilidades. El Taycan es un coupé de cuatro puertas y 4,96 metros disponible en cuatro variantes, todas con tracción total –un motor por eje– y cien por cien eléctricas: dos bautizadas 4S –530 y 571 CV–, Turbo –680 CV– y Turbo S –761 CV–; la primera con batería de 79,2 kWh y las otras tres con una de 93,4 kWh.



▲ Calidad, tecnología... y la exclusividad y deportividad que se espera de Porsche. Y habrá versiones de tracción trasera y carrocería Cross Turismo.



RENAULT CLIO A POR SU TERCER TÍTULO EUROPEO

Precio desde **13.780 €**
Potencia de **72 CV a 140 CV**

Solo dos modelos han logrado en dos ocasiones el título europeo del 'Car of the Year'. Uno es el Volkswagen Golf y otro es el Renault Clio, que consiguió el triunfo en 1991 con su primera generación y en 2006 con la tercera. Y el quinto Clio de la historia podría sumar un tercer cetro porque la firma francesa ha apostado muy fuerte con él: moderna plataforma CMF-B –común al nuevo Captur–, diseño interior totalmente renovado y con una calidad general de nivel 'premium', tecnologías avanzadas, máxima seguridad, un maletero más amplio que en el Clio anterior y nueva generación de motores diésel y de gasolina, destacando el 1.33 TCE de cuatro cilindros y 130 CV desarrollado en colaboración con Daimler.

Además, Renault refuerza ahora la gama con la versión E-Tech Hybrid, que recibe la etiqueta ECO gracias a su mecánica híbrida autorrecargable de 140 CV, que asocia un 1.6 de gasolina a dos motores eléctricos –uno arrancador más pequeño y otro más grande– y a una caja automática multimodo de 'crabots' –engranajes más cortos– que se beneficia de la experiencia de la marca en Fórmula 1. Su batería de 1,2 kWh permite circular en modo eléctrico hasta los 75 km/h, y durante 3 ó 4 kilómetros. Y en ciudad, donde el 80 por ciento del tiempo funciona en eléctrico, ahorra un 40 por ciento de combustible.



▲ Materiales mullidos por todas partes, pantalla central táctil de hasta 9,3 pulgadas y, de serie en todos los Clio, faros Full LED.



TESLA MODEL 3 EL ICONO DEL COCHE ELÉCTRICO

Precio desde **49.000 €**
Potencia de **238 CV a 480 CV**

Tesla vendió 300.885 unidades del Model 3 en 2019, cifra que le erige en 'best seller' mundial de los coches eléctricos. Y casi un tercio de esas matriculaciones –95.247– correspondieron a Europa, donde copó el 43 por ciento de las ventas de eléctricos puros. De hecho, también en España fue líder durante el pasado ejercicio, con 1.687 unidades matriculadas, un 16,8 por ciento del mercado 'EV'. Ensalada de números que constata el éxito del modelo pequeño de la firma californiana, una berlina de cuatro puertas y 4,69 metros de largo que ofrece un amplio interior y dos maleteros: el posterior, de 425 litros, y el delantero, de 117. Además, en el capítulo de la seguridad logra las cinco estrellas EuroNCAP con las notas más altas de los siete finalistas. Y en cuanto a la gama, compuesta sólo por versiones eléctricas, hay tres alternativas para elegir: Tracción trasera con Autonomía Plus –equipa solo un motor posterior de 238 CV que asocia a una batería de 60 kWh de carga útil–, Tracción integral Gran Autonomía –351 CV en total gracias al motor trasero de 256 CV y al delantero de 200, con batería de 75 kWh– y Tracción integral Performance –batería de 75 kWh también, pero 480 CV totales al disfrutar de 287 detrás y 200 delante–. La autonomía WLTP oscila entre 415 y 560 kilómetros, según versiones.



▲ La enorme pantalla táctil de 15 pulgadas que preside el salpicadero concentra prácticamente todas las funciones del vehículo. Exige práctica.



TOYOTA COROLLA SÓLO HÍBRIDO Y CON TRES CARROCERÍAS

Precio desde **25.500 €**
Potencia de **122 CV a 184 CV**

Para sustituir al Auris, Toyota ha creado una nueva generación que en Europa recupera el nombre Corolla –se seguía llamando así en otros mercados– y adopta la moderna plataforma TNGA, usada en los últimos productos de la firma nipona: Prius, C-HR... Eso permite bajar el centro de gravedad, incorporar una suspensión multibrazo trasera y ganar un 60 por ciento de rigidez en la carrocería, lo que ayuda a conseguir una conducción más dinámica que en su antecesor. Además, es el único de los finalistas que permite elegir entre tres carrocerías: la variante compacta de cinco puertas –4,37 metros de largo y maletero de 361 litros–, el familiar Touring Sports –4,65 metros y 598 litros para equipaje– y el Sedán de cuatro puertas –4,63 metros y maletero de 471 litros–. Y todas las versiones disfrutaban de etiqueta ECO porque sólo se ofrecen mecánicas híbridas autorrecargables: 125H, con 122 CV en total fruto de asociar un 1.8 de gasolina –98 CV– a un motor eléctrico de 72 CV; y 180H, con 184 CV de rendimiento máximo porque asocia un 2.0 de gasolina de 152 CV a un motor eléctrico de 109 CV. En los dos casos la transmisión es automática CVT, de variador continuo. La arquitectura del 180H, no disponible en el Sedán, resta capacidad de maletero, que anuncia 313 litros en el 5p y 581 en el Touring Sports.



▲ Interior con buena presencia. Pero las plazas traseras son estrechas, y al Corolla 5p le penaliza bastante su batalla 6 centímetros más corta.





▲ El Panda incorpora el mismo sistema Mild Hybrid de su hermano pequeño el 500. El cuadro de instrumentos es más completo, aunque apenas aporta cambios respecto a un Panda no híbrido.

Híbridos asequibles

Fiat lanza dos de sus modelos más carismáticos con hibridación ligera a precios muy competitivos. Los 500 Hybrid llegarán a los concesionarios durante la primera quincena de febrero, mientras que para los Panda Hybrid habrá que esperar hasta mediados de marzo.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Los primeros híbridos de Fiat recurren a un nuevo motor de un litro, tres cilindros y 70 CV de la nueva familia Firefly, apoyado por un motor eléctrico de 3,6 kW (4,9 CV) y una batería de litio de 0,13 kWh. Este propulsor de diseño global pesa sólo 77 kilos, tiene bloque de aluminio, culata de 6 válvulas –dos por cilindro–

PRECIO DESDE		15.650 €
EMISIONES DE CO₂ DESDE: 88 GR/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Consumo. Precio muy competitivo. Funcionamiento eficaz y eficiente. Sencillez.	Volante no regulable en profundidad en 500. Hybrid sin opción de cambio automático.	

FICHA TÉCNICA

MOTOR	500/500 C HYBRID	PANDA HYBRID
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima/rpm	70 CV / 6.000	70 CV / 6.000
Par máximo/rpm	9,4 mkg / 3.500	9,4 mkg / 3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia máxima	3,6 kW (4,9 CV)	3,6 kW (4,9 CV)
Batería/ubicación	0,13 kWh / Trasera	0,13 kWh / Trasera
Tipo	Iones de litio	Iones de litio
Caja de cambios	Manual de 6 marchas	Manual de 6 marchas
Peso (kg)	N.d.	N.d.
Volumen maletero (l)	185	225
Capacidad depósito (l)	35	37
De 0 a 100 km/h (s)	13,8	14,7
Velocidad máx. (km/h)	167	155
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	3,9	3,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	88	89
Precios desde... (euros)	15.650 / 18.450	16.350

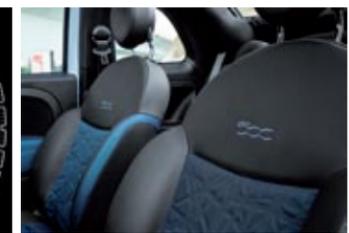
y un único árbol de levas con variador de fase continuo y distribución por cadena. Además, la fricción se reduce de manera notable. En comparación con el propulsor 1.2 Fire de 69 CV, la nueva motorización con el sistema Mild Hybrid reduce el consumo, y por lo tanto las emisiones de CO₂ –un 20 por ciento de media en el 500 y hasta un 30 por

ciento en el Panda Cross–, sin perjudicar las prestaciones.

Como ya ocurre en otros sistemas similares, el sistema de hibridación ligera de Fiat recupera energía durante el frenado y la deceleración, la almacena en la batería de litio y la utiliza para volver a arrancar el motor de combustión interna cuando actúa el modo Stop&Start de parada y arranque en detenciones, aunque también pone su granito de arena para proporcionar asistencia durante la aceleración. En concreto, entre 15 y 20 Nm más de par entre 1.000 y 3.000 rpm, la fran-



◀▶ El motor tiene tres cilindros y 70 CV. Los gráficos del cuadro representan las diferentes fases del sistema Mild Hybrid. El tapizado de los asientos está realizado a partir de botellas de plástico recogidas, en parte, en el mar.



ja de funcionamiento más habitual del motor eléctrico. Un empuje extra que se aprecia cuando se pisa el acelerador y compensa en parte la ausencia de Turbo.

Pero una de las funciones más interesantes de los nuevos híbridos de Fiat, y que funciona de maravilla, es que esta tecnología permite que el motor de gasolina se apague no solo al detenerse el vehículo y activarse el Stop/Start, sino

incluso en marcha por debajo de los 30 km/h, simplemente seleccionando punto muerto y siempre que se retire el pie del embrague. En el modo de ‘navegación’, cuando el coche se mueve por debajo de 30 km/h con el motor apagado, la batería de litio alimenta todos los periféricos, asegurando que el conductor mantenga el control total del vehículo, entre otras cosas con asistencia eléctrica en la dirección. Así que el consumo podrá bajar en mayor o menor medida en fun-

ción de lo rápido que se le coja el tranquilo a las inercias del coche con la velocidad, y reconocamos con anticipación si llegamos en punto muerto y a menos de 30 km/h al semáforo que se acaba de poner en rojo 100 metros más adelante, a la retención o al cruce. De hecho, en un recorrido urbano con una sola persona a bordo y a una velocidad media de 20 km/h, un 500 Hybrid nos ha consumido 6,4 l/100 km –6,0 l/100 km de media en ciudad según el ciclo WLTP–, una ci-

fra que contrasta con los 8,0 l/100 km en ciudad del 500 1.2 de 69 CV con cambio automático Dualogic.

Los híbridos de Fiat no son más caros que sus equivalentes sin sistema Mild Hybrid. De hecho, un Fiat 500 Lounge 1.2 de 69 CV con cambio automático cuesta 17.300 euros, 450 euros más que el 500 Lounge 1.0 GSE de 70 CV Hybrid. Y si aplicamos todos los descuentos, los híbridos de Fiat parten de los 12.320 euros del Panda Launch Edition.



DESCUENTOS APLICANDO TODOS, EL PANDA LAUNCH EDITION SE QUEDA EN 12.320 EUROS. Y EL 500 SE OFRECE POR 99 EUROS AL MES





DINÁMICA LA NUEVA PLATAFORMA Y LAS MEJORAS EN LA SUSPENSIÓN O LA ALTA RIGIDEZ TORSIONAL MOTIVAN QUE TENGA UN TACTO DE COCHE MÁS GRANDE Y DEPORTIVO



▲ El maletero ofrece 284 litros de capacidad, y el piso se puede colocar en dos niveles diferentes para que quede a nivel cuando abatimos el respaldo trasero.

Se aleja de la urbe

Más potente y dinámico, el nuevo Yaris ya no será un vehículo urbano al uso porque ofrece un tacto de coche más grande, incorpora tecnologías de sus hermanos mayores y estrena un eficiente sistema híbrido con 116 CV de potencia. Será la única versión que llegue a España en junio.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Nuevo de arriba abajo. La cuarta generación del Yaris dará que hablar porque protagoniza un salto de gigante en todos los frentes. Sabíamos de sus avances tecnológicos, pero ahora hemos tenido ocasión de conducirlo por primera vez, aunque no llegará al mercado hasta finales de junio.

Más allá de su vistoso diseño, heredado del Yaris WRC, estrena una avanzada plataforma GA-B que dota de mayor rigidez al conjunto, optimiza el centro de gravedad y modifica la suspensión. También repercute en sus dimensiones, aumentando en 5 centímetros la anchura y rebajando en 4 la altura. La longitud se recorta apenas 5 milímetros, mientras que se incrementa 5 centímetros la

distancia entre ejes. Por eso en las butacas delanteras vamos ahora más separados y sentados 21 milímetros más cerca del suelo. Se conservan los 284 litros del maletero.

El segundo punto es su sistema híbrido. También es nuevo totalmente. El motor térmico de gasolina proviene de 2.0 del Corolla. Se le quita un cilindro y listo, pero se le mete mano para que regis-

tre una eficiencia térmica del 40 por ciento. Rinde 88 CV de potencia.

El aporte eléctrico está formado por dos propulsores que suman 79 CV. El principal apoya al de gasolina en aspectos como el rendimiento o el consumo, mientras que el más modesto tiene como principal función arrancar el 1.5 Dynamic Force. La potencia total del sistema es de 116

CV, gestionados por el característico cambio automático con variador continuo. No hay modo secuencial y sí una función 'B' con mayor capacidad para regenerar energía al decelerar.

Otra novedad de peso es la batería, ahora de iones de litio, más eficiente y 12 kilos más ligera que la de hidruro ala que jubila. No hay datos homologados de su capacidad, como tampoco de consumo, aunque sabemos que el CO₂ se limita a 64 g/km en ciclo NEDC.

En nuestra toma de contacto nos sorprendió la elevada rumorosidad al ralentí del motor y su agrado de conducción. Su mayor pisada, una puesta a punto y tacto general de coche más grande y su mayor rendimiento nos permiten disfrutar ahora del Yaris también lejos de la ciudad.

Su autonomía eléctrica sigue siendo anecdótica, aunque en la marca aseguran que podemos circular hasta un 80 por ciento del tiempo en cero emisiones. También aseguran que puede mantener un tiempo una velocidad de 130 km/h sólo en eléctrico, aunque para llegar ahí necesita del aporte térmico. En cualquier caso, en nuestro recorrido consu-



▲ La unidad probada aún conservaba ciertas partes del camuflaje en la zona inferior de la carrocería.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (cc)	1.490
Potencia máxima/rpm	88 CV
Par máximo/rpm	12,2 mkg
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	79 CV
Par	14,4 mkg
Potencia máx. total	116 CV
Par máx. total	n.d.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática CVT
Frenos del/tra.	Discos vel./Discos
Peso (kg)	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.940/1.745/1.470
Maletero (l)	284
Capacidad del depósito (l)	n.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Número de celdas	48
De 0 a 100 km/h (s)	10,3
Velocidad máx. (km/h)	n.d.
Vel. máx. en eléctrico	130
Consumo mixto (l/100 km)	n.d.
Emisiones CO ₂	64 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	2 (máximo).
Tiempo de recarga	Autorecargable
Precios desde... (euros)	N.D.

mió 4,2 litros, una cifra muy atractiva porque no fue precisamente una conducción supereficiente. La mayor parte la realizamos en modo Sport –también dispone de ECO y Normal en el Drive Mode–.

Otro bastión mejorado ha sido el tecnológico en materia de seguridad. A detalles como un airbag central entre las butacas delanteras o un Head-up Display de proyección –de los buenos–, añade

un control adaptativo inteligente que reconoce los límites de velocidad, mantenimiento de trayectoria, frenada autónoma con detección de peatones o ciclistas o un asistente de dirección de emergencia.

TOYOTA YARIS UNA HISTORIA DE ÉXITO



▲ 1999. La primera generación del Yaris contemplaba carrocerías de tres y cinco puertas, y en 2000 fue galardonado con el título de Coche del Año en Europa.

▲ 2005. La segunda generación estrenaba una plataforma más grande y dinámica. Debutó con tres motores, mayor carga en materia de seguridad y asientos traseros Easy Flat.

▲ 2011. La tercera generación creció en tamaño y fue la encargada de estrenar, por fin, un sistema híbrido que le convirtió en el vehículo más barato con esta tecnología.

A FALTA DEL ELÉCTRICO EL XC40 YA OFRECE VERSIONES MILD HYBRID CON ETIQUETA ECO Y DE 0 EMISIONES CON ESTE TWIN ENGINE

Enchufado al dinamismo



El modelo más vendido de Volvo, el XC40, estrena una versión híbrida enchufable, con más de 40 kilómetros de autonomía eléctrica, etiqueta 0 y 262 caballos de potencia. Un SUV dinámico, seguro y divertido que llega al mercado en marzo. Su precio es su mayor hándicap.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Volvo sigue con el proceso de electrificación de su gama con una indudable apuesta por la tecnología híbrida enchufable, conocida como Twin Engine, que lleva años desarrollando e implementando en sus modelos. Una apuesta que va a hacer que ofrezca un modelo con esta configuración en cada una de sus gamas. Faltaba el XC40 y ya tiene su plug in, además de otras alternativas limpias como la hibridación ligera representada por las versiones B4 y B5 y que abre la puerta al futuro eléctrico XC40 Recharge (ver recuadro). Por cierto, aprovechando la oportunidad, todos los modelos de Volvo que se puedan enchufar, tanto los plug in como los eléctricos puros, pasarán a llamarse Recharge.

Por tanto, el nuevo XC40 Recharge T5 Twin Engine, se convierte en el primer Re-

charge que se ponga a la venta. Será en el mes de marzo cuando lleguen las primeras unidades al mercado, aunque ya está disponible para hacer pedidos por un precio que parte de 45.550 euros en su versión más básica y que llegan a los 50.620 en la más equipada y exclusiva versión R-Design. Un precio elevado para este primer plug in que llega a la parte alta de la gama, pues más adelante se ofrecerá un T4 Twin Engine con menor

potencia y, evidentemente, un precio más ajustado.

Realizado sobre la plataforma CMA, dedicada a los modelos más compactos de la marca, este Twin Engine combina un motor tricilíndrico, el 1.5 utilizado por las versiones de combustión del XC40 –con 180 caballos en esta versión– con un motor eléctrico de 60 kw que ofrecen una potencia combinada de 262 caballos. Una cifra que convierte a este XC40 en una de las alternati-

vas más dinámicas de la gama del SUV sueco. Y no solo eso, también en la más eficiente, al menos mientras llegue el XC40 eléctrico.

Porque el Volvo XC40 Recharge T5 Twin Engine acelera de 0 a 100 km/h en solo 7,3 segundos, un dato que solo mejora el T5 normal con sus 247 caballos de combustión. Todo ello con un consumo combinado de entre 2 y 2,5 l/100 km según versiones y equipamientos bajo el protocolo WLTP, cifra imbatible para cualquier otro XC40. Porque cuenta con una batería de ion litio de 10,7 kWh que le permite almacenar energía suficiente para recorrer entre 42 y 46 kilómetros en modo eléctrico bajo la homologación WLTP. Con ello consigue la anhelada etiqueta 0 de la DGT que le abre las puertas de cualquier ciudad incluso en los momentos de mayor restricción. Unas baterías que



◀▶ La recarga llevaría menos de dos horas en una toma de 7,2 kWh. Las baterías le permiten recorrer entre 42 y 46 kilómetros en función de las versiones del XC40.



◀▶ No hay cambios en el estilo interior. Pero la instrumentación adapta la información a los diferentes tipos de propulsión.

Recharge T5 Twin Engine está solo disponible como tracción delantera. Además el cambio dispone de una posición B que refuerza la recarga de la batería con la energía generada en la frenada. Y se puede trabajar la eficiencia con los menús de la pantalla donde se puede elegir, por ejemplo, que el motor de combustión cargue la batería o conservar la energía disponible en esta para utilizarla cuando consideremos, como por ejemplo al entrar en la ciudad.

Unido a esto las virtudes clásicas de los Volvo, hacen de este XC40 un SUV de lo más apetecible desde todos los puntos de vista. Y se con-

van situadas en el suelo del coche y no le influyen en ningún caso en la habitabilidad interior ni en la capacidad del maletero, exactamente iguales que en sus hermanos de combustión.

Ese dinamismo que prometen sus cifras se refrenda con su comportamiento en carretera y su viveza de reacciones.

Cuenta con cuatro modos de conducción: Hybrid que combina propulsión con gasolina o eléctrica en busca de la máxima eficiencia; Power que busca las máximas prestaciones o el modo ECO, en el que trabaja en eléctrico hasta los 125 km/h. El cuarto modo es el Off Road pensado para las salidas de carretera, aunque el XC40

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.5
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c)	1.477
Potencia máxima/rpm	180/5.800
Par máximo/rpm	27
MOTORES ELÉCTRICO	
Potencia (kW)	65
Par (Nm)	160
Pot. máx. total	262 CV
Par máx. total	43,3 mkg
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 7 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc. vent.
Peso (kg)	1.825
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.863/1.910
Maletero (l)	460 / 1.336
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Ion Litio
Capacidad de la batería	10,7 kWh/h
De 0 a 100 km/h (s)	7,3
Velocidad máx. (km/h)	205
Vel. máx. en eléctrico	125
Consumo mixto (l/100 km)	2-2,5
Emisiones CO2	46-56 g/km
Alcance en eléctrico (km)	42-46 km
Tiempo de recarga	3 h a 16 A
Precios desde... (euros)	45.550

firma así durante la presentación internacional en la zona de los Alpes en la frontera entre Alemania y Austria. Bajo unas condiciones climatológicas adversas –esperábamos encontrarnos nieve y lo que sufrimos fue una intensa y consistente lluvia– los recorridos con el coche nos han confirmado sus fortalezas en un recorrido por estrechas y sinuosas carreteras de monta-

PRECIO DESDE **45.550 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE 46 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Rendimiento y comportamiento. Consumo. Suavidad de marcha. Seguridad

DEBE MEJORAR

- Banqueta trasera estrecha. Precio elevado. Solo con tracción delantera

XC40 T2 LA NUEVA VERSIÓN DE ENTRADA

En julio la gama XC40 crece con una nueva versión de acceso al SUV sueco. Una variante que va a conseguir también rebajar la factura para ofrecer un XC40 por un precio de 30.950. El T2 cuenta con un motor 1.5 de tres cilindros y 129 caballos.

Capaz de alcanzar los 180 km/h de velocidad máxima y de acelerar de 0 a 100 km/h en 10,3 segundos, estará disponible solo con tracción delantera, mientras que el cambio podrá ser manual de seis velocidades o el automático de siete relaciones.

En cuanto a sus consumos oscilan entre los 6,3 y los 6,4 l/100 km de la versión manual en función de la medida de la llanta –puede ser de 17 a 21 pulgadas– y en el caso del automático oscilará entre 6,5 y 6,7 l/100 km.

MÁS DE 400 KM SERÁ LA AUTONOMÍA DEL XC40 ELÉCTRICO



Las baterías, de 78 kWh, van situadas bajo el suelo del coche. Y en el hueco del motor, un maletero de 30 litros de capacidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	300 kW (408 CV)
Par máximo	660 Nm (673 mkg)
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent
Peso en vacío	2.150/2.250kg
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.425/1.910/1.652
Maletero (l)	413 / 1.342
Neumáticos	N.D.
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de batería	78 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máxima (km/h)	180
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo WLTP	Más de 400 km
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo recarga (11 kW)	7,2 horas
Tiempo recarga (150 kW)	40 minutos
Precios desde... (euros)	N.D.

XC40 RECHARGE ELÉCTRICO TODO A PUNTO

Aunque no llega al mercado español hasta 2021 –en otros países estará disponible este mismo año– Volvo tiene a punto la versión eléctrica del XC40, su SUV de mayor éxito. Un modelo del que hasta ahora conocíamos poco más que sus datos más relevantes –los 408 caballos que desarrollan sus motores eléctricos o los más de 400 kilómetros que podrá recorrer entre recargas.

También hemos conocido que su nivel de seguridad, será, como en todos los modelos de la marca sueca de auténtica vanguardia, incluyendo una nueva y exclusiva estructura de seguridad tanto para los pasajeros como para la batería del XC40. Será el primer Volvo equipado con una nueva plataforma de sensores de sistemas avanzados de ayuda al conductor; una plataforma escalable que puede seguir desarrollándose y sienta las bases de la futura introducción de la tecnología de conducción autónoma.

También es innovador en sistemas de información y comunicación con un nuevo sistema, basado en Android, que incluye los servicios Google Assistant, Google Maps y Google Play Store. Y será el primer Volvo que recibirá las actualizaciones del software y del sistema operativo por aire. El nuevo sistema de infoentretenimiento estará totalmente integrado con Volvo On Call y ofrecerá nuevas funciones, como la supervisión del estado de la batería y los niveles de carga. Lo que no se sabía era el rendimiento que será capaz de ofrecer el XC40 Recharge eléctrico. Y ahora ya conocemos sus datos técnicos. Sus dos motores eléctricos, uno en el eje delantero y otro en el trasero, suman 408 caballos de potencia y lo convierten en un modelo de tracción total. Con un par máximo de 660 Nm –330 cada motor– acelera de 0 a 100 km/h en solo 4,9 segundos y llega a los 180 km/h de

velocidad máxima. Su batería de 78 kWh –75 kWh útiles– le permitirá recorrer más de 400 kilómetros con cero emisiones. Y se puede cargar en siete horas y media en una toma de 11 kW y en solo 40 minutos en un punto de carga superrápida de 150 kW. Hay ligeros cambios en la habitabilidad. Debido a la ubicación de las baterías bajo el suelo, la altura en el interior se reduce sobre todo en las plazas delanteras, 8 centí-

metros menos si el coche dispone de techo solar panorámico. También pierde capacidad de maletero, pues pasa de los 460 litros en los XC40 de combustión a 413 en este eléctrico.



No hay cambios en la capacidad de maletero ni en la habitabilidad en este XC40 híbrido enchufable.

dinámica-. Además, la entrada en funcionamiento del motor de combustión cuando nos pasamos de velocidad con el eléctrico está perfectamente sincronizada y no se nota en absoluto.

La dirección es precisa y transmite a la perfección lo que pasa bajo las ruedas; los frenos están a gran nivel en tacto y mordiente. Y aunque las suspensiones optan por el confort de marcha ofrece un aplomo extraordinario al que ayuda la ubicación de las baterías que bajan el centro de gravedad del coche. Corre y mucho y resuelve los adelantamientos en un santiamén.

El sabor de boca que deja es excelente. Y a la espera de probarlo más a fondo, y tal vez de la llegada del eléctrico que lo hará en 2021, no se nos ocurre mejor alternativa en la gama XC40, salvo por el precio, que este híbrido enchufable.

En ellas el XC40 demuestra gran agilidad, con un empuje instantáneo gracias al apoyo del motor eléctrico. El cambio

es suave y muy rápido en el cambio de marcha –la versión con levas en el volante es perfecta para esa conducción más

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



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

ENTREVISTA A JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS
«Está bien hablar de 2040 pero tenemos que hablar de 2021, 2022... Y dar confianza»

PIRERAS
Audi Q3 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
Seat Arona/Bia, Renault Kadjar/Mégane, Peugeot 5008/508 SW ¿Cuál victoria más?

Como en tu casa

Los amantes del 'camper' pueden confiar en Citroën más que nunca, porque ofrece una amplia gama de vehículos adaptados a tus excursiones, ya sea sólo o acompañado. Y con precios realmente competitivos, pues arrancan en unos más que atractivos 26.490 euros.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

La demanda de vehículos adaptados para uso recreacional se ha incrementado considerablemente en los últimos tiempos; tanto, que el año pasado en España, de media, se matriculaban 25 vehículos de este tipo cada día.

Citroën presume de tener

una completa gama para satisfacer prácticamente cualquier necesidad, que toma como punto de partida sus conocidos Berlingo, SpaceTourer y Jumper. Sólo este último daría para escribir un libro, pero es cierto que son la inmensa mayoría de 'transformadores' repartidos por el mundo quienes los adquieren a la firma francesa para después modificarlos y venderlos en su propia red comercial, con precios que

fácilmente arrancan por encima de 40.000 euros.

Sin embargo, Berlingo y SpaceTourer se venden en los propios concesionarios Citroën, y se transforman en Huesca, donde tiene sus instalaciones Tinkervan.

Lo realmente interesante de estos 'camper' es que permiten ser tu vehículo de diario, pero en cuestión de cinco minutos puedes sacar sus asientos –hasta siete en el Berlingo y ocho en los SpaceTourer–, instalar diferentes módulos y echarle a la carre-

tera para disfrutar al máximo de tu tiempo libre.

Estos Berlingo nacen de la versión XL con 4,75 metros de largo, de forma que en su interior llegan a ofrecer una cama de 1,80 x 1,20, además de contar con nevera, ducha exterior, calefacción estacionaria Webasto, batería auxiliar... Y lo mejor es que puede ser tuyo con todo esto desde unos atractivos 26.490 euros. Si te decantas por ellos, Citroën también suma el atractivo paquete estético XTR.

Por su parte, los SpaceTourer ofrecen una mayor versatilidad aún, pues lo hay



▲ El techo elevable es exclusivo para los SpaceTourer en talla M y cuesta un mínimo de 9.400 euros sin impuestos en los Sweet. Ofrece una cama de 2,00 x 1,40 metros, y su parte delantera ahora se abre por completo. Dentro, sus asientos se pueden enfrentar para ofrecer un verdadero salón.



▲ El Berlingo by Tinkervan parte de los XL con 4,75 metros y puede equipar una nevera de 31 litros, ducha exterior de 10 litros...



▲ Los Jumper ofrecen un nivel de personalización casi infinito. En su interior hay cocina, varias camas, baño completo con ducha...

disponible en tallas M y XL –con 4,96 y 5,30 metros de largo, respectivamente–, con tres niveles de equipamiento –Sweet, Free y Soul–, además de con –este elemento es exclusivo para la talla M– o sin techo elevable, cuya parte frontal ahora se abre por completo para aportar más libertad. Su interior da un juego casi infinito, permitiendo dormir a cuatro personas. Y cuando no debe cumplir su cometido de hotel bajo las estrellas, su habitáculo tiene salón, cocina, fregadero, nevera... Estos elementos van colocados en un compacto módulo que se puede extraer de forma sencilla, y que se ancla sobre los propios carriles del piso.

El precio del más sencillo arranca en 2.500 euros sin impuestos, pero tienes un SpaceTourer by Tinkervan Free con techo elevable desde 39.450 euros.



DESDE 26.490 EUROS ES EL PRECIO DE PARTIDA DE UN BERLINGO BY TINKERVAN EQUIPADO CON CAMA, DOBLE BATERÍA, CALEFACCIÓN...



▲ Las posibilidades del Sherp en cuanto a adaptación a cientos de usos son casi infinitas. Puede llevar incluso un remolque con 18 asientos.

▲ También se puede adaptar a usos militares, e incluso sirve para remolcar una cisterna por lugares que son inaccesibles con el resto de vehículos.

AUTONOMÍA ENTRE 3.100 Y 4.650 KILÓMETROS ALCANZAN LOS SHERP DOTADOS DE UNA RESERVA DE 232 LITROS DE COMBUSTIBLE

Nada se le resiste

No hay nada igual en el mundo. Se llama Sherp, fue diseñado en Rusia y ha tardado 20 años en convertirse en un vehículo infalible sea cual sea el territorio que pisa. Es anfibio, se sube por las paredes y tiene un alcance de hasta 4.650 kilómetros sin repostar. Un capricho de 115.000 dólares.



▲ En el agua, el Sherp alcanza una velocidad máxima de 6 km/h. Las ruedas con sus grandes surcos son las que le permiten avanzar.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Parece una miniatura de Hot Wheels con esas ruedas sobredimensionadas casi de mentira. Pero justo esos colosales neumáticos del Sherp son la clave de este curioso y eficaz vehículo ideado en Rusia, que gracias a sus ingeniosas soluciones es capaz de superar obstáculos que no se plantearía el conductor más experto al volante del todoterreno más atrevido. Barro, hielo, aguas profundas, zanjas de dos metros de ancho, obstáculos de un metro de altura... el Sherp avanza sin prisa pero sin pausa por cualquier superficie del planeta Tierra. Sin prisa porque su velocidad máxima es de 40 km/h, pero sin pausa porque no tiene miedo a nada, e incluso al ser anfibio puede meterse en el agua y navegar a una velocidad de crucero de 3,2 nudos (6 km/h). El marcadísimo relieve de unas ruedas de 1,60 metros de alto y 60 centímetros de ancho le permite avanzar por el agua, pero también por el barro y por terrenos por los que no se metería ni una cabra montés. Cada neumático sin cámara del Sherp tiene un volumen de 800 litros, y los cuatro están conectados por un sistema único de circulación de

aire que, utilizando los gases de escape, permite al conductor desde el puesto de mando ajustar la presión de las ruedas a diferentes terrenos y cargas. La marca asegura que es difícilísimo pinchar por la estructura reforzada de los neumáticos; sin embargo, si esto llegase a ocurrir se puede cerrar el suministro de aire al neumático dañado y seguir avanzando como si nada.

El Sherp mide 3,4 metros de largo y gracias a su sistema de dirección articulado de tres ejes, que se acciona con dos palancas frenando cada una las ruedas del lado al que se quiere girar, el ATV tiene un radio de giro de tan solo 2,5 metros, lo que facilita sobremanera moverse o maniobrar en terrenos difíciles. El coche soñado por los exploradores más arriesgados se mueve y flota en el agua, pero es que además de las ruedas, que sirven de flotadores y de propulsión, la cabina, que está construida de acero y aluminio de alta resistencia, es hermética y evita que entre agua en el compartimento de pasajeros, un plus de tranquilidad que asegura la flotabilidad del Sherp aunque vaya con las cuatro ruedas pinchadas o incluso sin ellas. En cualquier caso, y teniendo en cuenta el final del malogrado Titanic —que decían era insumergible—, el Sherp cuenta con bombas automáticas que bombearían el agua fuera de la cabina en un abrir y cerrar de ojos si fuese necesario.

Las ruedas del Sherp no están articuladas y no utilizan resortes ni juntas; de hecho, la suspensión de este todoterreno se ha dejado en manos de los propios neumáticos de baja presión. Un conjunto de dispositivos de control y un sistema de tracción to-



▲ Ya sea en la arena o sobre el hielo, tanto en seco como en agua, con calor asfixiante o a temperaturas bajo cero, el Sherp avanza con pocos obstáculos que le detengan.

21 MANDOS Y RELOJES CORONAN EL LATERAL DE LOS SHERP THE ARK CON 'VOLANTE' CENTRAL

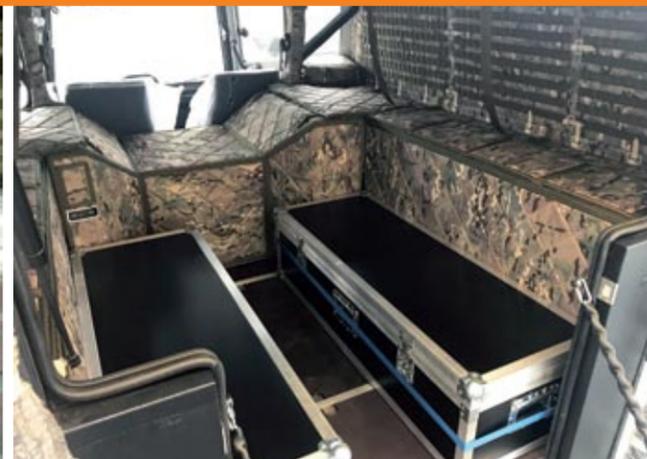
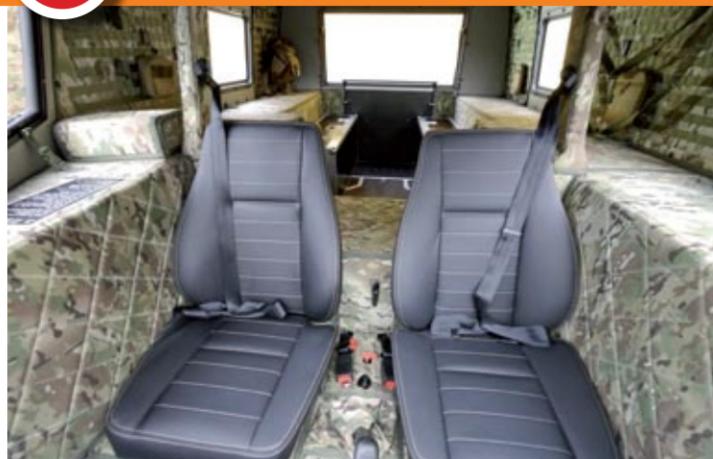


SHERP ATV
Un juguete de 115.000 dólares

El Sherp mide 3,4 metros de longitud, 2,3 de altura y 2,5 de anchura. Es decir, que es ligeramente más corto que un Smart Fourfour pero tiene una distancia libre al suelo de 600 milímetros, suficientes para que casi no haya obstáculo que se le resista. Quadro International es la empresa con sede en Kiev, Ucrania, que ha desarrollado este vehículo todoterreno. El primer Sherp fue producido y presentado en 2012, y ahora este automóvil tan excepcional se fabrica en Ucrania y Canadá. El Sherp está disponible con precios que oscilan entre los 115.000 dólares de la versión básica y los 250.000 del Sherp The Ark, más completo y construido a medida.



DOS PLAZAS EL SHERP BÁSICO ESTÁ PREPARADO PARA UN PAR DE OCUPANTES Y MUCHO EQUIPAJE



EL SHERP PUEDE SUPERAR LOS OBSTÁCULOS MÁS INCREIBLES, Y ADEMÁS FLOTA EN EL AGUA



tal desconectable completan los detalles técnicos de una base mecánica diferente a todo lo que habíamos visto hasta ahora y responsable de que el todoterreno biplaza diseñado en Rusia y construido en Ucrania y Canadá se haya convertido en el explorador definitivo.

Pero si ya de por sí el Sherp llama la atención por diseño o eficacia, la sorpresa aumenta al analizar la parte referente a la mecánica. Y es que el Sherp recurre a un motor diésel de la japonesa Kubota, un cuatro cilindros de 1,5 litros de cilindrada y 44 caballos, asociado a un cambio de cinco marchas. El consumo del Sherp con esta mecánica está homologado en 2-3 litros por hora, equivalente a un máximo de 7,5 l/100 km de media. Y teniendo en cuenta que el todoterreno ruso puede ir equipado con una reserva de combustible de 232 litros -67 de serie-, la autonomía teórica de este imparable vehículo se ampliaría hasta los 4.640 kilómetros sin detenerse a repostar. De hecho, con algún

depósito adicional, en 2017 dos Sherp cruzaron Rusia, desde la frontera occidental hasta el Océano Pacífico sin usar ninguna carretera asfaltada, recorriendo un total de 10.000 kilómetros y estableciendo un total de cuatro récords mundiales sin una sola avería.

El Sherp se comercializa en África, Asia, Sudamérica, Europa, Estados Unidos, Canadá y Australia. Tiene una garantía de 2 años o 2.000 horas, e intervalos de servicio cada 250 horas. Y dejamos las malas noticias para el final. La primera es que el Sherp no puede circular por la calle, por lo que se tendrán que olvidar de él los que pensaban en el tanque urbano definitivo. Y la segunda es el precio, pues este juguete parte de 114.995 dólares -105.000 euros-, no tanto en realidad si tenemos en cuenta que ni Land Rover, ni Mercedes-Benz, ni Toyota, ni Suzuki... ni nadie conocido tienen nada que pueda seguir el ritmo del Sherp camino del fin del mundo.



VALENCIA Y HUELVA, A LA CABEZA DE LAS DENUNCIAS

Los radares 'cazaron' a casi 3 millones de infractores en 2019

De los casi mil radares que la DGT tiene desplegados en las carreteras españolas, 50 acumulan el 41,5% de las denuncias por velocidad, lo que supone prácticamente la mitad de las multas que se imponen. Según Automovilistas Europeos Asociados (AEA), en nuestro país los radares 'cazaron' el año pasado a 2.933.089 conductores excediendo la velocidad, lo que supone un incremento de las multas de un 13,3%. La organización de defensa de los automovilistas explica que este hecho puede deberse a que en 2019 se activaron muchos radares que estaban 'apagados' en 2018.

De este modo se explicaría, por ejemplo, que el radar situado en el km. 371,2 de la A-8, en Asturias, haya pasado de formular 460 denuncias en 2018 a 26.039 el pasado año. También los radares del km. 245,2 de la A-4, en Jaén, y del km. 13,3 de la A-4, en Madrid, subieron de forma importante sus denuncias, un 4.000% y de un 3.000%, respectivamente.

El radar que más multas acumula es el situado en el km. 478,1 de la AP-7, en Sagunto (Valencia), con 59.428 denuncias. Este cinemómetro incrementó su actividad un 1.300% con respecto al año anterior.

Por comunidades, es Andalucía la que acumula gran parte de las sanciones, con 680.583 denuncias (23,2% del total). Le siguen Madrid (373.078 y 12,7%) y la Comunidad Valenciana (335.953 y 11,4%). En el lado contrario estarían La Rioja (39.024), Cantabria (40.147) y Navarra (48.447).

La mayoría de las denuncias por radar se imponen en autopistas y autovías y no en carreteras secundarias, donde se producen el 70% de los accidentes con víctimas. Según Mario Arnaldo, presidente de AEA, esto debería llevar a la DGT a "replantearse su política de radares, ya que no se está consiguiendo el objetivo de evitar los excesos de velocidad,

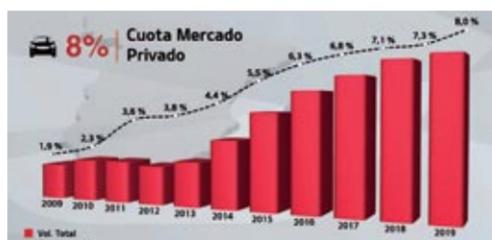
LOS 50 QUE MÁS MULTAN

PROVINCIA	VÍA	KM.	DENUNCIAS 2019	DENUNCIAS 2018	DENUNCIAS 2017
Valencia	AP-7	478,1	59.428	4.567	12.161
Huelva	H-31	79,9	58.266	13.243	5.280
Cuenca	A-3	156,5	57.206	12.620	14.968
Sevilla	A-92	83,8	51.915	4.298	2.284
Madrid	AP-6	49,2	49.693	9.960	8.197
Madrid	A-4	13,3	48.998	1.465	1.241
Valencia	V-31	5,2	46.739	27.793	3.294
I.Baleares	EI-600	9,6	44.033	33.100	2.659
Madrid	M-40	52,7	32.729	1.546	1.071
Madrid	A-4	12,4	29.843	4.295	5.528
Madrid	A-5	12,5	29.579	11.814	11.825
Sevilla	A-92	29,1	29.244	24.968	19.862
I.Baleares	MA-1	15,5	26.704	39.714	21.615
Asturias	A-8	371,2	26.039	460	555
Cádiz	A-381	74,7	25.398	32.530	24.480
Jaén	A-4	245,2	24.270	556	749
La Rioja	AP-68	78,8	23.800	23.357	10.633
Madrid	A-2	15	22.395	8.523	6.592
Las Palmas	GC-1	5,3	21.372	5.409	5.488
Toledo	A-4	67,6	20.723	7.205	5.357
Sevilla	SE-20	2,7	20.414	9.709	9.807
Cádiz	A-381	37,3	20.239	-	-
Málaga	A-384	89,6	20.182	15.558	20.214
Sevilla	A-66	795,5	19.847	25.133	12.073
Málaga	A-7	288,7	19.045	2.226	1.214
A Coruña	AG-55	11,7	18.844	387	398
Madrid	M-40	20,2	18.203	-	-
Badajoz	A-66	685,9	17.739	1	-
Sevilla	A-376	2,9	17.715	6.372	6.130
Ciudad Real	A-4	135,6	17.073	627	714
Ciudad Real	A-4	230,8	16.969	12.013	20.857
Sevilla	SE-30	9,9	16.777	9.631	2.597
Segovia	A-1	125,4	16.754	15.359	13.773
Pontevedra	N-550	146,9	16.051	17.376	17.415
Murcia	A-30	136	15.993	14.113	918
Sevilla	A-92	0,8	15.982	27.820	15.114
Pontevedra	A-52	282,5	15.877	441	506
Alicante	A-70	4,6	15.768	31.904	9.584
Burgos	A-1	234,4	15.436	19.091	22.194
Valencia	A-3	314,8	15.039	16.370	2.091
Córdoba	A-4	417,5	14.687	1.238	30.943
Cádiz	A-408	2,4	14.280	7.238	9.473
Cáceres	A-66	508	14.259	9.224	3.568
S. C. Tenerife	LP-3	20,1	14.096	13.196	7.335
Ciudad Real	A-4	177,5	14.004	13.183	9.845
Málaga	A-7	24,6	13.927	54.378	49.523
Sevilla	A-4	484,2	13.916	16.327	9.349
Burgos	A-1	194,2	13.913	12.608	-
Toledo	A-5	57,8	13.591	4.135	1.478
Murcia	RM-15	13	13.583	5.282	1.101

Fuente: AEA

no se está consiguiendo el objetivo de evitar los excesos de velocidad,

ni los accidentes, convirtiendo los radares en meros instrumentos de recaudación".



peró las 44.550 unidades vendidas en el canal de particulares (un 74% del total, cuando la media del mercado es del 46%), situándose, tras Seat, como la segunda marca en ventas privadas, donde su penetración es ya del 8% y triplica la proporción del 2010. Las ventas de Kia a empresas en 2019 fueron de 9.937 unidades (16%), mientras que las realizadas del canal de 'rent a car' fueron del 10%: 6.054 unidades. Por

modelos, el Sportage fue el Kia más vendido en nuestro país, con 14.597 unidades, seguido por Ceed (12.941), Stonic (10.837), Niro (6.451), Picanto (4.983), Rio (3.507) y Carens (3.496), aunque todas las unidades de este último habían sido matriculadas previamente a lo largo de 2018. A nivel mundial, Kia alcanzó en 2019 las 2.770.693 unidades, mientras que en Europa (supone uno de cada cinco Kia matriculados en el mundo), las

ventas superaron por primera vez el medio millón.

Nombramiento De Meo ya es el consejero delegado de Renault

El consejo de administración del Grupo Renault ha confirmado el fichaje de Luca de Meo, ex presidente de Seat, como consejero delegado. Ocupará el cargo



a partir del 1 de julio. El ahora hombre fuerte de Renault vuelve después de dos décadas a la compañía en la que comenzó en el mundo de la automoción antes de unirse a Toyota Europa y luego al Grupo Fiat.

El nombramiento ha sido respaldado por el gobierno francés, que cuenta con un porcentaje de las acciones de Renault. De Meo tiene ahora el desafío de dar un nuevo impulso a la alianza de la marca gala con Mitsubishi y Nissan, una relación que se ha resentido con la detención de Carlos Ghosn y su posterior fuga.

Volkswagen Quiere medidas para renovar el parque

Francisco Pérez Botello, presidente de Volkswagen Group España Distribución, ha reclamado la necesidad de que nuestro país implante medidas para la renovación del parque, uno de los más antiguos de Europa. Botello ha explicado que «la respuesta más inmediata a la situación de emergencia climática es renovar el parque con vehículos de combustión Euro 6 de bajas emisiones», los más modernos y, en consecuencia, menos contaminantes.

También ha reclamado «una transición ordenada hacia la movilidad eléctrica». Entre las iniciativas que se podrían poner en marcha ha señalado la eliminación del IVA a los eléctricos (ya se aplica en otros países europeos) o la declaración de utilidad pública de los



puntos de recarga de alta potencia, una medida «sin coste administrativo» que agilizaría el despliegue de las infraestructuras de carga.

Estas reclamaciones se han planteado durante la presentación del balance del año 2019, en el que Volkswagen Group España Distribución matriculó 195.000 coches, un 5,6% menos.

Congreso Faconauto pide acabar con la incertidumbre

El Congreso de la Federación de Asociaciones de Concesionarios, que reunió en Madrid a más de 1.700 asistentes, ha servido para que el sector de la automoción vuelva a reclamar medidas que clarifiquen la situación y que acaben con la incertidumbre que ha llevado a destruir 900 puestos de trabajo en los concesionarios en 2019 o a una caída por segundo año consecutivo de las ventas de coches.

El presidente de Faconauto, Gerardo Pérez, resumía el sentir de los distribuidores cuando, ante la ministra de Industria, Reyes Maroto, pedía que se empiece a



trabajar cuanto antes en el Plan Estratégico de Apoyo Integral a la Automoción. «Necesitamos que desde el gobierno nos acompañéis en este camino, necesitamos mucha cooperación. Este ejercicio es particularmente complejo por los objetivos de emisiones establecido por Europa, por lo que sería el momento adecuado para concretar ya medidas que impulsen



Encuesta de fiabilidad de la OCU Lexus, Porsche y Toyota: marcas con menos averías

Más de 40.000 conductores de cinco países (Bélgica, Francia, Italia, Portugal y España -7.760 usuarios-) han respondido a una encuesta en la que se les ha preguntado sobre las averías que han sufrido sus vehículos y su nivel de satisfacción con el coche que conducen. Con estos datos, la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) ha elaborado un ranking en el que destacan las marcas Lexus, Porsche y Toyota como las que menos visitan el taller. Por detrás, se sitúan las asiáticas Daihatsu, Honda y Subaru, además de la europea Audi. En el lado contrario, los vehículos que más reparaciones necesitan son de las marcas Alfa Romeo, Tesla y Land Rover.

La encuesta de fiabilidad de la OCU constata que todas las marcas consiguen puntuaciones altas y hay pocos modelos con malos resultados. Los más fiables serían el Volvo XC40 (2017 en adelante) en diésel, el Mazda CX-3 (2015 en adelante) y el Toyota Auris (2013-2018) en gasolina y el Kia Niro (2016 en adelante) y Lexus IS (2013 en adelante) entre los híbridos.

Preguntados por los motivos más frecuentes para visitar el taller, los encuestados destacan las averías eléctricas relacionadas con baterías, fusibles, bombillas, cierres y elevelunas, que afectan al 16% de los coches.

seriamente la movilidad eléctrica, que promuevan la renovación del parque, la fiscalidad del automóvil y la seguridad jurídica de los

Casado, aseguró que en el reto del cambio climático no hay que olvidar que hay empleos en juego. Para la clausura, la ministra Maroto ha resaltado que los dos retos del sector son la digitalización y la transición ecológica y ha querido ratificar el apoyo íntegro del gobierno al sector con medidas tangibles plasmadas en el Plan Estratégico de Apoyo Integral a la Automoción que se presentó en marzo.

Resultados de Bosch Mantiene ventas en 2019

El principal grupo tecnológico de la industria del automóvil mantuvo su cifra de ventas en 2019, con más de 77.000 millones de euros; un resultado destacable en un entorno de bajada de matriculaciones, al que se suma

FIABILIDAD Y SATISFACCIÓN

	FIABILIDAD	SATISFACCIÓN
Lexus	97	89
Porsche	96	94
Toyota	95	84
Daihatsu	95	83
Honda	94	86
Audi	94	85
Subaru	94	86
Suzuki	93	81
BMW	93	86
Mitsubishi	93	82
Infiniti	93	85
SsangYong	93	84
Kia	93	82
Mazda	92	85
Hyundai	92	82
Skoda	92	84
Jeep	92	83
Mini	92	84
Smart	91	80
Mercedes-B.	91	85
Dacia	91	80
Volkswagen	91	82
Ford	91	81
DS	91	86
Jaguar	91	87
Volvo	90	86
Peugeot	90	80
Citroën	90	80
Nissan	90	81
Renault	90	80
Chevrolet	89	78
Seat	89	79
Fiat	89	77
Lancia	89	78
Opel	89	79
Alfa Romeo	88	83
Tesla	88	93
Land Rover	88	84

Fuente: OCU

la incertidumbre de los retos de la nueva movilidad.

La compañía alemana se ha preparado para seguir en vanguardia y pretende expandir su negocio y abrir nuevas áreas. «Queremos hacerlo mediante importantes inversiones anticipadas en tecnologías futuras», afirmó Volkmar Denner, presidente del Consejo de Administración de Robert Bosch GmbH. Así, entre 2013 y 2020, Bosch habrá invertido unos 3.000 millones de euros en nuevas áreas en expansión. Este año, Bosch invertirá 500 millones de euros únicamente en electromovilidad, incluidas las pilas de combustible. Gastará más de 600 millones de euros en conducción automatizada y otros 100 millones de euros en soluciones de movilidad conectada.

UN RETO LLEVAR A EUROPA LA EXPERIENCIA DE ESPAÑA



Nace la Alianza por la Seguridad Vial

22 entidades del sector de la movilidad, ponen la primera piedra de una iniciativa promovida por Teófilo de Luis, ex presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso, que busca concienciar a la sociedad y las autoridades para reducir la siniestralidad en las vías públicas españolas.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

España ha sido en los últimos años referencia europea y mundial en la reducción del número de accidentes en las carreteras. La seguridad vial se ha convertido en uno de los ejes que ha concitado el esfuerzo de todos los implicados en el tráfico. Conductores, peatones, autoridades, legisladores, víctimas, empresas, fabricantes de automóviles, asociaciones y medios de comunicación han convertido en una prioridad la lucha contra la siniestralidad. Un objetivo que se ha mezclado en los últimos tiempos con la búsqueda de una movilidad más sostenible tanto desde el punto de vista medioambiental como de la convivencia de diferentes y nuevos actores en las calles y carreteras.

Esas dos prioridades inspiran la Alianza por la Seguri-

dad Vial que impulsada por la Asociación de ex Diputados y ex Senadores por iniciativa de Teófilo de Luis, ex presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso, quiere ayudar a concienciar a la sociedad y los legisladores para reducir la siniestralidad.

Esta iniciativa acaba de celebrar su primera reunión en el Congreso de los Diputados. A ella se han sumado en primera instancia 22 entidades relacionadas con el sector de la movilidad: Cariotipo, Repsol, Caser Seguros, ALSA, CEA (Comisionado Europeo del Automóvil), Fesvial, RACE (Real Automóvil Club de España), Plataforma Ponle Freno, AECA-ITV, Confibus, VOI, ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), BlaBlaCar, AESLEME (Asociación para el estudio de la lesión medular espinal),

CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas), GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor), ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas), Netum Solutions, Connected Mobility HUB, Cable Energía, FETEVI (Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial), Dräger y Motor16.

Todos los participantes pondrán en común su experiencia en el sector para trabajar por la Seguridad Vial en España y Europa. Porque esta alianza nace también con el reto de llevar a Europa la experiencia española, e influir sobre los legisladores europeos para crear un ámbito europeo armonizado en el sector de la movilidad.

Para Teófilo de Luis «la seguridad vial hoy en día, además de por el índice de siniestralidad, está afectada por los nue-

vos usos, las nuevas formas de movilidad que requieren la implicación de todos para garantizar el uso seguro de todos los nuevos operadores, conductores y demás usuarios de las vías». La Alianza por la Seguridad Vial pretende ser una representación de la sociedad para buscar alternativas viables de gestión ante esta nueva realidad.

A través de reuniones periódicas se pretende analizar diferentes aspectos de la seguridad vial o la movilidad sostenible y promover iniciativas que mejoren la formación de los nuevos conductores, la renovación del parque móvil y las nuevas formas de movilidad, y contribuir a la reducción de accidentes.

Su trabajo va a tener tres líneas de actuación: los usuarios, para los que se va a trabajar en diversos frentes, desde la formación vial de todos los usuarios, tanto conductores particulares o profesionales como peatones o usuarios de bicicletas o patinetes a las víctimas de tráfico y sus familiares.

Otro foco se centra en los vehículos, un aspecto clave, pues tanto la seguridad como el cuidado del medio ambiente están relacionados con la antigüedad de un parque automovilístico que en España rompe récords de longevidad. Se trabajará en medidas de control para garantizar el estado de los vehículos en circulación, pero también en medidas de apoyo a la renovación del parque automovilístico o en la mejor implantación y convivencia en la vía de los diferentes medios de transporte.

Y por último, las vías de comunicación centrado en la mejora del trazado y los elementos de seguridad, la conservación adecuada y la idoneidad de la señalización.

Un primer paso, este dado por los 22 firmantes de la Alianza por la Seguridad, para tratar de aportar en busca de ofrecer respuestas y soluciones en beneficio de la Seguridad Vial en España y Europa.



▲ Remedios Martel, de la Asociación de Ex Diputados y Senadores, y Teófilo de Luis.



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 **021120M16** y el que se publicó en el número 1771 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

intertour
SEMANA VACACIONES

PEUGEOT



TRADICIÓN Y VANGUARDIA

Peugeot acaba de presentar la que califica como «la bicicleta de carreras más bella del mundo». El modelo, denominado DL121, ha sido creado por Peugeot Design Lab y trata de unir estética y practicidad a la vez que juega con el contraste en los acabados: la parte delantera tiene un tono cobrizo, mientras que la zaga está pintada en color blanco.

El diseño, con el que la marca rinde homenaje a su relación con el ciclismo, aún tradición y vanguardia y se producirá en una edición limitada.

HYUNDAI
GUINNESS PARA EL KONA EV
 El Hyundai Kona EV figura ya en el libro Guinness como el modelo eléctrico que ha alcanzado mayor altitud al ascender hasta los 5.731 metros de altura en el Paso de Sawula (Tíbet) batiendo así el récord anterior de



5.715,28 metros logrado por otro eléctrico en 2018, el Nio ES8. La expedición que subió a Sawula se denominó 'Emission Impossible', debido a las condiciones extremas de la travesía

+ en www.seat.es

SEAT

La marca española volvió a este rally en 2017.



▲ Seat participó en el Rallye Monte-Carlo histórico con un 1430, el 1400 y un 127.

EL 1400 REGRESA A LOS RALLYES

Seat se estrenó en la competición automovilística internacional en 1955. Lo hizo en el Rally de Monte-Carlo, una prueba a la que ahora ha regresado con el mismo modelo con el que debutó: un 1400. Este coche fue el primer automóvil fabricado por la marca española —que este año celebra su 70 aniversario— y también fue pionero en las carreras.

A los mandos se ha puesto el excampeón de España de rallyes Josep

María 'Mía' Bardolet, con Eloi Alsina como copiloto, que consiguieron acabar la prueba en decimosexta posición y adjudicarse la segunda plaza en la categoría pre-61. No estuvieron solos en la carrera, ya que entre los más de 300 coches inscritos figuraban un Seat 127 y un 1430.

Seat decidió volver a participar en este Rally en 2017 y es el cuarto año consecutivo que corre en la categoría de históricos. El 1400 B debutó en el pa-

sado Andorra Winter Rally, celebrado en diciembre de 2019, con idénticos piloto y copiloto, donde se alzó con el séptimo puesto.

Para participar en estas pruebas, el Seat 1400 B ha sido completamente restaurado en la nave A122, donde la marca guarda sus joyas automovilísticas. Se tomó como base un 1400 B Especial de 1957, el más potente fabricado en serie, con 57 CV, aunque esta unidad se ha optimizado hasta los 88 CV.

+ en www.kia.com/es

KIA

PROTAGONISTA EN E-SPORTS

Kia colabora un año más con el Campeonato europeo de League of Legends (LEC) que, con más de 100 millones de jugadores al mes en todo el mundo, es uno de los juegos de e-sports más populares. La marca es socio principal de este torneo euro-

peo de deporte electrónico y patrocina, entre otros, el premio 'Kia Player of the Game', en el que los analistas seleccionan a los jugadores más influyentes de cada partida.



RENAULT

'Your ideas, your initiatives', el concurso de seguridad vial de Renault, ha premiado al IES Saulo Torón (Gran Canaria), por un proyecto que denuncia el peligro de que, tanto peatones como conductores, utilicen el móvil.

+ en www.safety-mobility-for-all.com/school-stories

+ en www.audi.es

AUDI

40 AÑOS DE QUATTRO

Cuando el Audi Quattro se presentó en el Salón del Automóvil de Ginebra de 1980 seguramente solo los ingenieros de la marca confiaban en que podía tener éxito. Pero lo cierto es que la incorporación de la tracción total a un coche de producción en serie (hasta ese momento estaba reservada para camiones y todoterrenos)

supuso un antes y un después en el mundo del automóvil. A día de hoy, los modelos de la marca que han llevado el apellido Quattro se cuentan por cientos. Un sistema que también supuso una revolución para la marca en el terreno deportivo: se alzó con el mundial de rallyes de marcas y pilotos en 1984.



▲ Audi participará este año en varios eventos para celebrar el aniversario del Quattro. El sistema también fue un éxito para la marca en competición.

+ en www.mazda.es

DEL GO AL CX-30 HA PASADO UN SIGLO

MAZDA YA ES UNA MARCA CENTENARIA

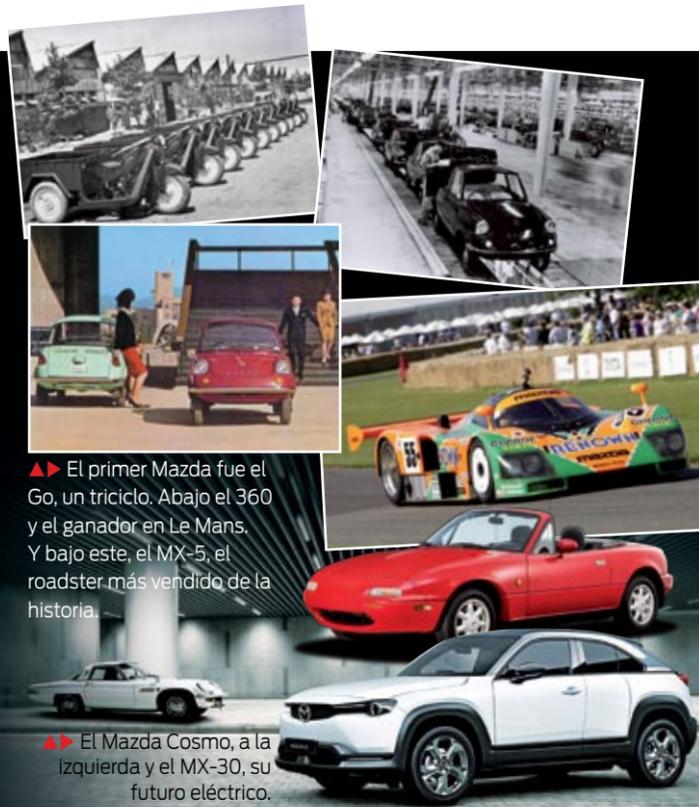
Mazda celebra este 2020 cien años de vida, un tiempo en el que ha pasado de ser una pequeña empresa que fabricaba corcho a un gran fabricante de automoción.

Fiabilidad, eficacia y diseño. Son tres señas de identidad de Mazda que hacen de la marca japonesa una referencia. El fabricante celebra este año un siglo de vida y recuerda sus orígenes, cuando pasó de ser una pequeña empresa fabricante de corcho de Hiroshima a convertirse en constructor de automóviles.

Su primer modelo fue un vehículo de tres ruedas —el Mazda-Go—, lanzado en 1931, y su primer

turismo, el Mazda R360, no llegó hasta 1960.

Otro de sus grandes aciertos llegó en 1967, con el lanzamiento del Cosmo Sport/110 S, el primer coche equipado con un motor de dos rotores. Le seguirían muchos más, hasta el punto de que la marca vendió dos millones de automóviles con este propulsor. También fue la primera marca asiática en ganar las 24 Horas de Le Mans en 1991.



▲ El primer Mazda fue el Go, un triciclo. Abajo el 360 y el ganador en Le Mans. Y bajo este, el MX-5, el roadster más vendido de la historia.

▲ El Mazda Cosmo, a la izquierda y el MX-30, su futuro eléctrico.

+ en www.citroen.es

CITROËN

UNA NUEVA AVENTURA PARA LA HISTORIA

En 1922, Citroën fue pionera en atravesar el desierto del Sahara con cinco autocadenas que recorrieron 3.170 km en 21 días con el propio André Citroën a la cabeza de la expedición. Ahora, la marca ha anunciado que revivirá esta aventura cien años después, en 2022, en lo que se convertirá en

la primera travesía eléctrica del Sahara. La marca pretende respetar el recorrido histórico desde Touggourt hasta Tombouctou y realizará la ruta con tres tipos



de vehículos. Dos representando al pasado (las réplicas de los autocadenas de la expedición original: Escarabajo de Oro —Scarabée d'Or— y Media Luna de Plata), un futuro concept 100% eléctrico y varios vehículos de asistencia de la gama de la marca.

+ en www.lexusautos.es

LEXUS

PREMIO A JÓVENES TALENTOS

Con los premios Design Award, Lexus apoya desde 2013 a creadores jóvenes de todo el mundo, a los que pide propuestas innovadoras que sirvan para mejorar el futuro. La marca dota con 25.000 euros a cada finalista para crear su prototipo, que luego se expone en la Semana del Diseño de

Milán. Este año se presentaron 2.042 ideas de 79 países —un récord— y los seis finalistas proceden de todos los continentes.

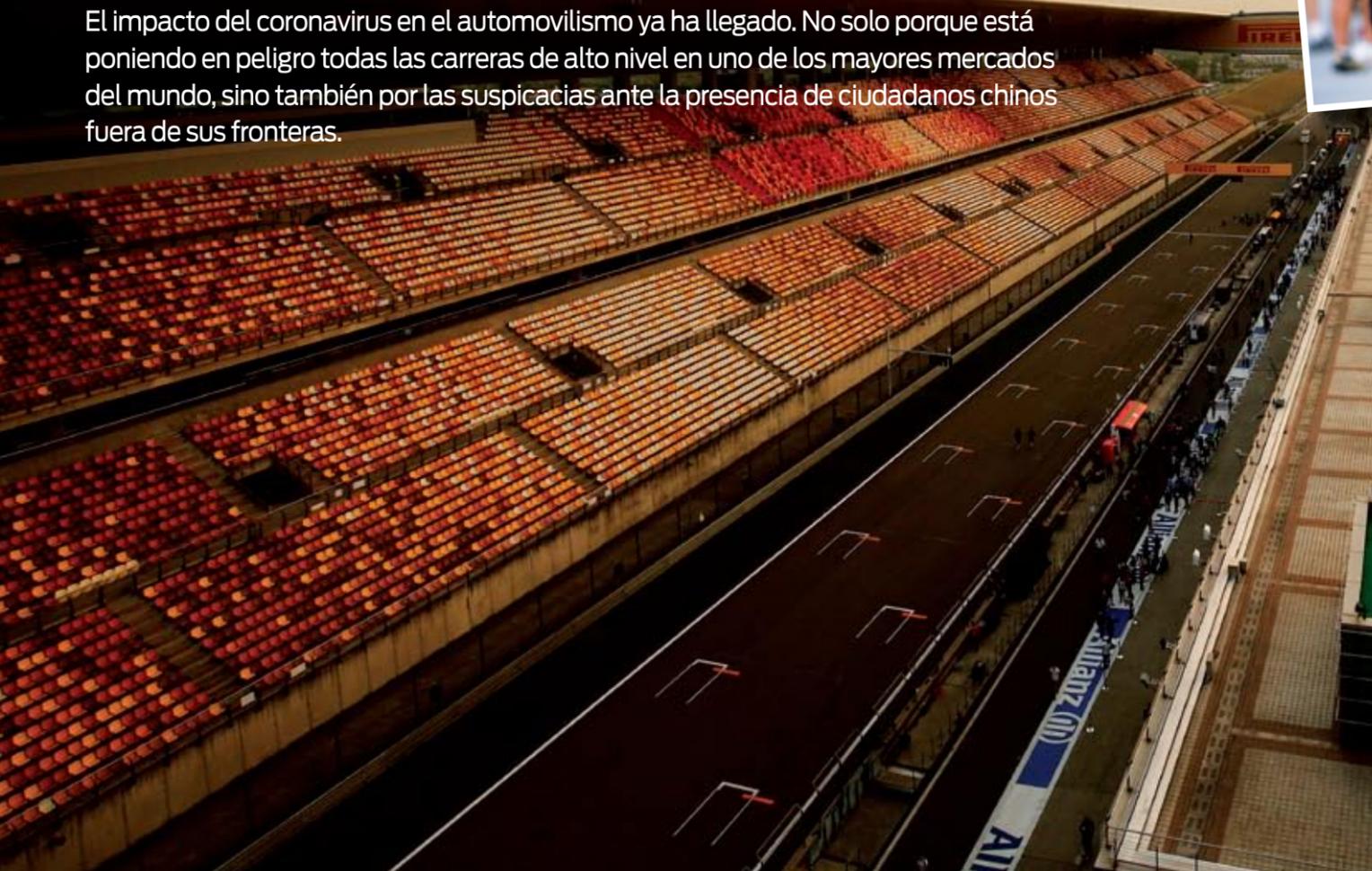




LA COMISIÓN MÉDICA DE LA FIA ESTÁ SIGUIENDO LA SITUACIÓN, EN COMUNICACIÓN CON LAS AUTORIDADES Y LOS CLUBS MIEMBROS

Los coches de carreras pinchan en China

El impacto del coronavirus en el automovilismo ya ha llegado. No solo porque está poniendo en peligro todas las carreras de alto nivel en uno de los mayores mercados del mundo, sino también por las suspicacias ante la presencia de ciudadanos chinos fuera de sus fronteras.



◀ La epidemia de coronavirus ronda ya el millar de víctimas mortales, y la situación en China parece lejos de estar controlada.



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

“El equipo, mis colegas y yo vamos a llegar ‘voluntariamente’ antes para un período de aislamiento y no traer al paddock un riesgo o pánico innecesario. Por favor, no hagáis de esto algo desproporcionado de que este es un jodido virus chino y que cada chino es portador del virus”. El piloto de la Fórmula

E Ma Qing Hua reaccionó airadamente a la repercusión mediática que su caso había provocado antes de acudir a la cita de la Fórmula E en Ciudad de México, en febrero. Pocas fechas antes se había anunciado la cancelación de la prueba a celebrar en la localidad turística de Sanya el próximo 21 de marzo. Era el primer chino en participar en un campeonato internacional tras la declaración como

pandemia por la Organización Mundial de la Salud del coronavirus, acompañado por otros compatriotas del equipo Nio con el que compite en el campeonato de monoplazas eléctricos.

La FIA había emitido días antes de la cancelación de Sanya un comunicado de alerta ante los eventos automovilísticos que a corto y largo plazo podrían verse afectados en China, pero también fuera

de sus fronteras: “Después de la expansión de la epidemia que se ha producido en China a comienzos de este año, la FIA está siguiendo la situación con las autoridades relevantes y los Clubs miembros, bajo la dirección del presidente de la Comisión Médica, el profesor Gerard Saillant. La FIA evaluará el calendario de las siguientes carreras, y si fuera necesario se tomarían las acciones oportunas para prote-

ger la comunidad global del motor y el público en general”.

Además de la Fórmula 1 y la Fórmula E, China alberga este año varias citas de los campeonatos FIA en su territorio. Tras el verano se celebrará en Shanghai la prueba correspondiente al Mundial de Resistencia, y en Ningbo la del WTCR, que también podrían quedar amenazadas de no controlarse o remitir los

efectos de la epidemia. Pero la Fórmula E ya fue la primera afectada. China ha disfrutado de gran protagonismo en Fórmula E desde su nacimiento, tanto por las carreras del calendario como por la presencia accionarial en varios equipos. La primera carrera tuvo lugar en Pekín, en 2014. Tras dos temporadas en Hong Kong tomó el relevo la cita de Sanya, un importante centro vacacional del sur de China.

Una vez confirmada la primera cancelación –que de momento no ha encontrado alternativa en el calendario de la Fórmula E–, el Gran Premio de China y su antecesor de Vietnam eran centro de atención y mayor preocupación. Primero, ante la decisión de suspensión. Después, por la dificultad para su traslado a otro momento del año si la situación en China lo permitiera. Inicialmente ubica-

da el próximo 19 de abril, el gran premio chino se celebraba solo un mes después de la prueba de la Fórmula E cancelada, por lo que su futuro está prácticamente sentenciado salvo sorpresa de última hora con la pandemia. El epicentro del coronavirus está situado en Wuhan, una gran urbe a tan solo 840 kilómetros de distancia de Shanghai. El enclave turístico de Sanya, sin embargo, se sitúa en una isla del Mar Meridional de China, a casi 2.000 kilómetros del escenario de la Fórmula 1. Al escribir estas líneas aún no se había tomado ninguna decisión sobre su celebración.

LA PRUEBA DE LA FÓRMULA E EN LA CIUDAD CHINA DE SANYA, PREVISTA PARA EL 21 DE MARZO, FUE CANCELADA RECIENTEMENTE



▲ El Gran Premio de China de Fórmula 1, a celebrar en abril, no ha sido cancelado oficialmente, pero se estudia con atención la evolución de la pandemia en esa zona.



▲ La cita del WTCR en el circuito chino de Ningbo se disputará tras el verano, pero muchos apuntan a que también podría acabar cancelándose.



Tras la cancelación oficial de la Fórmula E, corrió como la pólvora la suspensión del Gran Premio de China. Fue una falsa alarma inicial, pero justificada ante la prohibición de la Shanghai Sports General Association china de todo tipo de pruebas hasta que el coronavirus fuera controlado. Sus organismos competentes fueron avisados para que formularan “un plan de prevención de emergencia para evitar infecciones internas, y para implementar un sistema de gestión de higiene colectiva que fortaleciera la educación sobre educación sanitaria para urgir a los empleados para que se protegieran a sí mismos”. Semanas atrás, las autoridades locales habían pedido a la población de Shanghai que no se movieran de sus casas tras las celebraciones del Año Nuevo Chino. Fue el caso, por ejemplo, de Ma

Quing Hua y los miembros chinos de su equipo, quienes tuvieron que respetar las órdenes locales antes de viajar a México. Las autoridades chinas tenían la última palabra sobre la celebración del Gran Premio, como reconoció Ross Brawn, el máximo responsable de Liberty para la gestión deportiva en la Fórmula 1. Pero, como también se confirmó con algunas reacciones en la Fórmula E, en el seno de varios equipos de Fórmula 1 no se ocultaba la incomodidad para viajar en las actuales circunstancias. En la primera semana de febrero, solo en China se rondaba el millar de fallecidos, ya con víctimas también fuera de sus fronteras. La reunión del Strategic Group de la Fórmula 1 celebrada el pasado 5 de febrero discutió la situación, y de ella se esperaba el anuncio de la cancelación tras la tomada con la Fórmu-

la E y las instrucciones de las autoridades chinas. Pero se decidió esperar el máximo tiempo posible y ganar tiempo para buscar alternativas de fechas. “La carrera será pospuesta si no hubiera opciones de su celebración en abril”, declaraba Ross Brawn a primeros de febrero y tras la cancelación de Sanya; “dejaremos la puerta abierta si existe la posibilidad de que no se celebre en su fecha. El de China es un mercado entusiasta y en crecimiento, así que nos gustaría poder correr allí”. Antes, Liberty había sondeado la posibilidad de modificar la fecha del Gran Premio de Rusia –a celebrar en octubre– para retrasar y acomodar en su lugar el de China, pero sus organizadores se negaron. De hecho, el propio Brown ya anticipaba que la solución para su permanencia en el calendario de 2020 no iba a pasar por un intercambio de fechas con otra cita del calendario. Pero, de momento, tampoco ha podido ser reubicada durante el resto de la temporada. “Es muy difícil,

estamos esperando a que los promotores y las autoridades tomen la decisión final, que creo que tomarán”, anticipaba el responsable de Liberty, “han cancelado todos los eventos públicos en marzo, deportivos o de otro tipo de actividades. Es una situación trágica y muy difícil, que habrá quedado clara en una semana o dos”. Y aunque los casos de coronavirus en Vietnam han sido muy reducidos, solo doscientos kilómetros separan a Hanoi de la frontera china, con lo que el debut de Vietnam en la Fórmula 1 podría entrar en cuarentena, aunque a primeros de febrero la prueba vietnamita todavía no estaba en el ojo del huracán. Ante la importancia del mercado chino para la Fórmula 1, el mayor temor de Liberty reside en que la suspensión provisional del Gran Premio de China sea definitiva. De aquí el estudio en marcha de alternativas para después del verano, en la esperanza de que la pandemia pueda estar controlada para entonces. Por ejemplo,

su ubicación cercana al Gran Premio de Japón. Pero el primer obstáculo nace de una temporada récord con veintidós carreras, frente a las veinte del pasado año. A partir de septiembre tendrán lugar nueve pruebas en catorce semanas. Hasta el punto de que, en el hipotético caso de que la cita china fuera encajada, podrían celebrarse hasta tres o cuatro grandes premios consecutivos, con gran dispersión geográfica en algunas de ellas. Sin embargo, la pandemia del coronavirus va más allá de la celebración de grandes eventos automovilísticos en China. Muchas entidades y

organizadores están tomando precauciones ante la misma presencia de ciudadanos chinos fuera de sus fronteras en eventos internacionales, como ha sido el caso recientemente del Mobile World Congress en Barcelona, con cancelaciones de grandes multinacionales que ha puesto en peligro la misma celebración del congreso. Ma Quing Hua y sus compañeros anticiparon al pasado 2 de febrero el viaje a Ciudad de México para “actuar de manera responsable hacia el campeonato y personal involucrado en la Fórmula E”, según explicaba el comunicado del equipo chi-

no Nio. Tanto el piloto como el resto de sus compañeros se aislaron bajo observación en una suerte de cuarentena de dos semanas hasta la celebración de la carrera del 15 de febrero. De aquí el gran enfado del piloto chino en las redes sociales por la respuesta de algunos medios de comunicación ante la presencia de ciudadanos chinos en

un evento. “Se llama Coronavirus, y solo ha afectado a una pequeña cantidad de gente en China central. Vamos, madurad, tened algo de sentido común. ¡No traigáis política y raza al deporte!”. Pero la realidad apunta a que, fuera y dentro del automovilismo, el coronavirus aún no ha producido todos los estragos.



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

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE **dealerBest**

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS MATRICULACIONES CAEN DESPUÉS DE CUATRO MESES DE CRECIMIENTO

El mercado de automóviles en nuestro país no comenzó bien el año. Las matriculaciones cayeron en enero un 7,6% con respecto al mismo mes del año anterior y rompen con la tendencia de cuatro meses de crecimiento de finales de 2019 que, sin embargo, no sirvieron para lograr que el pasado año cerrara las ventas en positivo (el mercado descendió un 4,8%).

Según los datos de las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, en enero se matricularon en España un total de 86.443 turismos y todoterrenos. La mayoría de las compras (40.551 unidades) fueron realizadas por particulares, un canal en el que las compras cayeron un 14,2% y que acumula ya 16 meses de caídas con la excepción de septiembre de 2019. Aumentaron las adquisiciones de las empresas (32.785 unidades y un +4,5%) y descendieron los coches adquiridos por los alquileres (13.107 unidades y un -12,2%).

Entre los combustibles tradicionales, las preferencias de los españoles siguen situando a la gasolina (45,8%) el primero en las preferencias. El diésel se queda con un 38% del mercado y el resto de sistemas de propulsión con un 18,4%. En concreto, en enero subieron las matriculaciones de vehículos electrificados e híbridos un 46% con respecto al mismo mes

de 2019. Se entregaron 16.601 unidades y, si tenemos en cuenta solo los turismos, se comercializaron 15.913 unidades, un 54% más.

Destacable también es la subida de los vehículos eléctricos y los híbridos enchufables, que consiguen un incremento muy notable del 126,3% para los primeros y del 186% en el caso de los híbridos enchufables. Ambos superan las 3.000 unidades entregadas en el mes de enero. Los vehículos de gas alcanzaron el pasado mes 1.419 unidades matriculadas, un 40,6% menos, mientras que los híbridos no enchufables llegaron a las 11.893 unidades, un incremento del 55%. La opción más demandada fueron aquellos que combinan eléctrico y gasolina, con 9.922 unidades.

Por fabricantes, al igual que ocurrió en 2019, Seat sigue liderando el mercado este año con 8.187 unidades vendidas en enero. La marca española coloca a cuatro de sus modelos en el 'top diez' de los más vendidos: León, Ateca, Arona e Ibiza. Completan el podio de los tres primeros Peugeot y Volkswagen.

Por muy poco, el pasado enero el Dacia Sandero (2.519 unidades) se colocó por delante del Seat León (2.230 unidades) en las preferencias de los conductores, mientras que el Nissan Qashqai se mantiene firme en la tercera posición.

LAS MARCAS Y MODELOS MÁS VENDIDAS

Enero	Enero
SEAT 8.187	SANDERO 2.519
PEUGEOT 6.874	LEÓN 2.230
VW 6.706	QASHQAI 2.135
TOYOTA 6.426	ATECA 2.075
RENAULT 5.044	208 1.993
CITROËN 4.685	CORSA 1.737
AUDI 4.435	ARONA 1.716
HYUNDAI 4.414	500 1.710
OPEL 4.384	COROLLA 1.696
MERCEDES 4.278	IBIZA 1.605

Fuente: ANFAC / FACONAUTO / GANVAM

SMART EQ ForTwo Coupé, ForTwo Cabrio y ForFour: se apuntan a la electricidad

Smart renueva su oferta, en la que desaparecen los modelos con motor térmico para dar paso a los nuevos EQ, totalmente eléctricos. ForTwo Coupé, ForTwo Cabrio y ForFour ahora solo están disponibles con un motor eléctrico de 60 kW (80 CV).

La gama ofrece, además del acabado de acceso, las líneas de terminación Passion, Pulse y Prime. Cada una se puede combinar con uno de los tres paquetes de equipamiento. El Advanced incluye el

sistema Media-System con integración del smartphone, apoyabrazos delantero y sistema acústico de ayuda para aparcar. Le sigue el paquete Premium, que incorpora techo panorámico o paravientos en el ForTwo Cabrio, cámara de marcha atrás y red portaobjetos junto a la consola central. El paquete más com-

pleto es el Exclusive, que suma faros LED delante y detrás, sensor de lluvia y luminosidad, faros antiniebla con función de luz de giro, iluminación de ambiente interior y un retrovisor interior con función antideslumbrante automática. Hay nuevos colores para la carrocería y cuatro nuevas llantas. Además, la marca también ha mejorado la aplicación smart EQ control, que permite controlar desde el teléfono

diferentes funciones del vehículo. Entre las novedades, los Smart EQ ofrecen el servicio 'ready to share', con el que se puede compartir el coche. Desde esta app se gestiona la solicitud y autorización de la cesión del vehículo, su localización, la apertura y cierre, etc.

PRECIOS	
Smart EQ ForTwo	24.450 €
Smart EQ ForTwo Cabrio	27.465 €
Smart EQ ForFour	25.150 €



HONDA El nuevo Civic llega este mes

El renovado Honda Civic llega este mes de febrero al mercado español con actualizaciones estéticas que dotan al modelo de un aspecto más deportivo y que incluyen una nueva parrilla delantera inferior o un nuevo diseño de las entradas de aire. Mantiene los motores y añade una versión Sport Line con un diseño inspirado en el Type R. Esta variante suma un faldón delantero y otro lateral, un difusor trasero y un discreto spoiler trasero, reflejo del legado deportivo de Honda. En el interior destacan las costuras rojas en los asientos, el volante, la palanca de cambios y en los paneles de las puertas, que contrastan con los pedales de

aluminio perforados. El acabado Sport Line también cuenta con el sistema de infoentretenimiento Honda Connect de serie y la versión Executive Sport Line incorpora cámara de visión trasera.

Entre las novedades se incluyen faros de LED de serie para toda la gama y luces diurnas de LED rediseñadas, y también llantas de aleación de nuevo diseño. En concreto, el acabado Comfort equipa llantas de aleación de 16 pulgadas, mientras que las versiones 1.0 Elegance y Executive cuentan con las llantas deportivas Shark Grey de 17 pulgadas. La versión 1.5 Sport Plus está disponible

PRECIOS	
1.0 VTEC Turbo Comfort	23.900 €
1.0 VTEC Turbo Comfort Sport Line	25.650 €
1.0 VTEC Turbo Elegance Navi	26.350 €
1.0 VTEC Turbo Executive	28.850 €
1.0 VTEC Turbo Executive Sport Line	30.050 €
1.0 VTEC Turbo CVT Comfort	25.200 €
1.0 VTEC Turbo CVT Comfort Sport Line	26.950 €
1.0 VTEC Turbo CVT Elegance Navi	27.650 €
1.0 VTEC Turbo CVT Executive	30.150 €
1.0 VTEC Turbo CVT Executive Sport Line	31.350 €
1.5 VTEC Turbo Sport Plus	31.550 €
1.5 VTEC Turbo CVT Sport Plus	32.850 €

JEEP Jeep Renegade y Jeep Compass 4xe: se abre la reserva previa

Hasta el 9 de marzo se puede reservar la edición de lanzamiento (First Edition) de los Jeep Renegade y Compass 4xe, los nuevos híbridos enchufables de la marca. Están disponibles en dos configuraciones: Urban –basada en el acabado S– y Off-Road –basada en el acabado Trailhawk–, ambos con motores de 240 CV.

Esta edición limitada cuenta con un completo equipamiento y elementos de diseño específicos, como las llantas de 19 pulgadas para la configuración Urban y de 17 para la Off-road, faros delanteros Full LED en el Renegade y bixenón en el Compass, Uconnect NAV con pantalla táctil de 8,4 pulgadas e integración del smartphone, pantalla TFT de 7 pulgadas con información sobre

el nivel de carga, control de ángulo muerto, cámara trasera, Park Assist, sensores de aparcamiento, apertura y arranque sin llave; retrovisores eléctricos, etc.

Hay cinco colores exteriores para elegir: Negro Carbon, Blanco Alpine, Gris Granito, Azul Shade y Gris Sting. Y esta edición limitada también contará con soluciones de carga innovadoras, como el 'wallbox' para la recarga en casa y el cable específico para los puntos públicos, garantía del vehículo extendida a 5 años y garantía de 8 años para la batería, todo ello valorado en 3.000 euros.

La gama completa de los nuevos modelos 4xe de

PRECIOS	
Renegade 4xe First Edition	40.900 €
Compass 4xe First Edition	44.900 €

Las reservas se realizan en la web: www.jeep.es con un depósito de 500 €



BALLENOIL

COMPROMETIDOS CON LA CALIDAD, LA INNOVACIÓN Y EL MEJOR PRECIO

Ballenoil ha presentado la nueva gama de carburantes de última generación que ha introducido en sus estaciones de servicio: Diésel Excellent, Diésel Excellent Plus y Sin Plomo Excellent 95. Esta gama dosifica in-situ un paquete de aditivos especialmente concebido para maximizar el rendimiento de los carburantes y supone la apuesta diferenciadora de la compañía por la innovación, la calidad y el servicio al mejor precio con la que quieren «desmarcarse del pelotón de las low cost», tal como explican.



Ballenoil es el mayor operador independiente de repostaje y cuenta con 115 estaciones de servicio en Cataluña, Comunidad Valenciana, Castilla y León, Castilla-La Mancha, Andalucía y Madrid, y este año espera comenzar a operar en Cantabria e instalar 40 puntos de venta más. Apuesta por un carburante de calidad a precio más bajo y el año pasado elevó sus ventas un 20%, hasta los 12 millones de repostajes.



Las estrellas del mercado

Gestión de leads y transformación digital, son los temas estrella de los debates, publicaciones, foros y otros canales de comunicación en el sector del automóvil.

Para los que todavía no tienen muy claro que es un Lead, podríamos empezar por decir que es un anglicismo que textualmente significa 'adelantar o tomar la delantera'. En términos más patrios podríamos decir que un Lead es el registro que se obtiene de un potencial cliente que nos ha dejado voluntariamente sus datos a través de un formulario.

Podemos concluir que el Lead se ha convertido en ese objeto de deseo que todos pretenden atraer y conquistar, utilizando las mejores habilidades y medios a su alcance.

¿Pero cómo y qué hacer para ser yo el elegido? Pues empezamos por buscar la solución en la definición, 'adelantar o tomar la delantera', eso es exactamente la mejor manera de 'enamorar' a nuestro Lead... atender sus demandas y necesidades en tiempo real, generando una relación de confianza que nos permita invitarlo a 'nuestra casa', donde podrá conocer en profundidad nuestra oferta de productos.

Este relato de novela rosa no hace más que reproducir el camino que hoy en día recorre cualquier cliente desde el momento que decide adquirir un coche hasta que lo recoge en el concesionario, lo que conocemos como omnicanalidad, es decir, contacto en canal online, prueba y cierre, en instalaciones físicas (canal offline).

Una vez que tenemos claro cómo gestionar la entrada de Leads, aparece nuestro segundo tema estrella: la transformación digital.

No hay consultora que se precie, que no ofrezca, aborde, cree o implante diversas y múltiples herramientas, en y para los concesionarios, que los eleve a categoría de **concesionario digitalizado**, el summum de la modernidad.

Pero existe una gran diferencia entre **digitalizarse y transformarse digitalmente**, lo primero es dar herramientas digitales a una organización, lo segundo implica cambiar la forma de relacionarnos, de trabajar y hacer negocios. La tecnología es fundamental, y una condición necesaria, pero una herramienta por sí misma no transforma una organización.

Por eso en **Dealerbest** creemos que **las personas** son el eje fundamental sobre el que se balancea el éxito o el fracaso de la transformación digital. Las personas que trabajan en las empresas son las únicas que pueden cambiarlas. Y son ellas las que deben poner en valor las herramientas.

Nuestro programa **DealerUP** aterriza la transformación digital en los concesionarios de una manera amable y eficiente, acompañando a sus empleados y la organización en su proceso de adopción al mundo digital. Creando un **ecosistema** de convivencia donde puedan cohabitar los métodos **tradicionales y digitales**, aportando la armonización necesaria para el desarrollo diario de los equipos comerciales, evitando así las tensiones inherentes a los cambios estructurales.

El objetivo principal es alinear los recursos humanos, procesos y tecnologías con el nuevo hábitat digital, que den respuesta a las necesidades demandadas por el nuevo cliente digital. Un consumidor que, en líneas generales, se caracteriza por estar muy bien informado, por buscar la inmediatez y por ser cada vez más exigente.

Concluimos diciendo que el cambio cultural en la manera de hacer negocios hace absolutamente necesario, que nos **transformemos digitalmente** a la mayor brevedad posible.

Esta frase pronunciada en el siglo XIX cobra una candente actualidad: "No es la más fuerte de las especies la que sobrevive, tampoco es la más inteligente la que sobrevive. Es aquella que se adapta mejor al cambio" (Charles Darwin).

Millán de Juan
Gerente de Proyectos de Consultoría en Dealerbest

LÍNEA DIRECTA

SE TRIPLICAN LAS MAFIAS QUE ESTAFAN AL SEGURO

Desde 2013, las redes organizadas que estafan al seguro se han triplicado, según Línea Directa, que ha detectado en 6 años más de 500 redes organizadas, con estructuras muy jerarquizadas, centradas sobre todo en el fraude en daños corporales y que suelen reclamar importes elevados (más de 10.500 euros de media). El 'modus operandi' de estas redes consiste sobre todo en montajes en rotondas y en golpes por alcance.

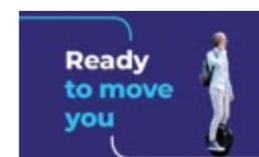
Según los datos de esta aseguradora, en la última década el coste total del fraude del seguro de automóviles superaría los 9.200 millones de euros, una cantidad equivalente al 0,7% del PIB en 2018.

En el fraude entre particulares, el perfil es un hombre joven —de 18 a 24 años—, desempleado o con trabajo precario. Por provincias, Jaén y Sevilla son las de mayor proporción de estafas al seguro, mientras que Las Palmas, Huesca y Lérida son las que menos. Por comunidades, Murcia es la que tiene mayor proporción de mafias en base a su población.

ALD AUTOMOTIVE

ESTRENA IDENTIDAD DE MARCA

ALD Automotive ha presentado su nueva imagen, con la que la compañía quiere convertirse en líder de soluciones de movilidad. En esta nueva identidad predominan los tonos azules, el cliente en su vida cotidiana es el protagonista y se apoya en un nuevo lema: «Ready to move you». La nueva imagen de ALD se implementará a lo largo de este año en los 43 países en los que la empresa está presente.



saber comprar y vender

OFERTAS

la más completa en www.motor16.com/precios

TOYOTA

Edición especial Aygo x-style

Toyota lanza una nueva edición de su modelo Aygo denominada x-style que reemplaza al Aygo x-wave e incluye detalles exclusivos tanto en el exterior como en el interior. Por fuera se reconoce por el color x-gris oscuro de su carrocería, al que se añaden elementos como un techo retráctil x-sky en color magenta, las llantas de diseño x-style de 15 pulgadas, las carcasas de los retrovisores exteriores lacadas en magenta o los vinilos en ese mismo tono en los paragolpes.

En el interior, la consola central y el salpicadero son de color



Por 12.950 € o 120 €/mes con Pay Per Drive

negro piano, y también destacan detalles en tono magenta como las salidas de la climatización, los respaldos de la tapicería o el pomo de la palanca de cambios, entre otros.

La gama Aygo recibe también otras modificaciones, ya que la variante de tres puertas ahora

solo se podrá pedir en un único acabado (x-play) y todas las versiones incluyen de serie Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de ayuda a la conducción y seguridad de la marca, que cuenta con sistema de seguridad precolisión y avisador de cambio de carril.

CITROËN

C5 Aircross Hybrid: con dos niveles de equipamiento

Citroën completa la gama del SUV C5 Aircross con una eficiente versión híbrida enchufable que ya está en el mercado y que hereda la misma mecánica que sus 'hermanos gemelos', el Opel Grandland X Hybrid4 y el Peugeot 3008 Hybrid4. Se diferencia de estos en que no cuenta con tracción total y se conforma con un motor PureTech de 180 CV y otro motor eléctrico con 110 CV, que generan 225 CV en total.

Este SUV se puede comprar en dos niveles de equipamiento: Live y Shine. El primero cuenta con elementos como las llantas de

18 pulgadas, climatizador de dos zonas, cámara de visión posterior, cuadro de instrumentos digital configurable, pantalla central táctil de 8 pulgadas o acceso y arranque sin llave, entre otros. El Shine

PRECIOS
Citroën C5 Aircross Hybrid Live 40.350 €
Citroën C5 Aircross Hybrid Shine 43.300 €



HELLO AUTO

DESCUENTOS DE HASTA UN 50% EN EL SEGURO DEL COCHE

El mercado asegurador cuenta con una nueva compañía. Hello Auto acaba de presentarse en nuestro país con una oferta diferenciadora. «¿Conduces bien? Paga menos». Es la propuesta que hace a sus clientes y que les permitirá ahorrar hasta un 50% en la tarifa al año.

Esta entidad asegurará los vehículos gracias a un asistente de conducción,



que se entregará de forma gratuita y que incluye, además, detección automática de accidentes y sistema e-call de llamada de emergencia. Los datos del uso del vehículo permitirán ajustar el precio de la póliza individualmente a la vez que los conductores se beneficiarán de tecnologías como avisador de radares, análisis de rutas, alertas de robo, asistente de velocidad, geolocalización, etc.

¿Buscas empleo?

Asesor Comercial B2B
(Badaoz)

Asesor Ventas VN
(A Coruña)

Asesor Comercial B2B
(Madrid)

Asesor Ventas VN
(Madrid)

Vendedor B2B
(Girona)

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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



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



DUDAS CON DIÉSEL, HÍBRIDO PLUG-IN O GLP

Juan Bautista Vicent

Me estoy planteando comprar un coche, pero con los cambios que se avecinan tengo dudas. Tengo un Toyota Avensis diésel de 126 CV con el que hago unos 20.000 kilómetros anuales, principalmente por autopistas y carretera. Realizo una conducción tranquila, valoro habitabilidad, maletero y bajo consumo global. Pese a la 'dieselfobia' mis primeras opciones son un Skoda Octavia Combi y un Renault Grand Scénic, ambos con motor diésel de 150 CV. Amplío miras con los PHEV, como el Hyundai Ioniq y el Mitsubishi Outlander, pero con temor ante el envejecimiento de las baterías, costes de sustitución... ¿Se podrían transformar estos PHEV a GLP? Gracias.

RESPUESTA

Hemos resumido algo tu extensa carta para tener espacio y poder responder a las muchas y curiosas dudas que, como a muchos conductores, te surgen estos días con las nuevas normativas y su repercusión a la hora de acceder a las grandes ciudades en un futuro próximo. Nuestro consejo, por los kilómetros que haces al año y el escenario por el que te mueves, serían las opciones diésel, más accesibles en la compra y realmente eficientes en su consumo.

Pero vamos a comenzar por tus dudas finales, que salpican a los modelos híbridos enchufables. Los dos vehículos seleccionados son muy atractivos, pero poco tienen que ver en su formato. Conocemos mejor el Ioniq plug-in porque lo hemos tenido en una prueba de larga duración que cubrió hasta 50.000 kilómetros, aunque el Outlander es un equilibrado y eficiente rival con formato SUV y cierta capacidad 'off road'. Monta tres motores, uno de gasolina y dos eléctricos que rinden en conjunto 230 CV y dotan al vehículo de tracción total. El cambio es de una relación y la batería tiene 13,8 kWh de capacidad. En cuanto al modelo coreano, monta una batería más modesta, de 8,9 kWh, y la potencia es de 141 CV. La transmisión automática de doble embrague con



seis relaciones nos gusta más. En cualquier caso homologan 54 y 50 kilómetros, respectivamente, en modo exclusivamente eléctrico, y por eso lucen la etiqueta medioambiental '0 emisiones'.

Dicho esto, la media de tu recorrido diario está en la órbita de los 50 kilómetros, y por eso te pueden cuadrar estos dos PHEV, aunque en carretera y autopista la autonomía eléctrica se reduciría prácticamente a la mitad. Como es lógico, el consumo medio ponderado de la prueba del Ioniq plug-in tiene en cuenta el aporte eléctrico. Por eso salen esos 3,2 litros cada 100 kilómetros. Los primeros 50 casi en eléctrico puro, y en el resto, ya sin batería, el consumo supera los 4,0 litros. Los datos de la pérdida de capacidad y autonomía eléctrica en el Ioniq han sido 'despreciables' después de recorrer 50.000 kilómetros, según el informe final efectuado por el servicio oficial de Hyundai. El cambio de batería costaría unos 11.180 euros, aunque se podría reparar por módulos afectados. Y de los 50.000 kilómetros recorridos, 20.000 los realizó de manera eléctrica. En cuanto a transformar un PHEV en GLP, quizás se pueda hacer, pero no sería rentable ni

recomendable. Otra cosa es que te decidas por adquirir esta opción de Gas Licuado del Petróleo de inicio, como es el caso del Subaru Outback al que haces mención. Esta tecnología lleva décadas utilizándose y es completamente fiable, aunque preferimos las opciones GNC de gas natural, aún más eficientes pero con una red de puntos de repostaje todavía escasa en España.

Por último, las opciones diésel siguen siendo válidas en cuanto a consumo e inversión, pese a que portan la etiqueta C —no nos dices dónde vives—. Por tu uso serían muy razonables, y aquí tanto el Renault Grand Scénic como el Skoda Octavia Combi diésel de 150 CV son una garantía. El primero tiene un diseño ahora más SUV y ofrece soluciones de modularidad de monovolumen, más el aliciente de las siete plazas. El moderno propulsor 1.7 se combina con un cambio manual o EDC7, y consume algo más que el de su rival.

Por su parte, el nuevo Octavia Combi llegará en primavera y la versión 2.0 TDI de 150 CV será más eficiente —4,3 litros de media homologada— y prestacional. Su maletero resulta imbatible, con 640 litros. Sin niños, es nuestra opción.

CARTA
DE LA SEMANA

LOS VEHÍCULOS SIN DISTINTIVO AMBIENTAL NO PUEDEN APARCAR EN LA ZONA REGULADA

Quisiera saber si es cierto que los vehículos sin distintivo ambiental ya no pueden aparcar en la Zona de Estacionamiento Regulado de Madrid. Más allá, incluso, de Madrid Central.

RESPUESTA

Efectivamente, a partir del 1 de enero de 2020 los vehículos que no tengan derecho a alguno de los distintivos ambientales no podrán estacionar en la Zona de Estacionamiento Regulado de Madrid.

Dicha prohibición no se refiere únicamente a Madrid Central, sino que se extiende al resto de barrios que, estando fuera de la restricción conocida como Madrid Central, también tengan zonas de estacionamiento regulado.

En este sentido hay que recordar que la competencia para regular el estacionamiento en las vías urbanas viene atribuida por la Ley a los propios ayuntamientos, quienes lo harán mediante la elaboración de la correspondiente ordenanza municipal de circulación.

Así, el Ayuntamiento de Madrid, basándose en motivos medioambientales, ha considerado oportuno fijar que los vehículos sin distintivo ambiental no puedan estacionar en las plazas de las Áreas de Estacionamiento Regulado, con las siguientes excepciones:

— Los vehículos de residentes en su res-



BUENA PREGUNTA

LA MULTA POR LLEVAR UN INHIBIDOR SERÍA DE 6.000 EUROS Y LA PÉRDIDA DE 6 PUNTOS

¿A qué sanción se arriesga quien lleve en su vehículo un inhibidor o un detector de radares?

RESPUESTA

Como ya hemos señalado en alguna ocasión, actualmente no son legales ni los detectores de radares, ni los inhibidores.

Los inhibidores, no cabe duda que son ilegales, ya que interfieren la señal del radar para que deje de funcionar cuando vaya a pasar el vehículo.

Por lo que respecta a los detectores, que son aquellos capaces de, a través de las ondas o frecuencias, localizar un radar próximo que esté en funcionamiento, es evidente que también están prohibidos.

No obstante, hay que recordar que los GPS o aplicaciones que no detectan los radares, sino que llevan incluida una base de datos con los puntos donde puede encontrarse un radar fijo o donde puede encontrarse habitualmente un radar móvil, sí estarían permitidos, ya que no detectan los radares sino que, únicamente, se limitan a avisar al conductor del

lugar habitual donde podría encontrarse un radar.

Pues bien, a quien condujese un vehículo que tenga instalados inhibidores de radares o cinemómetros, o cualesquiera otros mecanismos encaminados a interferir en el correcto funcionamiento de los sistemas de vigilancia del tráfico, se le impondría una sanción de 6.000 euros, además de la pérdida de 6 puntos. Mientras que si lo que llevase instalado fuese un detector de radares, la sanción sería de 200 euros y la pérdida, de 3 puntos.



pectiva Área de Estacionamiento Regulado, que podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2024.

— Los vehículos comerciales e industriales que dispongan de autorización de estacionamiento SER en el momento de la entrada en vigor de la ordenanza como integrantes de los correspondientes colectivos cualificados, que podrán estacionar hasta el 31 de diciembre de 2021.

— Los vehículos de 2 y 3 ruedas, los destinados a transportar personas que acrediten disponer y empleen la autorización especial para Personas de Movilidad Reducida, y los destinados a servicios esenciales (incluyendo los vehículos de extinción de incen-

dios, salvamento y protección civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, Policía Municipal, Agentes de Movilidad, ambulancias y vehículos de asistencia sanitaria), hasta la fecha que en su caso determine la Junta de Gobierno u órgano en que delegue.

Por otro lado, también conviene mencionar que los vehículos sin distintivo ambiental tampoco podrán acceder a la Zona de Madrid Central ni por invitación de las personas empadronadas en dicha zona.

Por último, se debe señalar que las infracciones a esta prohibición serían consideradas leves y, por tanto, podrían ser sancionadas con una multa de hasta 100 euros.

CONSULTAS RÁPIDAS

CALIBRACIÓN DE UN RADAR

Antonio Perales

Primer punto. El trabajo conjunto de una cámara y un radar frontal es más preciso que el formado por una cámara y un láser. Y esto también implica una mayor complejidad a la hora de reparar el sistema. Los radares que portan muchos vehículos, como el Honda Civic que mencionas, suelen estar protegidos con mayor o menor eficacia, pero no son infalibles frente a los

golpes. Y cuando se golpean, la calibración es complicada porque necesita de alta tecnología y salas especiales, completamente niveladas y sin vibraciones que interfieran en su exigente puesta a punto.

AVISO EN EL CUADRO DE MANDOS

Santiago Pérez

Ese chivato de color naranja que te aparece y desaparece en el cuadro de mandos es muy probable que se deba a que el

filtro de partículas está saturado. Si te mueves mucho por Madrid a bajas velocidades, al mencionado filtro no le da tiempo a regenerarse. Lo mejor que puedes hacer es salir a carretera o al extrarradio (M-40, M-45, M-50...) y circular al menos 15 minutos a una velocidad constante —a 100 km/h es suficiente— para limpiar de partículas el filtro. Si el piloto continúa encendido debes acudir al servicio oficial de la marca, porque quizás ya esté dañado y debas cambiarlo.

▶ 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.

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

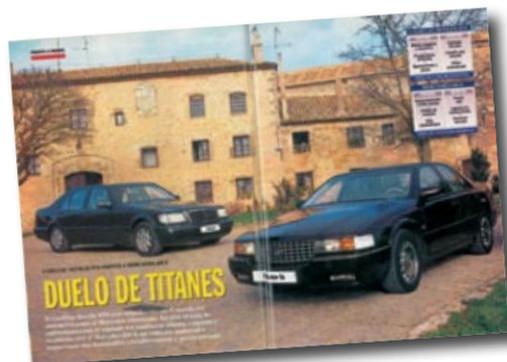
Salón de Detroit: el poderío americano

Hace 25 años el Salón de Detroit estaba en la cúspide. La cuna americana del automóvil mostraba el poderío de los fabricantes de aquel país en una muestra de gran nivel.

Hyundai seguía con el desarrollo de su gama y ahora lanzaba la versión de aire más deportivo del Accent, un tres puertas de aire juvenil que se hacía imprescindible en cualquier com-

pacto que se preciara. Ahora, 25 años después, los compactos de tres puertas están casi desterrados.

También han cambiado mucho las cosas en el Salón de Detroit.

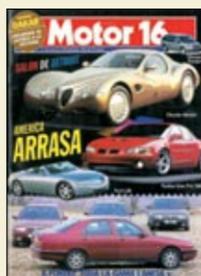


Ahora de capa caída y hace 25 años en pleno auge. El poderío de los constructores se mostraba en concepts tan espectaculares como el Ford GT90 o el Chrysler Pacifica.

Otro americano, clásico exponente del lujo, como el Cadillac Seville se enfrentaba a nuestra comparativa a un Mercedes 500S que representaba la exclusividad europea. El Cadillac, con 385 caballos y precio de 8,7 millo-

nes, brillaba por diseño, prestaciones y equipamiento. En el Mercedes, 320 caballos y 13 millones, el comportamiento y la calidad de acabado eran sus señas de identidad.

Otra prueba analizaba la gama del Lancia Kappa, la elegante berlina italiana que se ofrecía con tres motores de gasolina de hasta 204 caballos y un diésel de 124. Habitabilidad y confort de marcha brillaban en la gama.



LA PORTADA
Nº 587
FECHA
17-1-1995
HABLAMOS DE

Los concept que las marcas americanas iban a presentar en el Salón de Detroit eran los grandes protagonistas de nuestra portada de la semana: Chrysler Atlantic y Voyager, Ford L2K, Pontiac Grand Prix. Además, la prueba de la gama del Lancia Kappa, la elegante berlina italiana que analizábamos a fondo.



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

Chrysler Neon/Seat Toledo/Toyota Carina E

Enfrentábamos tres berlinas con tres orígenes muy definidos: desde Europa el Seat Toledo; de Estados Unidos el Chrysler Neon y desde Japón el Toyota Carina E.

Alfa Romeo volvía a un tipo de coches en los que había hecho historia, con el nuevo Alfa Spider, un espectacular descapotable biplaza nacido del talento de Walter De'Silva.

Varias tomas de con-

tacto se concentraban esta semana en la revista. Empezando por un vehículo comercial, el Nissan Vanette Cargo, desarrollado específicamente para el mercado europeo que era capaz de cargar hasta

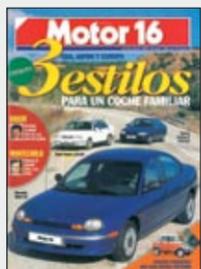


980 kilos en su versión diésel.

También conducíamos la renovada gama Volvo que para esta nueva temporada se centraban en nuevos motores para las gamas 800 y 900.

Además, el Lexus LS400, la berlina que encarnaba el nacimiento de una nueva forma de entender el lujo, la calidad y la exclusividad, se renovaba en busca de la perfección. Una comparativa

analizaba tres formas de entender las berlinas compactas. Los americanos de Chrysler con su Neon de 132 CV, que destacaba por su espacio y la elasticidad de su motor. Los europeos de Seat con un Toledo de 115 CV brillaban por rendimiento del motor y comportamiento. Y por último, desde Japón el Toyota Carina E, con 133 CV, que era ejemplo de suavidad de funcionamiento y calidad de acabado.



LA PORTADA
Nº 588
FECHA
24-1-1995
HABLAMOS DE

La guerra de las berlinas desde un punto de vista geográfico se reflejaba en nuestra portada. EEUU, Europa y Japón rivalizaban con el Seat León, Chrysler Neon y Toyota Carina E. Además, un reportaje de coches pequeños que hicieron historia.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

Tiguan TSI 130

desde 230 €/mes*

My Renting

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



OFFICIAL MOBILITY PARTNER

* Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Tiguan Edition 1.5 TSI 96 kW (130 CV), 48 cuotas de 230 € (IVA no incluido), Entrada 3.947,31€ (IVA no incluido) Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Ofertas válidas hasta 29/02/2020 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Consumo medio WLTP (l/100km): 5,9. Emisión CO₂ WLTP (g/km) (NEDC) de: 147 (134). Modelo visualizado: Volkswagen Tiguan Sport con opcionales.

volkswagen.es/quierountiguan