

Jóvenes y veteranos



Seat y Volkswagen acaban de presentar sus nuevos monovolúmenes de gran formato: el Alhambra y el Sharan, dos modelos que comparten plataforma, motores y filosofía y que entran en un segmento veterano donde hay pesos pesados como el Ford Galaxy, el Renault Grand Espace y el Citroën C8.

TEXTOS: NÓEL GARCÍA/ASENSI CARRICONDO

La llegada de la nueva generación de los grandes monovolúmenes de Seat y Volkswagen (Alhambra y Sharan, respectivamente) supone un revulsivo en un segmento que empezaba a envejecer. Y es que la mayoría de los modelos ya llevan unos buenos años ofreciendo sus servicios a los usuarios. De hecho, este comparativo será como un vistazo a la evolución de una especie, pues podremos ver el progreso de casi diez años del segmento, tanto a nivel de habitabilidad y modularidad como en

el plano dinámico pese a la constante actualización de las diferentes plantas motrices.

Los más veteranos del comparativo son el Renault Grand Espace y el C8 de Citroën (que comparte diseño e historia con el Lancia Phedra, el Fiat Ulyssa y el Peugeot 807). En ambos casos, las mejoras de los últimos tiempos se han centrado en la llegada de motores más modernos y potentes, mientras que el concepto "monovolumen" que pivota sobre la idea de ofrecer de cuatro a cinco asientos

SUPERCOMPARATIVO GRANDES MONOVOLUMENES DE SIE PLAZAS



traseros independientes desplazables y desmontables en unos habitáculos bastante amplios; se ha mantenido inalterable.

Los más modernos

El Ford Galaxy lleva tres años en el mercado, y eso se deja notar, tanto en cuanto a bastidor -que está claramente por encima de los dos franceses- como en lo que respecta a la filosofía modular a la que hacemos referencia. Los asientos ya no pueden sacarse del habitáculo ni corren por carriles larguísimo pero, en cambio, ofrecen un interesante sistema de escamoteado contra el piso que deja una modularidad más racional en el momento de ampliar el espacio de carga. Por último, los dos recién llegados conforman una nueva generación que huye del concepto de butacas independientes extraíbles y recurre a la misma racionalidad modular del Ford, con cinco o siete asientos de relativa amplitud y con capacidad de regularlos longitudinalmente. También presentan una característica muy interesante, como son unas prácticas

puertas correderas traseras (al igual que C8 y familia), solución que, dada su practicidad, se está adoptando incluso en segmentos inferiores.

En el plano dinámico, la evolución también ha seguido su curso en los modelos más veteranos, ya que actualmente la norma Euro 5 ha obligado a optimizar las mecánicas primigenias. Ahora, tanto C8 como Espace montan motores con una cilindrada más reducida y que se ofrecen en varios niveles de potencia. El C8 tiene dos motores HDI de 135 y 160 CV, mientras que el Grand Espace dispone de un 2.0 dCi con variantes de 130, 150 y 175 CV. Volkswagen y Seat recurren a sus probados motores 2.0 TDI, ahora con common rail, para asegurar una gama doble que se mueve en la franja de potencia de 140 y 170 CV.

Ford es quién ofrece la oferta más amplia, pues son cuatro las motorizaciones diesel que conforman la gama Galaxy donde se puede optar por un básico 2.0 TDCi de 115 CV, otro de 140 CV y un tercero de 163 CV. Por último, existe la posibilidad de un motor 2.2 TDCi de 200 CV como tope de gama. ■

Gamas

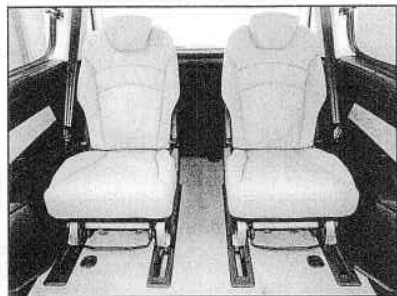
- 1º Ford Galaxy
- 2º Renault G. Espace
- 3º Citroën C8
- 4º Volkswagen Sharan
- 5º Seat Alhambra





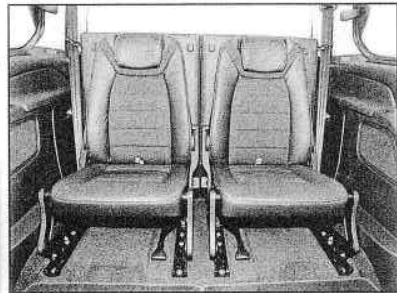
Citroën C8

En el C8, los asientos son independientes, se pueden desmontar y combinar gracias a los raíles del piso. Además, cuentan con desplazamiento longitudinal y regulación de inclinación de respaldo. Es uno de los que mayor confort brindan.



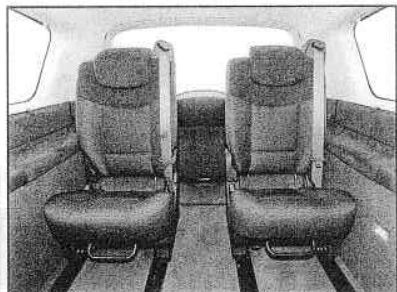
Ford Galaxy

El Galaxy ofrece unos asientos más firmes en su nudillo, pero son ergonómicos y con espacio para las piernas. Las plazas de la 3ª fila son relativamente confortables y con algo de espacio para las piernas. Lo mejor de ellas es su escamoteado; lo peor, su acceso.

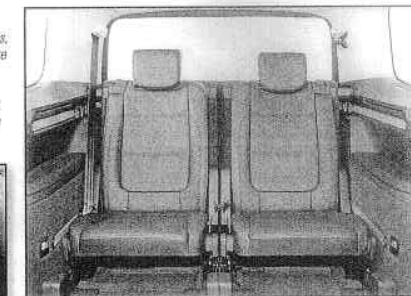


Renault G. Espace

El Espace tiene asientos independientes con regulación de inclinación. Son grandes y pesados, ya que incorporan los cinturones de seguridad. El desplazamiento longitudinal es enorme, porque sus raíles de fijación recorren todo el largo del piso.



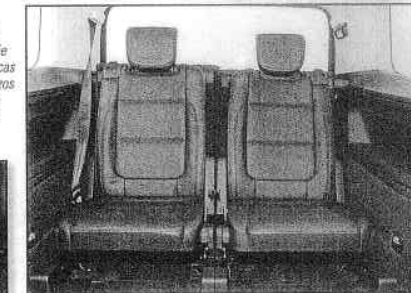
La 2ª fila acomoda a tres adultos sin problemas; además, su regulación longitudinal permite colocar una silla de retención infantil sin molestar a los otros pasajeros. La 3ª fila (opcional) es la más cómoda de las que tienen asientos escamoteables.



Seat Alhambra



En el caso de Sharan esta opción de 2+2+2 es opcional, pero a costa cara, aunque de serie ofrece siete plazas. Las dos butacas centrales cuentan con reposabrazos en esta opción, pero las traseras son idénticas en cotas y confort al Seat.



Volkswagen Sharan

La sobresaliente modularidad de los modelos más veteranos y sus asientos desmontables y distribuíbles está dando paso a una filosofía más encaminada a la habitabilidad y la funcionalidad. Por ejemplo, el C8 y el Espace permiten colocar los asientos en cualquier configuración, e incluso, en el caso del Renault, jugar con ellos

en toda la longitud de su interior gracias a los raíles de que dispone en el piso. Sin embargo, en ambos modelos siempre se les criticó la necesidad de tener que dejar los asientos en casa cuando se decide no utilizarlos.

Modularidad interior

- 1º Renault G. Espace
- 2º Citroën C8
- 3º Ford Galaxy
- 4º Seat Alhambra
- 4º Volkswagen Sharan

Con los nuevos actores (léase Galaxy, Alhambra y Sharan), esto ya no es necesario, pues sus asientos quedan fijos en el vehículo y tan sólo permiten el desplazamiento longitudinal y el escamoteado en el suelo. Aun así, hay que romper una lanza en favor del Galaxy, pues de los tres (junto al C8 y Espace) es el único que ofrece desplazamiento longitudinal de la 3ª fila. En cuanto a habitabilidad interior, Seat y VW ofrecen las mejores segundas filas, mientras que el Espace es el más estrecho y el C8 el que mejor resuelve el espacio para estos ocupantes.

Habitabilidad

- 1º Seat Alhambra
- 3º Renault G. Espace
- 4º Citroën C8
- 5º Ford Galaxy

DIMENSIONES 1ª FILA	Citroën	Ford	Seat	Renault	Volkswagen
Anchura mínima	138 cm	139 cm	132 cm	138 cm	132 cm
Anchura máxima	155 cm	154 cm	148 cm	156 cm	148 cm
Altura banqueta a techo	94-100 cm	93-101 cm	86-103 cm	94-99 cm	96-103 cm
Largo banqueta	51 cm	50 cm	50 cm	49 cm	50 cm
Ancho banqueta	57 cm	59 cm	52 cm	53 cm	52 cm
Distancia asiento a pedal de freno	33-53 cm	33-52 cm	32-55 cm	34-49 cm	34-56 cm
Desplazamiento asiento en altura	8 cm	8 cm	7 cm	6 cm	7 cm
Desplazamiento asiento en distancia	29 cm	23 cm	23 cm	23 cm	23 cm

DIMENSIONES 2ª FILA	Citroën	Ford	Seat	Renault	Volkswagen
Anchura mínima	138 cm	139 cm	152 cm	143 cm	152 cm
Anchura máxima	156 cm	154 cm	152 cm	156 cm	152 cm
Altura banqueta a techo	98 cm	97 cm	96 cm	97 cm	96 cm
Largo banqueta	45 cm (x3)	47 cm (x3)	44 cm (x3)	47 cm (x3)	44 cm (x2)
Ancho banqueta	46 cm (x3)	45 cm (x3)	45 cm (x3)	46 cm (x3)	45 cm (x2)
Distancia 1ª a 2ª filas	7-46 cm	10-49 cm	15-52 cm	0-50 cm	15-52 cm
Desplazamiento asientos en distancia	106 cm	15 cm	15 cm	23 cm	15 cm
Asientos correderos/reclinables/extraíbles	S/S/S	S/S/abattible	S/S/abattibles	S/S/S	S/S/abattibles

DIMENSIONES 3ª FILA	Citroën	Ford	Seat	Renault	Volkswagen
Anchura mínima	134 cm	118 cm	106 cm	119 cm	108 cm
Anchura máxima	141 cm	138 cm	120 cm	143 cm	120 cm
Altura banqueta a techo	91 cm	92 cm	90 cm	88 cm	80 cm
Largo banqueta	45 cm (x2)	47 cm (x2)	45 cm (x2)	47 cm (x2)	45 cm (x2)
Ancho banqueta	45 cm (x2)	45 cm (x2)	46 cm (x2)	46 cm (x2)	45 cm (x2)
Distancia 1ª a 2ª filas	0-24 cm	5-36 cm	16-34 cm	0-53 cm	16-34 cm
Desplazamiento asientos en distancia	15 cm	5 cm	No.	53 cm	No.
Asientos correderos/reclinables/extraíbles	S/S/S	S/S/abattible	S/S/abattible	S/S/S	S/S/abattibles

SUPERCOMPARATIVO MALETEROS



Citroën C8

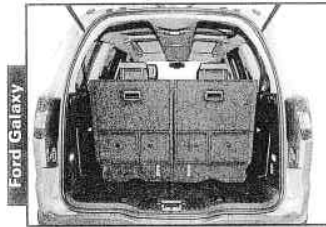
La tercera fila del C8 ofrece un limitado espacio de carga a nivel de profundidad, aun así es el que mayor anchura total asegura.



Pasar a cinco plazas permite ganar espacio de carga de tres maneras: abatiendo el respaldo, los asientos o, llegado el caso, sacando las butacas del habitáculo.



La superficie completamente plana es una ventaja a la hora de conseguir la máxima versatilidad de carga. Eso sí, necesitaremos un sitio donde dejar los asientos.



Ford Galaxy

Con las siete plazas en orden de marcha hay muy poco espacio de carga. Como mínimo se aprovecha un hueco que dejan los asientos al desplegarse.



La 3ª fila se esconde en el piso de forma independiente dejando una superficie muy interesante. Además, siempre dispondremos de estos asientos.



Tanto la 2ª fila como la 3ª se abaten contra el suelo, de forma independiente. Esto da una versatilidad destacable al coche y deja un amplio hueco de carga bastante plano.

Se trata de grandes monovolúmenes, y se deduce de ello que ofrecen un amplio maletero. Sin embargo, hay que ser muy prudentes con esta afirmación, pues como tales, su teórica capacidad de ofrecer hasta siete plazas puede condicionar este aspecto.

En general, con las tres filas de asientos desplegadas, el espacio de carga es meramente testimonial, al menos para una familia de siete miembros. El que mejor resuelve este aspecto es el Galaxy con sus 51 cm de profundidad mínima (ampliable en 5 cm).

El siguiente de este ranking sería el C8, que a pesar de ofrecer la menor profundidad mínima (38 cm), su configuración le permite ampliar a 50 cm de longitud sin que el confort de los ocupantes se vea seriamente perjudicado. Por otro lado, es el que ofrece la mayor anchura total, lo que permite la carga de sillitas de paseo infantiles transversalmente.

El Espace también permite un interesante juego longitudinal de sus asientos, pero el confort de sus ocupantes se verá más perjudicado que en el caso del otro francés, si lo que se busca es la posibilidad de ampliar huecos con siete plazas.

Seat y Volkswagen tienen unas cotas medias al resto y su capacidad de ampliación sólo pasa por el abatido de los asientos.

En este sentido, los más prácticos a la hora

de ampliar la carga a costa de perder plazas son estos dos recién llegados, junto al Galaxy. Los tres cuentan con la posibilidad de escamoteado independiente de los asientos de la segunda y tercera filas. Con una simple maniobra de tirar de una palanca y sin esfuerzos es posible aumentar el maletero, mientras que Renault y Citroën requieren de fuerza y habilidad para poder desanclar o colocar los pesados butacones (especialmente en el caso del Renault, ya que incorporan los cinturones de seguridad integrados), por no hablar de la necesidad de disponer de un lugar donde dejar dichos asientos cuando no se necesitan.

Con cinco o cuatro plazas útiles, el Espace, con la posibilidad de jugar con toda la longitud interior del habitáculo, es el que mayor versatilidad ofrece en este sentido, pero en cuanto a la mayor profundidad con cinco plazas, hay que destacar los 121 cm del Alhambra y del Sharan en su posición más retrasada (ampliable a 136 cm si se adelantan los asientos).

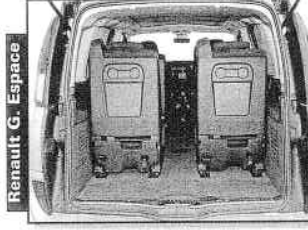
Con sólo las dos plazas delanteras, la funcionalidad de los vehículos con filas escamoteables sigue siendo superior a las del Citroën y Grand Espace, además en el caso del Galaxy se obtiene la mayor profundidad de carga, aunque para acceder al maletero no hay nada como la amplia boca de acceso a del C8 y sus prácticas puertas correderas.

Polivalencia maletero

- 1º Volkswagen Sharan
- 2º Ford Galaxy
- 3º Seat Alhambra
- 4º Citroën C8
- 5º Renault G. Espace

Capacidad maletero

- 1º Citroën C8
- 2º Ford Galaxy
- 3º Seat Alhambra
- 3º Volkswagen Sharan
- 4º Renault G. Espace

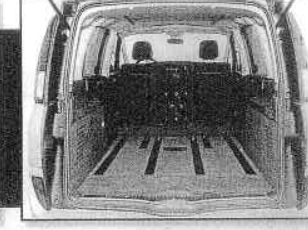


Renault G. Espace

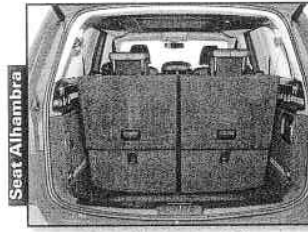
Las formas regulares lo hacen muy versátil. Estas butacas se pueden abatir y plegar, pero, a pesar de su peso, lo mejor es retirarlas del habitáculo.



Ya sea con cuatro plazas o cinco el maletero resultante es muy notable, pero sobre todo muy regular y espesimente alto.

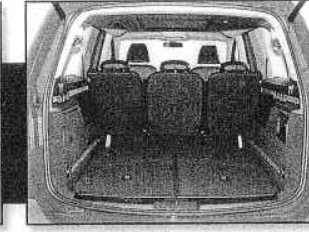


Tras el arduo trabajo de sacar cinco butacas se puede conseguir un espacio de carga propio de un vehículo industrial.

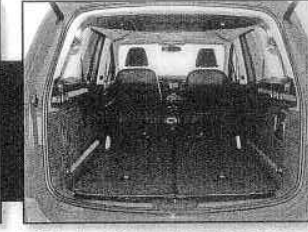


Seat Alhambra

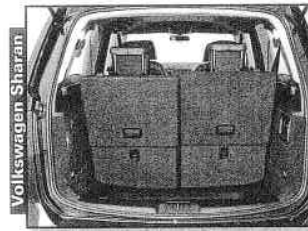
La tercera fila deja un hueco en el piso que permite ampliar en altura el escaso maletero disponible. Su diseño permite retener perfectamente la carga.



Con una simple maniobra podemos ampliar el espacio de carga abatando uno de los asientos o dos. Sin la 3ª fila opcional el maletero es algo más alto.

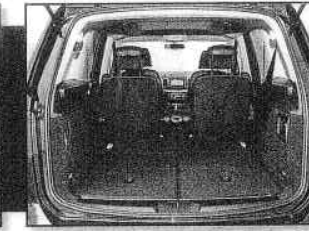


La 2ª fila de este Seat se adelanta para ganar en profundidad o abatir de forma independiente. Con esta maniobra se consigue un plano de carga interesante.



Volkswagen Sharan

En la gama Sharan, la tercera fila es de serie, pero las características resultantes son idénticas a la de su primo el Alhambra.



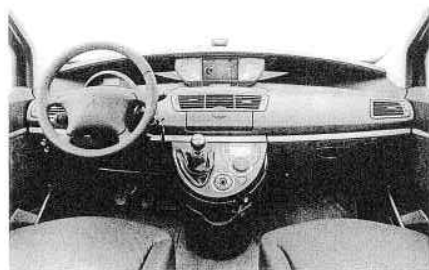
El abatido de esta fila de asientos permite ampliar el maletero, pero en esta configuración de 2+2+2 no es tan versátil como la convencional 2+3+2.



La plana y generosa superficie de carga hay que añadir un acceso muy destacable fruto de un compacto portón trasero y las puertas correderas laterales.

DIMENSIONES MALETERO	Citroën	Ford	Seat	Renault	Volkswagen
Longitud mínima 7 plazas	38 cm	51 cm	42 cm	38 cm	42 cm
Longitud máxima 7 plazas	52 cm	56 cm	42 cm	76 cm	42 cm
Longitud mínima 5 plazas	114 cm	115 cm	121 cm	101 cm	121 cm
Longitud máxima 5 plazas	123 cm	130 cm	136 cm	128 cm	136 cm
Longitud 2 plazas	195 cm	207 cm	194 cm	198 cm	194 cm
Anchura mínima/máxima	118/138 cm	109/125 cm	109/109 cm	110/110 cm	109/109 cm
Altura a bandeja/a techo	60/114 cm	50-62/94-106 cm	50-73/79-114 cm	63/108 cm	50-73/79-114 cm
Anchura x altura acceso	123 x 101 cm	121 x 102 cm	111 x 91 cm	118 x 105 cm	111 x 91 cm
Altura a plano de carga	58 cm	57 cm	65 cm	60 cm	65 cm
Altura a portón abierto	193 cm	195 cm	188 cm	183 cm	188 cm
Volumen teórico 7 plazas	324 litros	308-435 litros	267 litros	290 litros	257 litros
Volumen teórico 5 plazas	830 litros	830 litros	809 litros	820 litros	809 litros
Volumen teórico 2 plazas	2.950 litros	2.325 litros	2.297 litros	2.980 litros	2.247 litros
Bandeja	Enrollable 5 pl.	Enrollable 5 pl.	Enrollable 3/7 pl.	Enrollable 5 pl.	Enrollable 5/7 pl.

CITROËN C8



Es un veterano, aunque por diseño y funcionalidad parece de los más modernos. Lo que menos nos gusta es su cuadro de mandos central y algunos materiales empleados (su precio lo compensa de sobras), pero sigue siendo uno de los pocos que mantienen el concepto 'monovolumen' intacto.



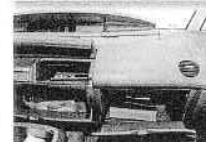
Este fue el primero en dar un golpe de timón de lo que se había visto hasta la fecha en materia de monovolumen puro y duro. El Galaxy ofrece unas plazas delanteras al uso de cualquier berlina, pero con elementos funcionales justos y que van desapareciendo a medida que nos desplazamos hacia atrás en el habitáculo. Está muy bien acabado.



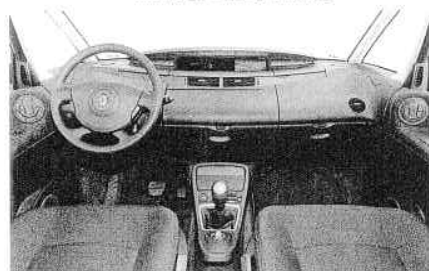
FORD GALAXY



Su diseño futurista esconde un enorme compromiso funcional. Su tablier asegura hasta seis guanteras realmente útiles. El climatizador se coloca en los laterales de las puertas para ganar practicidad. Además, se da tanta importancia a las plazas traseras como a las delanteras.



RENAULT GRAND ESPACE



El tablier es muy convencional. Abandona la 'necesidad' de despejar la zona central para aumentar la movilidad en las plazas posteriores. El puesto de conducción también es típico de cualquier berlina. Incorpora todos los gadgets de los coches actuales y alguno, como esta red de carga, más específico para este monovolumen.



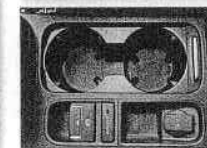
SEAT ALHAMBRA



VOLKSWAGEN SHARAN



Los materiales son los mismos que los del Alhambra, pero los apliques cromados le dan un plus de apariencia. Como el otro, el Sharan, no es un referente en cuanto a huecos y guanteras, en este sentido busca la simplicidad y fiabilidad. Volkswagen ofrece interesantes elementos opcionales.



Sin duda, los dos modelos franceses, Renault y Citroën, que comparten filosofía y veteranía, son los más futuristas. Los dos despejan la parte delantera del conductor para centrar en el tablier la instrumentación. Esta solución no tendría crítica si no fuera porque en todos los casos es difícil tener un control intuitivo de esta información vital.

De nuevo nos encontramos con un salto generacional en cuanto a concepto y filosofía. Los coches más antiguos siguen apostando por diseños futuristas y poco convencionales. C8 y Espace ofrecen unos salpicaderos que despejan toda la zona delantera del habitáculo, sus cambios se alojan en la parte alta del mismo dejando un hueco para, llegado el caso, aprovecharlo para pasar a las plazas posteriores; por el contrario, sus cuadros de mandos centrados le restan funcionalidad a la hora de mantener controladas informaciones básicas para la conducción.

Los "jóvenes" Galaxy, Sharan y Alhambra ofrecen un tablier en forma de "T" con el cambio situado en el módulo central, al estilo clásico de los turismos, por lo que anula por completo esa filosofía de movilidad de los otros dos. A cambio tienen una posición de conducción más habitual para los usuarios de berlines y menos radical en cuanto a información y funcionalidad de sus mandos.

Por lo que respecta a huecos y guanteras, el Espace se lleva la palma con ese tablier tan específicamente monovolumen y sus seis guanteras y huecos para los pies. Detrás de éste deberíamos apostar por el C8, seguido del Galaxy, que si bien responde como una berlina, puede llegar a ofrecer una serie de guanteras y huecos en el techo realmente interesante. Por último, los dos primos hermanos, que tienen un compromiso

poco funcional en este sentido, con pocas guanteras y con unos huecos y cajones en plazas delanteras y traseras condicionados al acabado elegido.

En materia de calidad, el orden anterior prácticamente se invierte. Ahora son el Seat y el Volkswagen los que elevan los estándares de calidad a límites de coches Premium, tanto a nivel de materiales como de ensamblado. Muy de cerca les sigue el Ford, que además tiene el añadido de un diseño interior más desenfadado.

Muy a la par andan Citroën y Renault. Ambos, a pesar del tiempo, tienen un compromiso muy elevado (ya lo era en el momento de su lanzamiento), lo que les permite plantar cara a los otros tres. Aun así, se nota el paso del tiempo por el empleo de algunos plásticos ya en desuso, pero que, por el contrario, son garantía de resistencia.

Confort y equipamiento

Los cinco modelos comparados ofrecen un completo equipamiento de confort; todos montan climatizador, que en caso de Alhambra y Sharan puede ser de tres zonas según el acabado, y total para C8 y Grand Espace. Este último, además, tiene unos mandos independientes en los laterales del vehículo, así como una consola de mandos central de manejo intuitivo cuando hemos aprendido su interface, que incluye los controles del navegador y equipo de música.

El más funcional en mandos y controles es el Galaxy, que dispone de un volante multifuncional muy completo. Seat y Volkswagen responden a un compromiso más racional, con todos sus mandos pensados para ser lo más ergonómicos e intuitivos posible. Por último, queda el C8, que actualmente es el más convencional, aunque nos sigue convenciendo que todos sus mandos accesorios se concentren en la consola central junto al cambio.

En cuanto a concepto monovolumen, hay que romper una lanza en favor de la sencillez de manejo de los asientos de Galaxy, Sharan y Alhambra, que permiten una gestión muy sencilla, así como la posibilidad de regulación de sus respaldos. Pero los asientos más confortables son los del C8 y el Espace, que al ser de butaca íntegra permiten un mayor recogido del cuerpo. Y ya rizando el rizo, diremos que el más práctico para fijar las sillitas infantiles es el Espace, que al incorporar cinturones de seguridad integrados permite tenerlas bien fijadas aunque desplazamos los asientos longitudinalmente.

Funcionalidad interior

- 1º Renault G. Espace
- 2º Citroën C8
- 3º Ford Galaxy
- 4º Seat Alhambra
- 5º Volkswagen Sharan

Materiales y acabado

- 1º Volkswagen Sharan
- 2º Seat Alhambra
- 2º Ford Galaxy
- 2º Renault G. Espace
- 5º Citroën C8

Ficha técnica

	Citroën	Ford	Seat	Renault	Volkswagen
Motor					
Tipo	Turbodiesel	Turbodiesel	Turbodiesel	Turbodiesel	Turbodiesel
Arquitectura	4 cil. en línea, 16 V	4 cil. en línea, 16 V	4 cil. en línea, 16 V	4 cil. en línea, 16 V	4 cil. en línea, 16 V
Cilindrada	1.997 c.c.	1.997 c.c.	1.969 c.c.	1.995 c.c.	1.969 c.c.
Potencia	136 CV a 4.000 rpm	140 CV a 4.000 rpm	170 CV a 4.200 rpm	190 CV a 4.000 rpm	140 CV a 4.200 rpm
Par máximo	320 Nm a 2.000 rpm	320 Nm a 1.750 rpm	350 Nm a 1.750 rpm	340 Nm a 2.000 rpm	320 Nm a 1.500 rpm
Transmisión					
Tipo	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Cambio	Manual de 6 vel.	Secuencial de 6 vel.	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.	DSG de 6 vel.
Chasis					
Tipo	Monocasco	Monocasco	Monocasco	Monocasco	Monocasco
Susp. delantera	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson	McPherson
Susp. trasera	De tiras tiradas	Multibrazo	Multibrazo	Eje de torsión	Eje de torsión
Frenos del. / tras.	Discos vent. / discos	Discos vent. / discos	Discos vent. / discos	Discos vent. / discos	Discos vent. / discos
Neumáticos	215/60 R16	225/50 R17	225/50 R17	225/55 R17	225/50 R17
Capacidad depósito	80 litros	70 litros	70 litros	83 litros	70 litros
Peso en vacío	1.619 kilos	1.606 kilos	1.775 kilos	1.807 kilos	1.728 kilos
Prestaciones					
Veloc. máx.	190 km/h	193 km/h	204 km/h	194 km/h	181 km/h
Accel. 0-100 km/h	11,7"	11,2"	8,3"	11,6"	11,4"
90-120 km/h en 4ª	9,3"	7,8" (D)	9,0"	8,8"	9,1" (D)
90-120 km/h en 5ª	11,6"		10,2"	11,3"	
80-120 km/h en D	12,2"		12,5"	12,9"	
Sonoridad					
Al ralentí	44,7 dB	44,5 dB	42,3 dB	43,5 dB	42,3 dB
a 60 km/h	62,9 dB	57,7 dB	57,5 dB	56,4 dB	58,0 dB
a 90 km/h	64,4 dB	61,3 dB	60,7 dB	59,5 dB	60,8 dB
a 120 km/h	69,2 dB	66,7 dB	65,4 dB	63,3 dB	66,5 dB
Consumos					
Urbano	9,3 l/100 km	9,1 l/100 km	9,6 l/100 km	10,0 l/100 km	10,1 l/100 km
Carretera	7,9 l/100 km	7,2 l/100 km	6,3 l/100 km	8,5 l/100 km	6,4 l/100 km
Autopista	7,7 l/100 km	6,9 l/100 km	6,5 l/100 km	9,4 l/100 km	6,4 l/100 km
Medio	8,3 l/100 km	7,7 l/100 km	7,2 l/100 km	9,3 l/100 km	7,6 l/100 km
Act. máx. (econ.)	963 km	910 km	972 km	892 km	921 km
Medio homologado	5,8 l/100 km	6,0 l/100 km	5,9 l/100 km	6,1 l/100 km	5,7 l/100 km

Por lo que respecta a comportamiento general, los precios llegados arrasan gracias a un bastidor mucho más moderno y adaptado, y eso al margen del motor elegido, pues como verán en la ficha hay un auténtico popurrí de mecánicas. En el caso del Alhambra, la unidad probada es el 2.0 TDI de 170 CV con cambio manual, mientras que en el Sharan se conforma con el 2.0 TDI 140 CV, pero esta vez con el cambio automático secuencial DSG. Esto, sin embargo, puede servir para decidimos por una u otra mecánica, pues virtualmente su rendimiento es idéntico para cualquiera de las dos marcas. Sin duda, las prestaciones del TDI de 170 CV quedan por encima de las cualesquiera de sus rivales de hoy. Se trata de un motor que resulta ideal, porque

además de ser un coche de buenas prestaciones y consumos (7,2 l/100 km), es el más indicado para moverse con todo el pasaje y carga a bordo. El TDI de 140 CV es un poco más perezoso en este sentido, pero aun así su buena disposición a medio régimen, y en este caso la inestimable ayuda de su eficaz cambio DSG de seis marchas, permite conseguir una respuesta muy eficaz en este sentido, pagando como principal precio el consumo, que en este coche asciende a 7,6 litros a los 100 km. El Galaxy equipa el motor TDCi 140 CV y su cambio automático pilotado PowerShift, lo que lo hace muy válido para enfrentarse a este otro TDI. De hecho, en aceleración pura y recuperaciones está ligeramente por encima del motor alemán, pero su consumo también (7,7

Prestaciones y consumo

- 1º Seat Alhambra
- 2º Ford Galaxy
- 2º Volkswagen Sharan
- 4º Renault G. Espace
- 5º Citroën C8



litros). Ford ofrece las alternativas más potentes de 163 CV, rival directo del TDI 170 y otro TDCi aun más potente de 200 CV.

El Renault Grand Espace también tiene una oferta diesel 2.0 dCi de 130 CV, de 175 CV y otra de 150 CV. El de este comparativo es éste último, que no obstante se muestra muy solvente en su rendimiento, especialmente en materia de recuperaciones, aunque, eso sí, siempre que se mantenga el régimen por encima de las 2.000 rpm. El consumo es su talón de Aquiles, con sus 9,3 litros de media.

Por último tenemos el C8 con sus motores 2.0 HDI de última generación de 136 CV y 160 CV. De este último no podemos opinar, pues no lo hemos podido probar todavía, pero del 136 CV del comparativo cabe destacar un buen rendimiento; tal vez penaliza en aceleración pura, pero en materia de recuperaciones está muy cerca del TDI de 170 CV, gracias a su gran elasticidad a bajo régimen y unos desarrollos ligeramente más cortos que los de sus rivales. El consumo también es muy interesante, pues la media se sitúa en unos altos 8,3 litros, pero muy lejos todavía del Renault.

Comportamiento

Como decíamos al principio, en cuanto a comportamiento, los nuevos Volkswagen y Alhambra se llevan el gato al agua por su estabilidad y aplomo en general, que es más propio de un turismo que de un gran monovolumen. Por si esto no fuera suficiente, Volkswagen monta una suspensión deportiva en su acabado Sport (opcional para el resto) que es aun más firme y con una altura rebajada en 15 mm y que hace del Sharan un coche realmente estable y con un dinamismo

Comportamiento

- 1º Volkswagen Sharan
- 2º Seat Alhambra
- 2º Ford Galaxy
- 4º Citroën C8
- 5º Renault G. Espace



muy sobresaliente, sin que apenas afecte al confort.

El Galaxy les sigue muy a la zaga, pese a que su centro de gravedad es algo más elevado y deriva en mayores balanceos de carrocería, aunque también es más cómodo para sus ocupantes. Opcionalmente, el Galaxy ofrece una cara aunque interesante opción de suspensión adaptativa, que optimiza el comportamiento en todo momento y resulta ideal para aquellos que buscan algo más que un coche meramente familiar. Esta suspensión adaptativa también está disponible en el Sharan mediante

opción, pero no en el Alhambra. Espace y C8 disponen de unos bastidores que priman más el confort sobre cualquier otra cuestión, y eso deriva en unas suspensiones bastante suaves y que a ritmos altos derivan en inclinaciones de carrocería. Son coches para conducir tranquilamente y siempre protegidos por unos controles de estabilidad bastante estrictos, casi tanto como en los otros tres. ■

Equipamientos y precios

CITROËN

El C8 se vende en tres acabados: **Collection**, **Premier** y **Exclusive (163 CV)**. El **Collection** (25.666 €), como acabado más sencillo, ya equipa de serie ABS, ESP, airbags frontal y laterales de conductor y pasajero, airbags de cortina para las tres filas de asientos, anclajes Isofix, climatizador automático, elevalunas eléctricos, radio CD y MP3 Bluetooth y USB. La versión **Premier** (28.579 €) añade encendido automático de luces, puertas laterales eléctricas, asiento delantero pasajero pivotante, limpiaparabrisas automático, llantas de aleación, ayuda de aparcamiento trasero, cortinillas en 2ª y 3ª fila, detector de presión de neumáticos, lunas tintadas y navegador. Por último, el **Exclusive** (31.069 €) motor HDI de 160 CV, retrovisores de abatido eléctrico, asiento del conductor con regulación eléctrica y pivotantes, luces xenón y lavafaros, asientos calefactados y volante de cuero. Queda como única opción el techo solar eléctrico (1.401 €).

FORD GALAXY

El Galaxy con este motor y cambio está disponible en los acabados **Trend** y **Titanium**. El primero (37.250 €) incluye ABS, control de tracción y estabilidad, control de velocidad; airbags frontales, laterales delanteros, de techo para las tres filas y de rodillas para el conductor; faros antiniebla, faros de encendido automático y antinieblas, sensor de lluvia, climatizador doble, cierre centralizado, elevalunas y retrovisores eléctricos, llantas de aleación, ordenador de a bordo y radio CD. El precio del **Titanium** es 39.250 €, pero incluye alfombrillas, salidas de aire para las plazas traseras, arranque sin llave, control de velocidad, consola superior, retrovisor interior electrónico, bandeja portaobjetos, asientos deportivos con reposacabezas ajustables. Las opciones son: Tapicería de piel (500 €), sensores de aparcamiento (650 €), Pack Tech Premium (detector de ángulo muerto, asistente de cambio de carril, monitor de conducción segura, control de velocidad y parabrisas calefactable y control de suspensión (3.000 €), navegador (1.350 €), sistema multimedia DVD (2.550 €), faros de xenón (875 €), pintura metalizada (500 €).

SEAT ALHAMBRA

Seat vende su Alhambra en dos motorizaciones diesel 140 y 170 CV y dos acabados: **Reference** y **Style**. Desde el **Reference** (140 CV; 31.800 € y 170 CV; 33.400 €) llevan ABS, ESP, airbags frontales, laterales delanteros, de techo y de rodilla para el conductor, sensor de presión de neumáticos, anclajes Isofix, puertas laterales correderas eléctricas, retrovisores eléctricos, elevalunas eléctricas, sistema de sonido, ordenador de a bordo, guantera refrigerada, cierre centralizado con mando a distancia y aire acondicionado. El precio del **Style** TDI 140 CV es de 35.990 €, y del de 170, 37.540 €. Este acabado añade el climatizador de tres zonas, el control de cruce, sensores delanteros y trasero de parking, sensor de luz y de limpiaparabrisas, faros antiniebla con función cornering, sistema audio con USB/aux-in, llantas de aleación, retrovisores plegables eléctricamente, cortinillas parasol en puertas traseras, toma de corriente de 230 V, portagafas y



Modelos como el C8 o el Grand Espace, que ya llevan muchos años en el mercado, siguen siendo perfectamente viables por su compromiso modular. Los más modernos Galaxy, Alhambra y Sharan apuestan por racionalizar el concepto de monovolúmen y por ofrecer unos bastidores más equilibrados.



La gama C8 de Citroën (o la del Phedra de Lancia, el 807 de Peugeot o, aún más, el Ulysse de Fiat) es una de las alternativas más interesantes a nivel de precio-producto en el segmento de los grandes monovolúmenes. Además, ofrece los siete asientos de serie y los elementos de confort y seguridad mínimos exigibles desde su acabado más básico. El motor HDI de 136 CV es una buena alternativa de acceso a la gama, pero la versión de 160 CV sería la más idónea para mover con soltura el coche. Sin embargo, esto obliga a recurrir a los acabados más altos y con un equipamiento del más alto nivel, como luces xenón o asientos eléctricos pero aun así, el precio sigue siendo muy competitivo. Cabe destacar que tanto Citroën como Peugeot disponen de ofertas interesantes para sus modelos pero ninguna como la del Ulysse que actualmente es de 6.000 euros de descuento.

El Renault Grand Espace empieza su gama con un precio muy interesante; eso sí, asociado al motor dCi de 130 CV, que resulta algo justo para un vehículo de estas características. Creemos que la versión ideal sería la equipada con el motor dCi de 150 CV, tanto por su buen rendimiento como por ofrecer un precio más ajustado que el modelo de 175 CV, que es el más poderoso de la gama.

En cuanto a acabados, ofrece una interesante oferta, pero recomendamos estudiar detenidamente las versiones más básicas, pues ya de serie ofrecen un equipamiento muy completo, por lo que se pueda llegar a prescindir de las versiones más altas y con un compromiso y precio más premium. La gama del Ford Galaxy se

plantea con un gran abanico de precios, arrancando en 34.200 euros de una descartable versión TDCi de 115 CV hasta llegar a los 41.600 euros del 2.2 TDCi de 200 CV. Un precio que por prestaciones y equipamiento en comparación con su competencia está bastante justificado. De todas formas, de nuevo, las motorizaciones intermedias son las más idóneas para este vehículo de corte familiar. El de 140 CV se puede elegir en Trend, que es un modelo que asegura todos los elementos exigibles al segmento, o bien en Titanium, que añade elementos de confort que también podrían darse de serie, como son las salidas de aire para las plazas traseras, las consolas portaobjetos o las bandejas y algún que otro extra tecnológico, como el arranque sin llave o el control de velocidad. Por otro lado, la versión de 163 CV sólo está disponible en este acabado Titanium.

Alhambra y Sharan comparten bastidor y motores, pero Seat apuesta por ofrecer unos precios algo más ajustados. Su gama diesel arranca en 31.800 euros de un Reference TDI 140 CV, que es sensiblemente más barato que la versión Edition con el mismo motor del Volkswagen, mientras que su tope de gama alcanza los 39.550 euros del Style TDI 170 DSG, por los 43.920 euros del Sharan Sport 170 DSG, pero también es cierto que la marca alemana asegura un equipamiento sensible-

mente superior y con un detalle a tener en cuenta, que es que ofrece las 7 plazas de serie, mientras que Seat deja como opción la tercera fila facturada a 783 euros en el Style y 1.660 euros en el Reference, que además debe añadir el climatizador automático. ■

Precio-equipamiento

- 1º Citroën C8
- 2º Seat Alhambra
- 3º Renault G. Espace
- 4º Ford Galaxy
- 5º VW Sharan

Valoración final

- 1º Ford Galaxy
- 2º Seat Alhambra
- 3º Citroën C8
- 5º VW Sharan
- 9º Renault G. Espace

asiento de conductor con apoyo lumbar. Las opciones son: llantas de 17 pulgadas (438 €), puertas traseras eléctricas (1.041 €), faros xenón (1.057 €), asientos infantiles integrados (416 €), tercera fila de asientos (783 €), tapicería de cuero (2.302 €), paquete almacenaje (383 €). Cambio DSG (2.010 €).

RENAULT GRAND ESPACE

Tres son las motorizaciones diesel posibles, una de 130 CV (desde 35.100 €), una de 150 CV (desde 36.300 €) y una última de 175 CV (desde 42.600 €). Pero tres son los acabados disponibles: Celsium, Family y Initiale. El Celsium monta de serie ABS, airbags frontales, laterales delanteros y de techo para las tres filas; control de estabilidad, faros antiniebla, sensor de encendido de faros y de lluvia, regulador/limitador de velocidad, retrovisores eléctricos abatibles eléctricamente, cuatro elevalunas eléctricas, climatizador, radio CD, llantas de aleación, seis asientos, tarjeta de acceso manos libres, tapicería en tela/Alcantara, IT System que incluye navegador, sistema de telefonía y gestión de audio.

El Family añade: DVD-DiVx con pantallas de 7" y techo acristalado panorámico.

El Initiale añade asientos calefactables y con regulación eléctrica, climatizador automático, cortinillas parasol, dirección con asistencia variable, luneta trasera abatible, faros bixenón, radar de proximidad trasero y delantero, sistema de control de presión de neumáticos y tapicería de cuero.

Las opciones más remarcables son: asientos traseros (1.000 €), techo de cristal eléctrico (1.500 €), airbags laterales traseros (500 €), pintura metalizada (626), sistema DVD con dos pantallas integradas en los reposacabezas delanteros y auriculares infrarrojos (1.500 €).

VOLKSWAGEN SHARAN

La marca alemana ofrece tres acabados: **Edition**, **Advance** y **Sport**. El Edition de 140 CV cuesta 35.400 € o 37.540 € con cambio DSG, y equipa de serie airbags frontales, laterales delanteros, de techo y de rodilla para el conductor, ABS, ESP, anclajes Isofix, puertas laterales correderas, sistema Star&Stop, ordenador de a bordo, Auto-hold, climatizador, radio CD con MP3 y siete plazas. El Advance se ofrece con 140 CV (37.860 € o 40.080 € con DSG) y con 170 CV y DSG (41.020 €), y añade al acabado anterior: barras en el techo cromadas, llantas de aleación, faros antiniebla con cuneteros, asientos delanteros con regulación eléctrica parcial, volante multifunción, compartimentos en los asientos, mesas tipo avión, sensores de lluvia y luz, control de velocidad, entrada auxiliar de sonido, radio CD con pantalla táctil, apertura eléctrica de puertas laterales y retrovisores de abatido eléctrico.

El acabado Sport se ofrece con un TDI 140 CV con cambio manual (40.770 €) y DSG (42.990 €), y un 170 CV DSG (43.920 €), y añade llantas de aleación 17", tren deportivo, asientos deportivos, tapizado Alcantara cuero, iluminación interior específica, asientos calefactados, lunas tintadas, faros bixenón con tecnología de led y lavafaros.