

EXTRA
2,50
€

Motor 16

35 ANIVERSARIO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO | Nº 1.738 del 23 de octubre al 5 de noviembre de 2018



LO CELEBRAMOS CON 6 COCHES MUY ATRAYENTES



Al volante

Lamborghini Urus



Al volante

Hyundai Nexo



Prueba

Audi Q8



Prueba

Kia Ceed



Al volante

Aston Martin DB11



Al volante

Cupra Ateca

Exclusiva mundial



Juntamos todos los SUV de la historia de Seat

PASAR DE PÁGINA O SEGUIR LEYENDO.
TODOS LOS DÍAS TOMAS MILES DE DECISIONES.
HOY TIENES CIENTOS DE POSIBILIDADES MÁS.



NUEVO
ŠKODA FABIA
DESDE 9.300€*

CON TODAS LAS DECISIONES QUE QUIERAS TOMAR

Dentro de las miles de decisiones que tomas en el día, también pueden estar las de elegir el color del nuevo ŠKODA Fabia, el tipo de llantas, el diseño interior, la cámara trasera, el front assist, la frenada de emergencia, la pantalla táctil de 16,5 cm (6,5") y muchas posibilidades más de personalización.

skoda.es

El precio anunciado corresponde al modelo ŠKODA Fabia Like 1.0 MPI 55 kW (75 CV)* con 4 años de garantía incluidos. PVP recomendado en Península y Baleares (IVA, transporte, impuesto de matriculación y descuento de Marca, concesionario y bonificación de Volkswagen Finance incluidos). La oferta incluye descuentos comerciales, plan renova ŠKODA que es válido para clientes particulares que presenten un permiso de circulación a su nombre o de un familiar directo y descuento equivalente por valor del nivel de conectividad "Care Connect". Oferta de financiación hasta el 30/11/2018 para clientes particulares y autónomos que financien a través de Volkswagen Finance S.A. EFC un crédito mínimo de 9.000 € y una duración y permanencia mínima de la financiación de 60 meses con 4 años de garantía incluidos (por valor de 100 € en el precio comunicación). Oferta aplicable a unidades correspondientes al ŠKODA Fabia Model Year 2019. Modelo visualizado ŠKODA Fabia Ambition con opcionales.

Consumo combinado de la gama Fabia: [4,3-4,9] l/100 km. Emisiones de CO₂ de la gama Fabia: [106-111] g/km.

Y TÚ,
¿PARA QUÉ QUIERES UN COCHE?

Al detalle



HASTA SIEMPRE, LUIS

Este debería ser un número de celebración, de alegría, de satisfacción por llegar a nuestros primeros 35 años. Y sin embargo esa alegría la empaña el fallecimiento de Luis Espinosa de los Monteros, nuestro jefe de publicidad, que después de meses luchando contra una maldita enfermedad nos ha dejado el día 11 de octubre, justo a las puertas de nuestro aniversario. Su espíritu infatigable, su capacidad de trabajo y de no decir nunca que no a ninguna idea o propuesta, nos han acompañado en los años que ha trabajado con nosotros. Pero sobre todo nos quedamos con su talante siempre positivo incluso en los peores momentos, aquellos en los que al contarnos que la enfermedad volvía a atacarle, le 'quitaba hierro al asunto'. Un espíritu que nos ha dejado demasiado pronto. Y justo en el momento en que lo que queríamos era fiesta y celebración, lo que nos toca es tristeza y dolor. Te echaremos de menos, Luis. Gracias por todo.

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
 acarchenilla@motor16.com

35 años de compromiso

Nuestro compromiso sigue intacto: hacer periodismo especializado, riguroso, atractivo y veraz.



La revista que usted sostiene entre sus manos ha sobrevivido a todo tipo de avatares y representa 35 años del automóvil en España. Nacimos en octubre de 1983, un momento clave en el que nuestro país alcanzaba el cuarto puesto entre los productores de vehículos en Europa y la mayor flexibilidad de las barreras aduaneras, permitían elegir entre los 361 coches existentes en el mercado. Una razón suficiente para que de la mano de Juan Tomás de Salas y con Tomás Cavanna a la cabeza, se formara una redacción tan potente como orgullosa de hacer un periodismo especializado diferente, veraz y muy atractivo. Por eso, con humildad y mucho trabajo, conseguimos en un tiempo récord hacer de Motor 16 una de las referencias informativas más importantes del automóvil. El sector estaba pendiente de nuestras pruebas, comparativas y la capacidad

de ofrecer exclusivas antes que la competencia. No hacíamos páginas densas para cuatro lectores sesudos. Queríamos, y lo conseguimos, llegar a todos los amantes del automóvil de una forma rigurosa, sencilla y directa que transmitía a los lectores que todos formábamos parte del mismo barco. En este punto, quiero agradecer y decir a todos aquellos con los que trabajé y cuyo nombre no voy a mencionar por miedo a olvidarme de alguno, que gracias a ellos Motor 16 cumple 35 años. De hecho, por esa fortaleza creada a través de los años en el área periodística, hemos podido salvar los diferentes

entretos gerenciales que nos han tocado en suerte. Hoy, como ayer, nuestra fuerza sigue estando en los contenidos, pruebas y comparativas contrastadas y de calidad. Tenemos también el compromiso de ser correa de transmisión de todo lo que se produce entre las marcas y los compradores que quieren cambiar de coche y estar bien informados. Algo no siempre fácil, ya que, en ocasiones, por decir la verdad, tenemos que pagar un precio con la marca de turno. Menos mal que el tiempo es un juez insobornable que quita, da razones y pone a cada uno en su sitio. En resumen, estamos satisfechos de haber llegado hasta aquí y de lo que representamos. Somos optimistas sobre el futuro siempre que seamos capaces de subirnos en la última ola de la innovación sin perder nuestras señas de identidad. Tenemos muy claro quiénes son nuestros amigos, por eso respaldamos sin fisuras a las marcas automovilísticas, industria auxiliar y todo lo que tiene que ver con un sector que nos ha acompañado estos años, facilitándonos información y un apoyo comercial imprescindible. Gracias también a unos lectores que son líderes de opinión y centro de toda esta trayectoria. Por último, permítanme una mención especial, unida a un abrazo para los socios y compañeros de fatigas María Jesús Beneit, Pedro Martín, Andrés Mas, Javier Montoya y Alfonso J. Nieto. Todos forman parte de la mejor historia de Motor 16.

Tenemos el compromiso de ser correa de transmisión de todo lo que ocurre en este mundo del automóvil y respaldamos sin fisuras a las marcas automovilísticas, industria auxiliar y todo un sector que nos ha acompañado estos años, facilitándonos información y un apoyo comercial imprescindible. Y gracias, por supuesto, a unos lectores, líderes de opinión, que son el centro de toda esta trayectoria.

Motor 16

Edita:
 GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
 Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad: Luis Espinosa de los Monteros
 publicidad@motor16.com
 Teléfono: 91 685 79 69-629 748 793
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.





NO INVENTAMOS LA FAMILIA,
PERO SÍ EL COCHE QUE VA CON ELLA.



NUEVO CITROËN BERLINGO

DE LOS CREADORES DEL BERLINGO

2 tallas con 5 y 7 plazas
19 ayudas a la conducción
4 tecnologías de conectividad
Volumen de maletero de hasta 1.050 l
3 asientos individuales escamoteables
28 espacios guarda objetos ingeniosos
incluyendo Modutop®
Luneta trasera abrible

DESDE
14.990€⁽¹⁾



INSPIRED
BY YOU

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo Berlingo Talla M BlueHDi 75 FEEL 14.990€ (Impuestos, transportes y Operación Promocional incluidos), para clientes particulares que entreguen un vehículo de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 31 de octubre y matriculados hasta el 31 de octubre de 2018. PVP recomendado para el cliente que no financie: 15.790€. Modelo visualizado Nuevo Citroën Berlingo talla M BlueHDi 100 S&S SHINE con Pack XTR y pintura metalizada desde 17.300€. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

Gama NUEVO BERLINGO: Consumo medio (L/100Km): 4,1 a 6. Emisiones de CO₂ (g/Km): 108 a 130

SUMARIO

Nº 1.738 · 23 de octubre al 5 de noviembre de 2018
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA HYUNDAI I40

La marca coreana renueva su sedán más grande con estética retocada y un nuevo motor diésel con dos niveles de potencia.

10.- HOLDEN TIME ATTACK

Para celebrar el 50 aniversario de la marca australiana, se ha creado este concept que nunca verá la luz.

12.- FOTOS ESPÍA

Los futuros lanzamientos, fotografiados en pleno proceso de pruebas.

14.- EN PORTADA TODOS LOS SUV DE LA HISTORIA DE SEAT

Desde el Salsa Emoción Concept del año 2000 hasta el Seat Tarraco, nuevo buque insignia de la marca española, reunimos todos los SUV que el fabricante español ha creado a lo largo de su historia.

22.- CUPRA ATECA

El nuevo Cupra Ateca es un todocamino de 300 caballos que combina lo mejor de varios segmentos. Y por relación entre precio y prestaciones pone en aprietos a unos cuantos SUV premium.

26.- CUATRO RUEDAS LAMBORGHINI URUS

Posiblemente el SUV más brutal que se pueda encontrar en el mercado. El Lamborghini Urus es un superdeportivo disfrazado de todocamino.

34.- HYUNDAI NEXO

La apuesta tecnológica de Hyundai llega a su máxima expresión con el Nexo, un modelo de pila de combustible que nos trae hoy la conducción del futuro.

38.- ASTON MARTIN DB11 V8 COUPÉ

Este Aston Martin DB11 V8 Coupé hereda la esencia de los clásicos vehículos de la marca de Gaydon que ha creado una máquina para disfrutar de la conducción y, como no podía ser de otra manera, para presumir.

46.- AUDI Q8 50 TDI

El primer SUV deportivo de la marca de los aros aglutina no

8



26



58

38



34



46

solo el poderío tecnológico de Audi sino también el encanto de una carrocería distinta y de unos acabados de lujo.

52.- KIA CEED 1-0-T-GDI LAUNCH EDITION

La tercera generación del Kia Ceed mantiene virtudes de sus antecesores y potencia facetas que le permiten tutear a los rivales más sólidos de su clase.

58.- JEEP WRANGLER

La cuarta generación del Wrangler llega con más fuerza que nunca. Matiza su imagen, remata el

interior con más calidad, estrena dos nuevos motores y se rodea de una tecnología sumamente avanzada en materia de seguridad.

60.- NISSAN QASHQAI 1.3 DIG-T

El Qashqai estrena un moderno propulsor de gasolina de 1,3 litros con 140 y 160 CV, el más potente también disponible con un cambio DCT de doble embrague.

62.- LA SEMANA 64.- +INTERESANTE LA EVOLUCIÓN DEL

VOLKSWAGEN GOLF
El compacto alemán es, posiblemente, el mayor icono de la historia del automóvil en Europa. Así ha cambiado en estos 35 años.

**68.- EL SUPERVENTAS
ESPAÑOL, DEL RENAULT 9 AL
MÉGANE**
La familia compacta de Renault -que comenzó con el R9/R11, siguió con el Renault 19 y ahora continúa con el Mégane- es el modelo más vendido en España en los 35 años de historia de Motor16.

70.- LOS 35 COCHES DEL

35 años
Motor 16

35 años Motor 16

1983 / 2018

82



Motor 16

Motor 16

Motor 16

Motor 16

60



22

Tecnología de vanguardia.

108.- CITROËN
Innovación y diseño.

114.- DS
Una nueva era.

116.- FCA (ABARTH, ALFA ROMEO, FIAT Y JEEP)
Un gran reto cumplido.

118.- FORD
Una larga trayectoria.

122.- HONDA
Siempre a la vanguardia.

124.- HYUNDAI
Adelantándose al futuro.

126.- KIA.
Rápido crecimiento.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca	
ABARTH	116
ALFA ROMEO	116
ASTON MARTIN	38
AUDI	44, 104
CITROËN	108
CUPRA	22
DS	114
FIAT	116
FORD	118
HONDA	122
HYUNDAI	34, 124
JEEP	58, 116
KIA	52, 126
LAMBORGHINI	26
LEXUS	128
MASERATI	130
MITSUBISHI	132
NISSAN	60, 134
OPEL	136
PEUGEOT	138
RENAULT	68, 144
SEAT	14, 148
SKODA	152
SSANGYONG	156
SUBARU	157
TOYOTA	158
VOLKSWAGEN	64, 160
VOLVO	162

128.- LEXUS
Híbridos con marchamo premium.

130.- MASERATI
Una experiencia única.

132.- MITSUBISHI
Eficiencia 4x4.

134.- NISSAN
Nos trae el futuro.

136.- OPEL
Sello alemán.

138.- PEUGEOT
El largo camino hacia la excelencia.

144.- RENAULT
Estrategia de futuro.

148.- SEAT
Cupra, sello propio.

152.- SKODA
Funcionalidad emocional.

156.- SSANGYONG
Imparable crecimiento.

157.- SUBARU
Fiel a sí misma.

158.- TOYOTA.
Apuesta firme por los híbridos.

160.- VOLKSWAGEN
Sin excusa para cambiar de coche.

162.- VOLVO
Un gran salto adelante.

166.- NORTHGATGE.
Soluciones flexibles de movilidad.

168.- DECARRERAS LOS 35 PILOTOS
Un repaso a los pilotos que han escrito las páginas de la historia del automovilismo en estos 35 años.

178.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

NUEVO AUDI Q8



Siempre tiene que haber algo entre el antes y el después.

Cuando pensabas que no quedaba nada más por ver, descubres una nueva dimensión con el nuevo Audi Q8 y su diseño llamado a revolucionarlo todo. Toda la potencia de un SUV, sus líneas de coupé, pantallas táctiles y hápticas y su tecnología de alto nivel de asistencia a la conducción, te darán la bienvenida a la octava dimensión.

www.audi.es/Q8

Audi Q8 50 TDI quattro 210 kW (286 CV) tiptronic. Emisión CO₂ (g/km): de 172 a 179. Consumo medio (l/100 km): de 6,6 a 6,8.



AUDI A1: YA SE FABRICA EN MATORRELL

La producción de la segunda generación del A1 ya está en marcha en la planta de Seat de Martorell, que se encargará en exclusiva de la fabricación del nuevo modelo pequeño de Audi, que comparte su plataforma MQB A0 con los Seat Ibiza y Arona, ensamblados también en la factoría catalana.

EL RENEGADE PHEV, EN MELFI

La planta italiana de Melfi, que ya ha producido 742.000 unidades del Renegade, está comenzando los preparativos para fabricar la versión híbrida enchufable del modelo más compacto de Jeep, cuyo lanzamiento está previsto para principios de 2020. FCA invertirá en este proyecto más de 200 millones de euros.



NOVEDADES EN OPEL HASTA 2024

Opel lanzará ocho modelos nuevos o renovados hasta 2020, destacando los nuevos Corsa y Vivaro, o el sucesor del Mokka X. A finales de 2020 la marca alemana tendrá cuatro vehículos electrificados, y la electrificación llegará a toda la gama en 2024.



PROTOTIPOS DEL POLESTAR 1

Una fábrica de Goteborg (Suecia) especializada en prototipos ha empezado a fabricar, de manera casi manual, los 34 vehículos de prueba del coupé eléctrico Polestar 1 que serán usados en crash test, pruebas climatológicas o ensayos de conducción en carretera. En cambio, los modelos de serie se producirán en China.

Nuevo motor diésel Smartsdream de 1,6 litros
Hyundai actualiza el i40 por dentro y por fuera

Hyundai acaba de renovar su berlina i40 con mejoras en su diseño, nuevas funciones de seguridad y motores más eficientes. Los cambios estéticos afectan a las dos carrocerías de la gama, sedán y familiar Cross Wagon, destacando el nuevo frontal con parrilla en cascada, que es seña de identidad de los últimos productos de la firma coreana. Además, aparecen nuevas llantas de aleación de 18 pulgadas, como complemento a las de 16 de

serie. Hyundai ha revisado también la familia de motores para rebajar el consumo y adecuarse a la nueva norma de emisiones Euro 6d Temp. De ahí que aparezca el nuevo diésel Smartsdream de 1,6 litros, recientemente aplicado al Tucson y al i30, y que ofrece dos niveles de potencia: 115 y 136 CV, el primero con 28,6 mkg de par máximo y el segundo con 32,7 mkg. Además, cada uno se asocia a un tipo de transmisión, pues el 1.6 CRDi 115 tiene cam-

bio manual de seis marchas –consumo medio entre 4,3 y 4,6 l/100 km, y emisiones de CO2 entre 113 y 120 g/km–, mientras que el 1.6 CRDi 136 monta la caja automática 7DCT de doble embrague y siete velocidades –gasto entre 4,3 y 4,7 litros, y emisiones de 112 a 123 g/km–. Y el i40 ofrece también el motor de gasolina 1.6 GDI, con 135 CV y disponible sólo con caja manual de seis marchas: gasto de 6,2 a 6,7 l/100 km y emisiones entre 142 y 153 gramos.



▶▶ En el frontal del i40 cambia la parrilla, que ahora comparte el diseño en cascada con otros modelos de Hyundai. Además, se ofrecen nuevas llantas de 18 pulgadas.



PARA PENSAR

460

caballos rinde el V8 biturbo de las nuevas versiones GTS de la gama Panamera

Los Porsche Panamera GTS y Panamera GTS Sport Turismo ganan 20 caballos frente a los anteriores, lo que les permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos o alcanzar 292 km/h –289 en el GTS Sport Turismo–.

EL PUNTAZO

El 25 de octubre se presenta oficialmente en Amsterdam el VW T-Cross, el nuevo SUV que producirá Volkswagen Navarra, cuya planta de Landaben ya fabrica los coches de preserie.



Ford, Volkswagen y Siemens

Nuevas tecnologías para reducir riesgos en cruces

Casi al mismo tiempo, Ford y Volkswagen han hecho públicos sus investigaciones sobre seguridad en cruces, uno de los escenarios con mayor riesgo. En el caso de Ford, el objetivo es acabar con los semáforos en rojo, pues la firma americana trabaja en el IPM (Intersection Priority Management), que evitaría que los vehículos se detuvieran en los cruces, pues al estar interconectados disminuirían la velocidad o acelerarían para evitar colisiones. La clave está en el sistema de comunicación V2V de los Mondeo usados en las

pruebas, que transmiten su ubicación, la dirección de movimiento y su velocidad, y que al percibir la cercanía de un cruce y de otros vehículos, calcula la velocidad idónea para atravesar la intersección con seguridad y sin detenerse. En cuanto a Volkswagen, trabaja con

Siemens para que los vehículos puedan comunicarse con los semáforos, de modo que el conductor conozca la secuencia de luces en

verde para ajustar la velocidad, regulación que más adelante sería automática gracias a un asistente. Y el proyecto busca también

que los coches sepan de la presencia de peatones o ciclistas en los cruces al ser informados por detectores instalados en la vía.

▼ Abajo, a la izquierda, una de las secuencias de aproximación simuladas por Ford, donde ningún vehículo se detiene. A la derecha, uno de los supuestos probados por Volkswagen.



Un McLaren 'casi' de carreras

720S Track Pack: 0 a 200 km/h en 7,8 segundos

Los propietarios del McLaren 720S que quieran explotar todas las posibilidades del superdeportivo británico en un circuito están de enhorabuena, pues la marca acaba de lanzar un Track Pack que aprovecha soluciones usadas en el 720S GT3 de competición y ha sido desarrollado en seis pistas europeas con ayuda de pilotos invitados, aunque la mayoría del kilometraje corrió a cargo de los miembros del McLaren Automotive Factory Drivers. El Track Pack rebaja el peso del conjunto 24 kilos, sustituye los elementos aero-

dinámicos normales por unos de fibra de carbono –incluido el alerón trasero activo–, equipa iluminación en el vano motor y monta llantas específicas y escape deportivo. Dentro destacan los asientos Racing de

fibra de carbono –mismo material usado en las levas de cambio–, el volante en piel Alcantara, los arneses

▶▶ El 720 S Track Pack cuesta 256.500 euros, 32.400 más que el normal.

de seis puntos de anclaje y las barras antivuelco de titanio. Dispone del sistema de telemetría MTT de

McLaren, y gracias a los 720 CV de su V8 4.0 de doble turbo acelera de 0 a 200 km/h en 7,8 segundos.





ESTRENO DEL 308 TCR EN ESPAÑA

El Peugeot 308 TCR, diseñado por Peugeot Sport para competir en circuitos, debutó con victoria en su primera aparición en nuestro país, con ocasión de las dos carreras del CER disputadas en el Jarama. Tiene un motor de 350 CV y 42,9 mkg, y equipa discos de freno de 378 milímetros delante y 270 detrás.

VOLKSWAGEN POLO GTI R5

Tras 20 meses de desarrollo y 10.000 kilómetros de duras pruebas, Volkswagen Motorsport ya tiene listo su nuevo Polo GTI R5, que pesa 1.230 kilos y acelera de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos con su motor 1.6 de inyección directa. Las primeras unidades serán entregadas a los equipos de rallies en noviembre.



Holden Time Attack Concept

El prototipo que no pasará de la **realidad virtual**

Para conmemorar el 50 aniversario de la primera victoria de un Holden en Bathurst, uno de los circuitos clásicos en Oceanía, la marca australiana de General Motors ha diseñado el Holden Time Attack Concept, ideado para una especialidad que va tomando auge en el automovilismo deportivo: las 'time attack', o pruebas cronometradas a una sola vuelta. Aunque, como aclara el director de Diseño de Holden, Richard Ferlazzo, el Time Attack

Concept sólo es un prototipo virtual, destinado a mostrar las posibilidades de las herramientas de diseño de la marca a la hora de recrear formas o tecnologías, e incluso de generar animaciones que simulen el comportamiento dinámico de un vehículo, pues los diseñadores de Holden, desde su estudio en la ciudad de Melbourne, crean 'concept cars' para el resto del grupo GM.



▲ Después de ser diseñado virtualmente, el Time Attack Concept fue convertido en 'realidad' gracias a una impresora 3D y a un video de alta definición.



▲ Para dar servicio al creciente número de clientes de la marca con vehículos electrificados, Mercedes-Benz ha desarrollado un wallbox de carga doméstica de 22 kW.

Mercedes-Benz 'Driven by EQ'
Todos los **modelos, electrificados** para 2022

De aquí a 2022 la firma de Stuttgart quiere introducir diversas versiones electrificadas en cada segmento, hasta totalizar más de 130 variantes, que irán desde vehículos totalmente eléctricos, animados por batería o pila de combustible, hasta híbridos enchufables y modelos con red de 48 voltios dotados de EQ Boost. En esa estrategia se encuadra el EQC, primer coche de la marca EQ y que llegará en 2019, o medidas como las tomadas por Smart, que desde 2017 sólo venía de versiones eléctricas en Norteamérica y Noruega, lo que también sucederá en Europa en 2020.



seat.es/leon

Es el momento de aprovechar este momento.

Nuevo **SEAT León Edition** por **13.990€.**

Sujeto a financiación.

5 AÑOS GARANTÍA ASISTENCIA MANTENIMIENTO

Ahora más equipado con:

- Llantas de aleación.
- Pantalla táctil a color.
- Sensor de parking trasero.
- Climatizador bi-zona.
- 7 airbags y frenado automático post-colisión.



Consumo medio combinado de 4,0 a 6,7l/100 km. Emisiones de CO₂ de 106 a 152 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para León 5 puertas 1.0 TSI 85 kW (115 cv) St&Sp Reference EDITION por 13.990€ para clientes particulares que presenten la documentación de un Vehículo de Ocasión de más de 4 años de antigüedad. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/10/2018 para clientes particulares que financian a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 10.500€, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado León FR con opcionales.



Peugeot 208

Lo veremos en el próximo **Salón de Ginebra**

Sorprendido de nuevo por nuestros 'espías' de CarPix, esta vez en el sur de Europa, el nuevo 208 compartirá la nueva plataforma CMP con el DS 3 Crossback y tendrá también una variante cien por cien eléctrica. Su imagen tomará rasgos del nuevo 508 y podría tener dos versiones GT: una de 225 CV de gasolina... ¡y otra eléctrica!

**FOTOS
ESPIA**



EL NUEVO RENAULT ZOE, DE CAMINO

La segunda generación del Zoe, el utilitario cien por cien eléctrico nacido hace seis años y convertido en 'best seller' europeo de su clase, estará listo para su comercialización a lo largo de 2019. A la vista de los primeros prototipos de pruebas, se especula con un ligero aumento de talla, aunque parece que conservaría —al menos en un primer momento— la actual batería de 41 kWh y el motor eléctrico R110.

**FOTOS
ESPIA**



EL NUEVO AUDI A6 ALLROAD RUEDA EN CIRCUITO

Cómo no, el circuito alemán de Nürburgring está siendo escenario de las pruebas finales de puesta a punto de la nueva generación del A6 Allroad. La carrocería tiene ya menos camuflaje que en las fotos tomadas hace meses, lo que da idea de la proximidad de su aparición, pero las zonas más susceptibles de introducir cambios frente al A6 Avant —paragolpes, pasos de rueda...— permanecen todavía ocultas.

► Todo apunta a que el nuevo Audi A6 Allroad será presentado en marzo de 2019, durante el próximo Salón de Ginebra.



◀ El T-Roc Cabrio está dotado de una capota de lona eléctrica y tiene un interior de cuatro plazas.

**FOTOS
ESPIA**



Volkswagen T-Roc Cabrio El heredero crossover del Golf Cabrio

La gama del T-Roc se multiplicará en breve, y si hace unos meses sorprendíamos la deportiva versión R por carreteras alemanas —podría compartir el motor 2.0 TSI de 300 CV con el Cupra Ateca—, ahora ha sido el turno del T-Roc Cabrio, un cuatro plazas con techo de lona de accionamiento eléctrico que, en apariencia, conserva la altura libre al suelo del resto de versiones. Su estreno oficial, no antes de 2020.

Sustituirá al Spaceback Se llamará **Skoda Scala**

Presentado en el Salón de París aún como 'concept' y bautizado Vision RS, el modelo que sustituirá el próximo año al Spaceback se llamará Scala, un compacto de cinco puertas que estrena un nombre procedente del latín, donde significa 'peldaño' o 'escalera'. Además, será el primer vehículo de la firma checa que luzca el nombre de la marca centrado en la zaga.



▲ El Scala rivalizará, entre otros, con León, Mégane, Focus y 308.



Nuevo Ford Focus

Por
13.900€

Financiando con FCE Bank hasta fin de mes



Desafía los límites de lo imaginable.

El nuevo Ford Focus representa la máxima expresión del diseño y la tecnología. Además de estar perfectamente ideado para la ciudad, reafirma su personalidad con el cuidado en sus acabados, líneas de corte vanguardista y marcada inspiración deportiva. Bienvenido a la conducción del futuro, porque éste es tu Focus. Descubre más en **ford.es**



Go Further

GAMA FORD NUEVO FOCUS CONSUMO COMBUSTIBLE COMBINADO DE 3,5 A 6 L/100KM. EL CONSUMO DEPENDE DE LA CONDUCCIÓN QUE SE HAGA DEL VEHÍCULO. EMISIONES DE CO₂ DE 91 A 136 G/KM. Valores de consumo y emisiones de CO₂ medidos según ciclo NEDC (directamente o por correlación de WLTP/ CO₂MPAS) y Reglamento UE 2017/1151. Podrían variar en función de los procedimientos de homologación.

Focus Trend 1.0 Ecoboost 74kW (100cv). La oferta incluye IVA, transporte, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dtos. promocionales, entrega de un vehículo usado propiedad del comprador, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 36 meses en Financiación Convencional y 25 meses en MultiOpción. Operación sujeta a valoración crediticia. El modelo visualizado puede no coincidir con el vehículo ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. **ford.es**



Dos décadas pensando en SUV



Hasta ahora, nadie en el mundo había conseguido reunir todos los SUV de la historia de Seat. Desde el Salsa Emoción Concept del año 2000 hasta el Seat Tarraco, nuevo buque insignia de la marca española. Motor 16 lo ha logrado para celebrar su 35 aniversario.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Decía el gran inventor Vincent Thomas Lombardi que el único lugar en que el éxito está antes que el trabajo es en el diccionario. Seat se ha aplicado este principio a lo largo de toda su historia, pero sobre todo durante las últimas dos décadas en las que ha conseguido el mayor reconocimiento a su trabajo a base de esfuerzo y de hacer bien las cosas. Y con motivo de nuestro 35 aniversario, nos ha parecido un buen momento para hacer balance de la historia de la marca española en cuanto al segmento todoca-

mino se refiere. El que más crece, el que más vende, el que más innova o el que más asombra. En definitiva, coches con una filosofía que desde el minuto uno Seat supo captar y que desde el minuto dos, la marca española ha sabido colocar al alcance de los usuarios con argumentos claros y contundentes. Pero hasta llegar a ese punto la firma de Martorell no ha recorrido precisamente un camino de rosas, sobre todo en tiempos en los que había muchas y buenas ideas pero poco dinero para llevarlas a cabo. Y lo cierto es que los ingenieros y diseñadores tenían las cosas más que claras, sobre todo cuando en el año 2000 presentaron en el

Salón de París el Seat Salsa Emoción. Tan claras que el concept ya sorprendía con características poco habituales entonces, pero que en la actualidad, 18 años después, han ido poniéndose de moda y formando parte del equipamiento de serie de muchos de los modelos de este segmento, incluidos los de la propia marca. Suspensión regulable, salpicadero con pantallas configurables, diferentes modos de conducción, arranque por botón, sistema de visión nocturna... La lista es interminable, y aunque ya no lo recordamos, en aquella época nos mostraban tecnologías y sistemas que nos dejaban con la boca abierta, y hoy ya lo



consideramos tan normal que lo consideramos casi obligatorio hasta en modelos de precio asequible. Cada concept presentado tiene su historia y su porqué, y muchos de ellos han sido piezas clave en la evolución, progreso y éxito de Seat a lo

largo de su historia. Y pocas marcas pueden poner a tu disposición tantos pedazos de su historia como Seat. La división 'Seat Coches Históricos', con Isidre López a la cabeza, ha sido capaz de hacerlo y de darnos la oportunidad de realizar

un mágico paseo a través del tiempo y de seis SUV concept que fueron marcando el curso de la historia de la marca. Piezas clave que han permitido tener hoy una gama de tres modelos SUV y más de 50 versiones para todos los gustos.

DESDE 2000 SEAT HA IDO PRESENTANDO REGULARMENTE TO DOCAMINOS EN FORMA DE CONCEPT. ESTA ES SU HISTORIA

Seat Salsa Emoción / Salón de París 2000

El primero en llegar

El Salsa Emoción puede que sea uno de los modelos más importantes en la historia de Seat, aunque se presentase como un concept. Marcó el camino.

En el año 2000 apenas se vendían en el mercado español diez modelos del segmento todocamino, un segmento que todavía estaba lejos de ser una tendencia imparable como en la actualidad. Sin embargo, ese año Seat presentó en sociedad su Salsa Emoción, un todocamino elegante, aerodinámico, deportivo y urbano, diseñado por el genio Walter de Silva. El Salsa Emoción era un concept ilusionante en una época en la que Seat tenía pocas posibilidades de arriesgar en modelos

nuevos y sí de vender bien la gama de seis coches con la que contaba entonces. Ilusionante y adelantado a su tiempo. El Salsa Emoción contaba con una suspensión oleoneumática de altura variable en función de tres programas: en Street, la altura al suelo es de 240 mm; en Off Road es 310 mm, 70 mm más alta; y en posición intermedia funciona el modo Sport. Un avance de lo que 18 años después forma parte del equipo de serie de muchos modelos de calle. Además, el coche se arran-



▲ El interior del Salsa destaca porque avanzaba tecnologías ahora muy habituales.

caba con un botón, como ahora. Y detrás contaba con dos posavasos con grifos para servir agua –de un depósito refrigerado de medio litro de capacidad–. Tracción total, motor V6 y retrovisores con visión nocturna completaban la dotación.



▲ El IBX mide 4,26 metros de longitud y 1,62 de altura, por lo que entraba de lleno en el segmento de los todocaminos compactos.

Seat IBX / Salón de Ginebra 2011

Con él comenzó todo

Desde el Salón de Ginebra de 2011 al de 2016 pasaron cinco años, justo lo que tardaron los diseñadores de Seat en poner a punto el Ateca, el primer todocamino de verdad ultimado por la marca española. Pero el IBX abrió camino.

Seat lo llamaba Coupé Deportivo Eléctrico, pero en realidad el IBX marcaba un antes y un después en la trayectoria de la marca porque significaba que Seat estaba preparada para lanzar su primer todocamino. El que era jefe de diseño de Seat por entonces, Luc Donckerwolke, comentaba refiriéndose a él que “el IBX ha sido desarrollado a partir del banco genético

de nuestra próxima generación de vehículos. Este ADN de diseño estará presente en cada uno de nuestros modelos”. El IBX tuvo sus puertas cerradas durante todo el Salón y sus lunas tintadas impedían ver el interior. La razón de esto era de peso: el IBX estaba realizado sobre la base de un Altea y el interior era el de ese monovolumen, vendido por Seat entre 2004 y

2015. Pero lo importante del IBX es que era la primera vez que un crossover con forma de Concept se acercaba de verdad a lo que podría ser un modelo de serie, el que después se materializó en el Ateca. Además, el IBX contaba con un sistema de propulsión híbrida que ya en 2011 se ponía al nivel de los modelos más respetuosos con el medio ambiente.



▲ La suspensión regulable en altura permitía elegir varios escenarios.

Seat Tribu 2007 / Salón de Francfort 2007

Escaparate de innovación

En 2007 Seat ya ensayaba en su Tribu un sistema de pantallas táctiles que ocupaban prácticamente medio salpicadero. Eran unos visionarios.

El Tribu se adelantaba al futuro con detalles que por entonces nos sonaban casi a ciencia ficción. Así, en el túnel bajo el salpicadero, el concept de Seat contaba con entradas para MP3, con conexión USB, iPod y conexión a internet. Además, en el interior se recurría a materiales robustos que además eran reciclables y de fácil limpieza. Y el salpicadero mostraba una gran pantalla táctil que ahora ya, 11 años después, se empieza a ver incluso en modelos del segmento urbano. Otro detalle de futuro era el selector de modos de con-

ducción, aunque en realidad fue el Salsa el que los estrenaba siete años antes. Así, en una primera pantalla auxiliar ubicada a la izquierda se indicaba, si se seleccionaba el modo Urban, la información del tráfico, la marcha insertada en el caso de circular en modo Sport y la brújula en el modo Freerun. La segunda de las pantallas auxiliares mostraba información del navegador, velocidad en formato digital con cronómetro y, por último, inclinómetro en Urban, Sport y Freerun respectivamente. La amortiguación era regulable y



▲ Una luna panorámica y una pantalla táctil de gran tamaño. De moda 11 años después.

se podía saber la presión de los neumáticos, unas espectaculares ruedas con llanta de 20 pulgadas. Y a nivel diseño ya se notaba que se ponía especial énfasis en los faros. Los pasos de rueda perdían su forma circular, y así los tiene el Ateca.

Seat 20V20 / Salón de Ginebra 2015

Adelantando el futuro

Con unas medidas similares a las del nuevo Tarraco pero con un diseño coupé en línea con las últimas tendencias en todocamino. Así era y es el 20V20.

En el Salón de Ginebra de 2015, el 20V20 era el encargado de mostrar la visión que Seat quería dar de su marca a cinco años vista. Por un lado, con un nuevo lenguaje de diseño y, por otro, con el posicionamiento de la marca mucho más cerca de un cliente joven que busca osadía en el diseño, carácter, la mejor tecnología y la máxima conectividad. Ya entonces Seat pensaba en segmentos más altos y de mayor rentabilidad, segmentos que ahora se van a frecuentar, comenzando por el nuevo Tarraco. Pero, además, el 20V20 de

verdad adelantaba el futuro de la marca, ya que el León que llegará el año que viene podría tener su versión crossover con un aire similar al de este concept, aunque con un tamaño inferior a los 4,66 metros de largo que mide. Los ingenieros de la marca ya anunciaban para el 20V20 motores de todo tipo, incluidos los híbridos enchufables. Un tipo de propulsión que ya está confirmada para el Tarraco con 210 CV de potencia y 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico, con emisiones medias por debajo de 50 g/km. Con gran-



▲ Las medidas interiores del 20V20 son comparables a las de un Tarraco.

des llantas de 20 pulgadas, una batalla de 2.791 mm y unas generosas vías, el 20V20 ofrece proporciones robustas y un espacio generoso a pesar de su línea de techo tendida. Puede que sea el concept más importante de la historia de la marca.



▲ Los faros comenzaban a llamar la atención de los diseñadores.



▲ Arranque extraíble, una de las curiosidades del 20V20.



LOS ÚLTIMOS CONCEPT HAN SIDO MUY ATRACTIVOS

Seat León Cross Sport / Salón de Francfort 2015

Mezcla de conceptos

En 2015, y para acaparar la atención de los visitantes del Salón de Francfort, Seat diseñó el León Cross Sport. Una mezcla de León Cupra y todocamino.

El León Cross Sport de 2015, junto al 20V20 ya analizado, se convirtió en toda una declaración de principios sobre la dirección que estaba adoptando Seat para los años que llegaban, con nuevos productos en los segmentos crossover y SUV. En este caso, el León Cross Sport concept heredaba sus prestaciones del León Cupra, con el motor de dos litros y 300 CV de potencia, y una aceleración de cero a 100 km/h en tan solo 4,9 segundos. Asimismo, la tracción a las cuatro ruedas

controlada por un bloqueo electrónico del diferencial y una distancia al suelo aumentada en 41 milímetros respecto al Cupra, garantizan la diversión al volante, incluso en carreteras con asfalto en malas condiciones. La idea era muy buena porque mezclaba dos segmentos para nada antagonicos con un resultado extraordinario. Lástima que cuando se ponen los números sobre el papel muchas veces un buen proyecto no es viable. Y el Cross Sport se quedó en el museo.



▲ Asientos específicos de tipo baquet para una mezcla de Cupra y todocamino.

► El León Cross Sport tiene una altura libre al suelo 41 milímetros mayor que el Cupra.



Seat Ateca X-Perience / Salón de París 2016

Filosofía todocamino al límite

Seat quiso llevar al límite la filosofía todocamino en el Salón de París del año 2016. Lo hizo con el Ateca X-Perience, un Ateca todoterreno.

Si el usuario de un Ateca conduce normalmente el 95% del tiempo por asfalto y el 5% restante por caminos o nieve; el posible cliente del concept que Seat presentó en el Salón de París en 2016 dedicaría un 25% al uso 'off road'. Porque con el X-Perience, Seat trataba de exprimir las posibilidades del Ateca demostrando que, llevando la preparación al límite, el todocamino español podría subirse por las paredes. Para ello, le instaló neumáticos de mayor perfil con dibujo específico 'offroad' sobre llantas de 18 pulgadas y di-

seño exclusivo, unas molduras negras en los pasos de rueda, unos estribos laterales más marcados, una excelente altura libre al suelo y, finalmente, protecciones delanteras, un poderoso cubrecárter, y protectores para los faros antiniebla. Además, se eligió una pintura que no se raya con un color relacionado con la naturaleza llamado Olive Green Matt, remarcado con tonos naranjas en los detalles para darle un aspecto más técnico. A todo ello se le sumaba la tecnología disponible en los Ateca de serie con tracción total 4Drive.



▲ En el interior se utilizaban materiales textiles más resistentes. Y nuevos colores.

◀ El color Olive Green Matt –verde olivo mate– no se raya, y le da al coche un toque aventurero muy marcado.



Nuevo Hyundai TUCSON

Tu recompensa.



¿Suerte en la vida? Es posible. Pero tú sabes que esa suerte te la has ganado con tu dedicación en todo y a todos. Y es que, cuanto más te esfuerzas más suerte tienes ¿a que sí? Como el Tucson: a través del trabajo y la innovación, Hyundai ha creado un SUV que aúna la **última tecnología en seguridad** y conectividad con la distinción y comodidad de un diseño interior y exterior únicos. Disfruta de su nueva **pantalla táctil** Display Audio de 7" con Apple CarPlay™ y Android Auto™. Obsérvalo todo con su monitor 360° con selector de ángulo de visión. Y siéntete seguro con su **Tracción HTrac 4x4** y los increíbles faros Bi-LED automáticos. Ah y si quieres, también tiene una **versión híbrida ligera de 48 voltios**. ¿A qué esperas? Súbete, estás de suerte, tu recompensa ha llegado.



Gama Hyundai Tucson: Emisiones CO₂ (gr/km): 123-175. Consumo mixto (l/100km): 4,7-7,7.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Modelo visualizado: Tucson Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es

GAMA EN AUMENTO MÁS DE 50 VERSIONES DISPONIBLES

Seat Arona

El todocamino de **acceso**

Desde 17.600 euros hay disponible en el mercado español un Arona con motor de gasolina 1.0 TSI de 95 caballos. Pero la gama del pequeño todocamino de acceso al segmento SUV de Seat está compuesta por 20 versiones diferentes, con alternativas para todos los gustos. Este todocamino de 4,14 metros de largo se aprovecha de parte de la tecnología del Grupo Volkswagen, de modo que emplea la plataforma MQB A0, hay disponible un Arona TDI de hasta 115 caballos, se ofrece el cambio automático DSG de 7 marchas, hay variantes de gas natural comprimido TGI e incluso versiones FR de corte deportivo asociadas a las versiones más potentes, como el 1.5 TSI de 150 CV.



▲ Hay un Arona disponible por menos de 18.000 euros. Todos son de tracción delantera.

Seat Ateca

Un éxito sin **precedentes**

El Ateca está logrando un éxito sin precedentes en la historia de la marca, potenciado sin duda alguna por la gran acogida del mercado español. Y es que en Seat han conseguido diseñar un todocamino de generosa habitabilidad y gran maletero, con toda la tecnología y seguridad disponibles en el Grupo VW y con un comportamiento que no tiene nada que envidiar al ofrecido por el Seat León, a pesar de su mayor altura y peso. La gama Ateca está formada por 24 versiones, en base a combinar tres motores de gasolina, con 115, 150 y 190 caballos, y un diésel 1.6 TDI de 115 caballos, aunque en breve la gama volverá a contar con motores de gasóleo de mayor potencia.



▲ Con tracción delantera o total y hasta 24 versiones diferentes, el Ateca está arrasando.

Seat Tarraco

El nuevo **buque insignia**

El nuevo buque insignia de Seat, que comparte la plataforma MQB con el Ateca, llega en enero a partir de unos 30.000 euros y se convierte por derecho propio en el modelo de mayor calidad, seguridad y tecnología de la historia de la marca. Con 5 ó 7 plazas, el Tarraco mide 4,73 metros de largo y en España su gama mecánica estará compuesta por cuatro propulsores, dos de gasolina y dos diésel, con 150 y 190 caballos en el primer caso y 150 y 190 caballos también en los motores de gasóleo, preparados ya para pasar las más estrictas homologaciones. El Tarraco tendrá de serie dos filas de asientos, pero por unos 1.000 euros más se podrá solicitar la tercera fila, con dos plazas extra.



▲ Llega en enero y se va a convertir en el modelo de referencia en la gama Seat.

EL 'MAKING OF'
Despliegue espectacular

Movilizar seis coches del museo de Seat requiere un despliegue brutal, pues esos vehículos no están homologados para rodar por vías abiertas. De hecho, Salsa y Tribu no son ni siquiera concepts que puedan moverse por sí mismos, ya que carecen de motor, aunque curiosamente el Salsa Emoción pesaba tanto que cuatro personas no podíamos casi ni moverlo de cara a su colocación ideal para la foto. Por eso, para transportar esos seis vehículos junto al Tarraco —que tampoco quisieron que rodara—, en Seat recurrieron a dos trailers cubiertos más un camión con remolque de Seat Coches Históricos. La colocación, en los jardines del Hotel Bodega Mastinell, en Vilafranca del Penedes, llevó tiempo y paciencia por cuanto colocar nueve coches de estas características no es fácil. Finalmente Pablo Cofán, jefe de Prensa de Seat —de rojo—, junto a Isidre López, responsable de la colección de históricos de la marca —a la izquierda, de azul— y parte de su equipo lo hicieron posible.



◀ Modelos que tuvieron su momento de gloria habían quedado ya condenados al olvido. Pero Motor 16 les ha devuelto a la vida.

WELCOME TO



NUEVO 500X DESDE 11.900€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

DESCUBRE EL NUEVO FIAT 500X.
LA EXPERIENCIA DEL MAÑANA, HOY.

Conduce hoy con la tecnología del mañana. Nueva generación de motores Firefly turbo 1.0 y 1.3, con más potencia y menos consumo. Asistencia a la conducción y sistemas de seguridad innovadores. Conectividad avanzada, faros LED con 20% más de visibilidad y nuevo diseño. El nuevo 500X está aquí.



fiat.es

Fiat 500X Urban Serie Especial POP 1.6 E-Torq 81kW (110CV): Emisiones CO₂ de 154 a 159 g/km. Consumo combinado: de 6,7 a 7,0 l/100 km.

Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma EU 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Oferta válida para Nuevo Fiat 500X Urban Serie Especial POP 1.6 E-Torq 81kW (110CV) 4x2 exclusivamente para el color exterior Beige Capuccino (código opción 5DM); PVP Recomendado 11.900€. 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 sin condiciones de antigüedad y 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 de 11.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 11.900,00€ con 72 cuotas mensuales de 214,44€, TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 357,00€ al contado, importe total a plazos 15.796,68€, importe total adeudado 15.796,68€. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/10/2018. La versión visionada corresponde con el vehículo: Nuevo Fiat 500X City Cross 1.6 E-Torq 81KW (110 CV) 4x2 con opcionales (PVP Recomendado 16.700€).



VERTIGINOSO DURANTE LA TOMA DE CONTACTO SOMETIMOS AL CUPRA ATECA A UN RITMO DE RALLY. Y LO AGUANTA TODO



En el mercado generalista de los SUV no hay nada parecido al nuevo Cupra Ateca, un todocamino de 300 caballos que combina lo mejor de varios segmentos. Y por relación entre precio y prestaciones pone en aprietos a unos cuantos SUV premium.



▼ En la pantalla central de 8 pulgadas se pueden seleccionar los modos de conducción y visualizar mucha información. Y el Digital Cockpit, tras el volante, tiene 10,25 pulgadas, es configurable y tiene un modo 'Cupra'.



▲ El maletero, exactamente igual que el de un Seat Ateca 4Drive, cubica 485 litros y resulta suficiente para una familia.

◀ Los asientos baquet en tapicería de Alcantara, con regulación eléctrica y calefactados, cuestan 1.664 euros. La amplitud es la nota dominante.

Único en todo

Andrés Mas | amas@motor16.com

No es la primera vez que vemos un SUV de corte deportivo. La lista es inmensa y las marcas muy numerosas, pero siempre de categoría Premium: Alfa Romeo, Porsche, Mercedes, Audi, BMW, Lamborghini, Jaguar o Maserati. Prácticamente todas hace tiempo que vienen demostrando que una carrocería alta y familiar no tiene por qué estar reñida con muchos caballos, un tacto deportivo y unas prestaciones que dejarían de piedra a muchos deportivos de raza. Pero pocas veces, por no decir ninguna, un fabricante generalista –aunque a Cupra podríamos considerarla una marca a medio camino entre generalista y premium– se había atrevido a lanzar un todocamino de 300 caballos con todo lo que eso lleva aparejado. Cupra, la división deportiva de Seat, iniciando camino ya como marca independiente, se ha atrevido con el Ateca y el resultado es simplemente espectacular y único. Y lo es no porque el Cupra Ateca corra mucho, que lo hace, cumpliendo a rajatabla con lo que se espera de un 'aparato' de este nivel de potencia. El Cupra es impresionante por la manera de entregar el par, por la forma en que el coche se amolda a cada

situación gracias a sus seis diferentes modos de conducción, por la puesta a punto de su chasis y porque los ingenieros han logrado que el primer modelo Cupra sea un coche utilizable a diario y sirva para casi todo, desde llevar a los niños al colegio

hasta rodar en un circuito, pasando por ir a trabajar, de fiesta, de viaje o de tramos. El Cupra Ateca esconde bajo su capó uno de los motores más brillantes, finos y eficaces del Grupo VW, y casi podríamos decir que del mercado; y sus 300 caballos,

ahora con un nuevo filtro de partículas que le permite adaptarse a la nueva normativa, le catapultan consiguiendo aceleraciones de vértigo siempre mediante un cambio automático de doble embrague

y siete marchas DSG que no deja de sorprender por su rapidez y lo bien que gestiona el par y la potencia. Un cambio que se ha modificado de forma específica para este modelo con el objetivo de mantener

el rendimiento reduciendo el consumo. En concreto, el SUV más marchoso de su segmento anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos, nada menos que cuatro décimas menos de lo que ace-



▲ La carrocería es la del Seat Ateca, pero se añaden muchos elementos específicos como parrilla, paragolpes o escapes. Y el logo de la marca o la denominación Cupra aumentan las diferencias.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	300/5.300-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/2.000-5.200
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., DSG 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos	245/40 R19
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.376/1.841/1.601
Volumen maletero (l)	485
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	5,2
Velocidad máx. (km/h)	247
Consumo mixto (l/100 km)	7,4
Emissiones CO ₂ (g/km)	168
Precios desde... (euros)	44.900

◀ El equipo de frenos Brembo cuesta 2.447 euros y convierte al Cupra en un coche de carreras.

PRECIO **44.900 €**

EMISIONES DE CO₂: 168 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN NOS GUSTA

+ Estabilidad a toda prueba. Relación precio-prestaciones. Habitabilidad y maletero. Calidad total. Eficacia del sistema 4Drive. Rendimiento.

DEBE MEJORAR

- Rueda de repuesto opcional y de tamaño de emergencia. Capacidad del depósito de sólo 55 litros. Túnel central voluminoso.

PARA TODO EL CUPRA ATECA ES MUY POLIFACÉTICO



lera el Seat León Cupra R con 300 CV y 200 kilos menos de peso. Está claro que la tracción total del Cupra Ateca –delantera en el León– es capaz de administrar mejor el par y la potencia de este deportivo. Y el consumo medio de 7,4 l/100 km –puede superar los 10 l/100 km si nos ponemos a conducir ‘de carreras’–, ya adaptado a la nueva normativa más real, es solo 5 décimas más elevado que el que homologa el Seat León Cupra R.

Y cuando se selecciona el exclusivo modo Cupra el motor responde con genio y una inmediatez sorprendente acompañada de un sonido deportivo que consigue despertar todo tipo de emociones, todo menos molestar. La suspensión adaptativa se ajusta en modo rácing ganando firmeza y ‘sujetando’ mejor el coche en los apoyos. Y la sensación es indescriptible ya que compruebas que la estabilidad del Cupra Ateca parece no tener límites aunque pases cada vez más rápido por una curva. Lo cierto es que la base es magnífica hasta el punto de comparar habitualmente su estabilidad, aplomo y comportamiento con el del mejor de los Seat León. Pero el Cupra Ateca riza el rizo y combina con gran acierto unos modos ‘Normal’ o ‘ECO’ de conducción que antepone el confort; con los modos ‘Sport’ y ‘Cupra’ en los que parece que conduzcas el León más deportivo, pero sentado diez centímetros más alto con todo lo que ello implica en cuanto a visibilidad, anticipación, seguridad y agrado. Y a nivel mecánico este tacto deportivo se ve apoyado por lo mejor de lo mejor. Desde una dirección progresiva que convence desde el primer giro de volante hasta unos frenos que responden siempre y se muestran incansables.

Cupra quiere estar más cerca de las marcas Premium que del resto. Pero a la vez ser una marca competitiva que justifique la inversión de esos 44.900 euros sin aplicar los descuentos. Por eso, al ya elevado nivel de calidad se le une en este



**APTITUDES ‘OFF ROAD’
Con un sistema 4Drive optimizado**

El Cupra Ateca es un SUV de altas prestaciones que, además, permite salir a pistas de tierra o superar una carretera nevada sin inmutarse gracias a su eficaz sistema de tracción total y a sus modos ‘offroad’ y ‘nieve’ de serie. En concreto, el sistema 4Drive se ha optimizado para combinar un uso fuera del asfalto con las exigencias del modo ‘Cupra’. Y en el campo, esta pieza única es capaz de superar obstáculos con una facilidad que pocos esperan. De hecho pierde tan sólo un centímetro en la altura libre al suelo y, como el Ateca de Seat, su eficaz sistema de tracción total le permite hacer diabluras en campo, caminos y trialeras de dificultad media-baja. En estos casos va que ni pintado su sensor de presión de neumáticos, que permite anticiparse a la pérdida de aire en alguna rueda. Además, equipa un control de descenso o el asistente de arranque en pendiente para facilitar las cosas.



▶▶ En la pantalla se puede seleccionar la información ‘offroad’, que permite visualizar por ejemplo, el ángulo de giro de las ruedas.

caso un equipamiento que ha hecho estre-mecerse a más de un rival Premium cuya lista de opciones suma el precio de un GTI compacto. Porque el Cupra Ateca incluye de serie Control Dinámico de Chasis, selector de modos de conducción incluido programa Cupra, faros Full LED, instrumentación Digital Cockpit con modo

‘Sport View’, Navegación Plus con pantalla de 8 pulgadas, cargador inalámbrico, portón manos libres, asistente de aparcamiento con cámara de 360°, climatizador bizona, freno de estacionamiento eléctrico, levas en el volante y un amplísimo despliegue de sistema de seguridad y ayudas a la conducción.



Renault CAPTUR

Crossover by Renault



**Pantalla táctil con Smartphone Connection
Techo panorámico
Faros Full Led Pure Vision**

Renault Captur: consumo mixto (l/100km) desde 4,2 hasta 5,4. Emisión de CO₂ (g/km) desde 110 hasta 124.

PUEDA CON TODO GRACIAS A SU MOTOR V8 BITURBO DE 650 CAB ALLOS Y A SU TRACCIÓN TOTAL. NO TIENE RIVALES SIMILARES



Yo también te quiero

Te quiero en mi garaje, te quiero siempre a mi lado, en lo bueno y en lo malo, todos los días de mi vida. El Urus es una buena pareja para pasar ratos inolvidables. Y salvo que no se va sentado a ras del suelo, no tiene nada que envidiar a ningún otro Lamborghini.



URUS



Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Cuando te pones al volante de un Lamborghini Urus lo haces impresionado por su musculosa e imponente silueta, pero también un poco condicionado por lo alejado de lo que, hasta hace muy poco, entendíamos por un superdeportivo de altas prestaciones: un biplaza de poco más de un

metro de altura con un puesto de conducción casi rozando el asfalto. Sin embargo, basta recorrer unos pocos metros dominando el entorno desde una altura considerable con el todocamino de cinco plazas más potente del mundo, para que tu cabeza y tus sentidos cambien el chip a la misma velocidad de vértigo que acelera este 'carrazo' de 650 caballos y 2,3 toneladas de peso.

Está claro que conducir como si fueses encajado en el cockpit de un F1 tiene su gracia, y las sensaciones a ras del suelo son sin duda muy diferentes a las que se logran encaramando al asiento de un todoterreno, aunque te aseguro que en este caso no mucho más excitantes. Pero cuando te acostumbras a ir viéndolo todo desde otra perspectiva, contando con los mismos recursos

respecto a potencia, aceleración o estabilidad, comienzas a descubrir ventajas.

Cuentan que los participantes de una concentración Lamborghini por las carreteras del Piamonte italiano realizaron una ruta por vías de montaña y no salían de su asombro porque propietarios de los 'Lambo' Huracan y Aventador encontraron importantes dificultades para seguir el

ritmo de ese traidor llamado Urus. Y es que las carreteras de la ruta estaban bastante deterioradas, con abundantes baches y badenes, por lo que los Urus avanzaban a un ritmo endiablado sin miedo a dejarse medio coche por el camino mientras el resto sufría cada metro. Se trata tan solo de una anécdota, pero que deja clara la filosofía de un modelo único.

PRECIO		232.000 €
EMISIONES DE CO ₂ : 279 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Presencia imponente. Prestaciones. Capacidad 'off road'. Habitabilidad. Calidad. Sonido.	Túnel central muy voluminoso. Consumo elevado casi siempre. Sin rueda de repuesto.	

El Urus está construido sobre la plataforma que utilizan otros todocamino del Grupo como el Bentley Bentayga, el Audi Q8 o el Porsche Cayenne. Y si hablamos del poderosísimo motor V8 biturbo, ocurre tres cuartos de lo mismo, ya que se trata de un propulsor que emplean modelos como el Cayenne Turbo. Pero con una diferencia importante. El Urus, además de ser el primer

COMO UN AVIÓN EL SALPICADERO DEL URUS IMPONE RESPETO PORQUE ES LO MÁS PARECIDO A LA CABINA DE UN AVIÓN



LAMBORGHINI MADRID Único concesionario en España

Lamborghini Madrid es el único importador de la marca italiana en España desde octubre de 2013, y Carlos García Cano, su director general. Como importador, Lamborghini Madrid está obligado a tener venta y postventa en unas instalaciones situadas en Pozuelo de Alarcón que cuentan con nueve empleados y una superficie de aproximadamente 250 metros cuadrados. Lamborghini Madrid ha cuadruplicado las ventas en los últimos años aunque por normativa interna tienen prohibido comunicar cuántos coches venden al año. Lo que sí podemos averiguar es que las ventas de la marca en nuestro país son buenas, pero no lo suficiente como para abrir más concesionarios. Unas tiendas en las que hay que realizar una gran inversión ya que la imagen corporativa de marca obliga a decorarlas como si de una boutique de lujo se tratase.



▲ Su forma de flecha le permite ofrecer una gran aerodinámica, que se optimiza cuando se baja la suspensión al máximo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.996
Potencia máx. (CV/rpm)	650 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	86,7/2.250-4.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. de 8 vel.
Neumáticos delanteros	285/40 ZR 22
Neumáticos traseros	325/35 ZR 22
Peso (kg)	2.275
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.112/2.016/1.638
Volumen maletero (l)	616 (4 plazas: 574)
Capacidad depósito (l)	85
De 0 a 100 km/h (s)	3,6
Velocidad máx. (km/h)	305
Consumo mixto (l/100 km)	12,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	279
Precios desde... (euros)	232.000

Lamborghini con motor biturbo, es el único en el que esta mecánica rinde la increíble potencia de 650 CV, una cifra que convierte al Lamborghini más práctico, espacioso y brutal también en el todocamino de serie más potente del mundo y el que disfruta de la mejor relación peso-potencia. Y los datos de prestaciones son de otro planeta, como lo es sentir la aceleración de esta mole acompañada de un sonido bestial que deja casi sin respiración. Pero son sensaciones lógicas, ya que el Urus acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos, sólo seis décimas por encima de lo que tarda un Porsche 911 Turbo, pesando el Urus nada menos que 530 kilos más. Pero es que en alcanzar los 200 km/h desde parado el



▲ Las levas de cambio en el volante son de serie, y de una talla grande muy adecuada. El volante en rojo es opcional.

PUESTO DE MANDO Desde la cabina del piloto



El sistema ANIMA (Adaptive Network Intelligent Management) es el responsable de las dinámicas de conducción en el Urus, la palanca de mando clave para seleccionar una configuración acorde a las necesidades de cada momento. Con esta potente arma, las características del vehículo se amoldan al modo de conducción seleccionado. Hay cuatro modos de conducción en carretera: 'Strada', para primar la facilidad de conducción, el confort y la seguridad; 'Sport', para lograr más agilidad, mejorar la capacidad de respuesta y lograr una conducción divertida; 'Corsa', para precisión y máximo rendimiento; y 'Neve', que garantiza el agarre en las superficies más resbaladizas. Y al otro lado del botón Start, el modo 'Ego' permite al conductor redefinir las dinámicas del vehículo en términos de dirección, suspensión y tracción.

ma de lo que tarda un Porsche 911 Turbo, pesando el Urus nada menos que 530 kilos más. Pero es que en alcanzar los 200 km/h desde parado el

Lamborghini más impresionante tarda sólo 12,8 segundos, cifras difíciles de digerir por los seguidores más puristas. Está claro que en el Urus



◀ El cuadro de instrumentos digital puede modificarse en función de los gustos del conductor, y la información ofrecida es muy extensa. Además, el salpicadero cuenta con tres pantallas TFT como los nuevos Audi de alta gama. En el selector EGO se pueden configurar diferentes niveles de asistencia.



◀ El espacio interior es especialmente generoso, incluso en la cota de altura de las plazas traseras. La segunda fila puede ir configurado con dos o tres plazas, y en este último caso se ganan 42 litros de maletero. El túnel central es voluminoso.

a las cuatro ruedas con vectorización activa del par, que aseguran el mejor rendimiento en entornos tan variados como la carretera abierta, la ciudad, el campo, la nieve o el desierto. Además, el par se reparte principalmente al eje trasero, para que el comportamiento esté orientado a lograr el tacto deportivo exigible en un deportivo tan especial. Suspensión neumática regulable, barras estabilizadoras activas con sistema de 48 voltios, ruedas traseras directrices... La lista es interminable y el conjunto esconde un arsenal de recursos con el objetivo de ser el mejor en todo.

Y todo ese despliegue se nota. El tacto y el aplomo al vo-

Lamborghini no ha escatimado esfuerzos. Ya que hacemos un todocamino y nos arriesgamos a recibir críticas de los seguidores más puristas, ha-

gamos el mejor y más rápido todocamino del mundo, debieron decir los ingenieros de la marca italiana. Así que adoptaron todas y cada una

de las tecnologías más avanzadas del Grupo Volkswagen. Por ejemplo, el cambio automática de ocho marchas junto con el sistema de tracción



▲ En función de si atrás lleva dos asientos individuales o una banqueta corrida para tres ocupantes, cambia el volumen del maletero, pues son 574 litros con cuatro plazas y 616 con cinco.



EL MOTOR V8 ES EL QUE EL GRUPO VW UTILIZA EN EL PORSCHE PANAMERA TURBO, PERO CON MÁS CABALLOS



lante del Urus se corresponde con el de un deportivo, aunque lógicamente peso y centro de gravedad juegan en su contra cuando rozamos los límites. Todo a pesar de que con 1,64 metros, es el todocamino más bajo de su clase. Y de que el peso no ha aumentado demasiado – pesa sólo 25 kilos más que un Cayenne Turbo... 19 centímetros más corto – gracias a la masiva utilización de aluminio en carrocería, chasis y suspensiones

Para detener el Urus también se ha recurrido a la mejor de las opciones, los discos más grandes del mercado para un coche de producción. Dos discos carbocerámicos delanteros de 440 mm de diámetro y 40

OPPO FIND X EDICIÓN LAMBORGHINI A LA ALTURA DEL URUS

La marca de smartphone Oppo presentaba este verano una edición Lamborghini de su modelo más avanzado, el Find X, un smartphone de alta gama y altas prestaciones ideado sobre todo para los clientes más caprichosos de la firma de deportivos, entre otras cosas porque el móvil cuesta la friolera de 1.699 euros. Y casualmente hemos podido disponer de una unidad de prueba de este Oppo Find X al mismo tiempo que el Urus. Para empezar, el embalaje es lujoso a más no poder, la carcasa del teléfono es de fibra de carbono y la carga completa se realiza en poco más de media hora gracias a su tecnología SuperVOOC, exclusiva de esta versión. También destacan las cámaras escamoteables o la gran pantalla Oled sin marcos.

▼ El lujoso envoltorio del Oppo Find X Lamborghini esconde dos auriculares inalámbricos también en fibra de carbono.



PIENSA HÍBRIDO CONDUCE SUZUKI

DESCUBRE NUESTRA GAMA

Circula sin restricciones gracias a la certificación ECO

IGNIS

99 €/mes

Entrada 4.582,62 € • 1ª cuota 103,81 €
34 cuotas 99 € • Cuota final 8.518,16 €
T.A.E. 8,55%

SWIFT

99 €/mes

Entrada 5.316,06 € • 1ª cuota 103,71 €
34 cuotas 99 € • Cuota final 8.292,06 €
T.A.E. 8,55%



Suzuki recomienda



Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Consumo combinado: desde 4,1 hasta 4,3 l. / 100 Km. Emisiones CO₂: desde 94 hasta 98 g. / Km.

Financiación de vehículo SUZUKI IGNIS 1.2 GLX 2WD SHVS. Precio al contado 14.620 €. Entrada 4.582,62 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 103,81 €, 34 cuotas de 99 € y 1 cuota de 8.518,16 €. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,55% (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% 301,12 € al contado. Importe Total del Crédito 10.037,38 €. Coste Total del Crédito 2.251,71 €, Importe Total Adeudado 12.289,09 €, Precio Total a Plazos 16.871,71 €. Siendo el día de contratación 06/06/2018 y primer pago el 05/07/2018. Oferta válida hasta el 31/12/2018. 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 SHVS. Precio al contado 15.170 €. Entrada 5.316,06 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 103,71 €, 34 cuotas de 99 € y 1 cuota de 8.292,06 €. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,55% (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% 295,62 € al contado. Importe Total del Crédito 9.853,94 €, Coste Total del Crédito 2.203,45 €, Importe Total Adeudado 12.057,39 €, Precio Total a Plazos 17.373,45 €. Siendo el día de contratación 06/06/2018 y primer pago el 05/07/2018. Oferta válida hasta el 31/12/2018. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A.



Way of Life!



▲ El Urus puede solicitarse con el pack 'off road' –con dos modos adicionales de conducción todoterreno– por 700 euros. La suspensión neumática de serie permite variar la altura libre al suelo hasta 90 mm para adaptarla a los diferentes escenarios. Desde la más baja, para uso deportivo, a la más alta, para el campo.

¿UN LAMBO FUERA DE LO NEGRO? Ya lo hacía el Lamborghini LM002

Los modos de conducción todoterreno del Urus permiten que este SUV deportivo se permita el lujo de salir del asfalto con garantías. Sobre todo con los dos modos adicionales disponibles con el pack 'off road', solicitado por el 70 por ciento de los clientes. El denominado 'Terra', que garantiza la mayor eficacia en conducción todoterreno; y el 'Sabbia', que es perfecto para superficies arenosas. Pero no es la primera vez que un Lambo puede salir al campo sin problemas. Entre 1986 y 1993, la marca comercializó el LM002, un todoterreno 4x4 con el motor delantero V12 del Countach y 444 CV. Este 'tanque' nació con la vista puesta en la industria militar, pero terminó convertido en una pieza exclusiva de la que sólo se construyeron 301 unidades.



▲ El Urus puede solicitarse con nueve colores metalizados y tres sólidos; un gran abanico de posibilidades para un coche único. Pero, además, ofrece un nivel de personalización muy elevado con seis diferentes colores para las pinzas de freno y unos interiores variadísimos.

de grosor con pinzas de aluminio de 10 pistones, y dos discos traseros carbocerámicos de 370 mm de diámetro y 30 de grosor. Un equipo que detiene las 2,3 toneladas a 100 km/h en 33,7 metros, una cifra también estratosférica.

Tal es la confianza del cliente Lamborghini en el producto

que, en España, los primeros siete Urus se vendieron antes de que los compradores ni siquiera hubieran visto el coche. Alguno nos ha transmitido su forma de pensar respecto a esto: y es que si es Lamborghini, no puede ser malo. Hablamos de un 80 por ciento de compradores que repi-

ten en la marca, por lo que el 20 restante son de nueva conquista. Clientes con familia y muchas necesidades de espacio que han podido acceder a la marca por primera vez gracias al Urus. Un SUV impresionante que puede ser utilizado a diario para cualquier cosa y, al mismo tiempo, un genuino

Lamborghini con el sonido, las emociones y las prestaciones que ofrecen los modelos más carismáticos de la marca del toro. Esa es la magia del Urus y por ella la marca te exige una compensación económica de más de 230.000 euros. Y a pesar de todo, yo también te quiero, Urus.



BUENAS LUCES. LOS FAROS FULL LED SON DE SERIE Y LOS PILOTOS TRASEROS TAMBIÉN SON LED, COMO NO PODÍA SER DE OTRO MODO EN UN DEPORTIVO DE MÁS DE 200.000 EUROS.



Innovation that excites

NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



DEJA ATRÁS A TU COMPETENCIA
CON LA MEJOR TECNOLOGÍA

NISSAN CORPORATE SALES

**NISSAN MICRA
POR 130€ /MES***

ENTRADA: 3.873,01€
CUOTA FINAL: 3.102,35 €
TIN: 5,65%
TAE: 6,87%
DURACIÓN: 48 MESES



INNOVANDO PARA AYUDARTE EN TU NECOCIO

Consumo mixto: 5,3l/100 km. Emisiones de CO₂: 121g/km. Consumo y emisiones homologados de conformidad con la normativa europea aplicable.

*Oferta leasing para Península y Baleares, válida para empresas con un parque inferior a 10 vehículos financiando con RCI Banque SA Sucursal en España. Ejemplo de financiación para Nuevo MICRA 1.5dci 66KW (90CV) ACENTA. Precio Franco Fábrica 11.948,81€ (IVA no incluido). Incluye transporte, Nissan Assistance y promociones soportadas por Nissan). Precio total a plazos: 13.417,26€. Una entrada de 3.873,01€. Importe Total Adeudado de 9.544,24€. Cantidad financiada 8.075,80€. 48 cuotas de 130€/mes y una última cuota de 3.102,35€. TIN 5,65%. Comisión de Apertura: 2,50%. TAE 6,87%. Importe mínimo a financiar 7000€. Permanencia mínima 24 meses. Válido hasta 30/10/2018. Promociones ofrecidas por Nissan. Incompatible con otras ofertas financieras. Para otros canales de venta o condiciones dirigirse a su concesionario Nissan. La imagen visualizada puede no coincidir con el vehículo ofertado.



El hidrógeno llama a la puerta



▲ La pila de hidrógeno ya es una realidad en Hyundai. Una avanzada tecnología con la que no muchos fabricantes se han atrevido.



es un paso más allá del vehículo eléctrico, del que retiene todas sus virtudes y resuelve inconvenientes, con tiempos de carga y autonomía similares a un coche de combustión, y sin necesidad de sus pesadas y voluminosas baterías. El hidrógeno es el combustible más eficaz, puesto que tiene la relación poder calorífico/peso más alta que cualquier otro combustible. Produce de dos a tres veces más energía que la mayoría de combustibles, y reacciona rápidamente con el oxígeno.

Y lo comprobamos conduciendo el Nexo una mañana por Madrid. Horas de placer a bordo de un modelo agradable y silencioso que se deja querer desde que recorremos los primeros metros. Un automóvil de hidrógeno con un motor eléctrico equivalente a 163 CV y un cambio automático de una sola marcha.

Un modelo de hidrógeno es



◀ Baterías y depósitos de hidrógeno van situados bajo el maletero; y aún así, éste cubre 461 litros ampliables a 1.466.

Hyundai ya vende el Nexo en España. Se trata más que nada de un escaparate tecnológico, porque de momento el coche es caro y la red de hidrogeneras en nuestro país se reduce a seis. Sin embargo, el Nexo es un vehículo extremadamente avanzado que va muy por delante de su tiempo. Lo hemos probado en su entorno ideal.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Cuando parece que todo el mundo piensa que, a pesar de los obstáculos que quedan por sortear, el futuro de la automoción es eléctrico, resulta que el Informe Global sobre Automoción 2017, elaborado por la firma de auditores KPMG, revela que el 62 por ciento de los directivos encuestados del sector de automoción considera que los vehículos eléctricos de batería tienen muy poco futuro. Sobre todo por la escasa infraestructura de recarga existente y por

el tiempo que necesita un eléctrico para cargar las baterías. El 78 por ciento de los encuestados cree, sin embargo, que la movilidad eléctrica real llegará de la mano de la pila de combustible. Javier Arboleda, ingeniero de Hyundai, enamorado del Nexo de hidrógeno y experto en pila de combustible, nos asegura que desarrollar esta tecnología puntera no está al alcance de cualquiera, y sólo los grandes fabricantes tienen suficiente capacidad financiera y de investigación para abordarlo. Sin embargo, Arboleda mantiene que el hidrógeno tiene futuro porque



▲ El sistema de apertura de puertas con tiradores escamoteables es el mismo que estrenó Jaguar en su F-Type.

un coche eléctrico que fabrica a bordo su propia electricidad cuando el hidrógeno reacciona con el oxígeno del aire en una 'mini central' llamada pila de combustible. ¿Lo mejor? Que se tardan cinco minutos en repostar los 156 litros que caben en sus tres depósitos, siempre que se reposte a una presión de 700 bares. Que con esa cantidad tendremos para recorrer casi 700 kilómetros. Y que por el tubo de escape sólo sale agua producto de la reacción química. ¿Y lo peor? Que sólo hay seis hidrogeneras en España –las más cercanas a Madrid se encuentran en Albacete o Puertollano–; que

PRECIO 69.000 €

EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Suavidad y agrado. Autonomía. Prestaciones. Espacio y maletero. Dotación completa.

DEBE MEJORAR

➖ Peso elevado. Escasez de hidrogeneras. Precio alto. Presión de carga muy baja en España.

EN CIUDAD EL NEXO SE MUEVE COMO PEZ EN EL AGUA



3,8 kg/100 km, pero después de 74 kilómetros la media ha bajado hasta los 2,2, y cuando finalizamos la prueba el ordenador marca 0,9 kg/100 km. Y es que la ciudad es el escenario en el que mejor se mueve el Nexo, gracias también a una frenada regenerativa regulable con las levas del volante en tres niveles. Pero también salimos a carretera, donde se deja notar su mayor peso –casi 1.900 kilos–, aunque el todocamino de hidrógeno se planta sobre el asfalto con un aplomo sobresaliente y muy buenas maneras, incluso cuando se aumenta el ritmo. Un ritmo que puede llegar a sorprender por la entrega in-



El salpicadero ofrece un estilo minimalista y una ergonomía sobresaliente. La pantalla central tiene 12,3 pulgadas, y en ella se pueden visionar muchas informaciones y hasta ver videos del funcionamiento.



El interior del Nexo es amplísimo. No hay que olvidar que mide 4,67 metros. El respaldo es reclinable.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO PILA COMBUSTIBLE

Posición	Delantera
Potencia máxima	120 kW (163 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Delantera
Frenos delanteros/traseros	Discos ventilados / Discos
Peso (kg)	1.873
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.670/1.860/1.640
Maletero (l)	461 / 1.466
Potencia salida batería	40 KW
Combustible	Hidrógeno
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	179
Consumo	0,95 kg/100 km
Emisiones CO ₂	0 g/km
Autonomía NEDC (km)	756 (666 WLTP)
Tiempo de repostaje del hidrógeno	5 minutos a 800 PS
Precio (euros)	69.000



éstas cargan a 350 bares –por eso sólo llenan la mitad del depósito–; y que hasta 2024 no se espera que el precio de un vehículo de hidrógeno se equipare al de uno convencional, por lo que ahora mismo este tipo de vehículos es bastante caro. Al volante del Nexo to-

do es paz y silencio, aunque de vez en cuando se oye silbar un compresor eléctrico que mete presión a la pila, porque cuanto más aire se introduce en el sistema más hidrógeno se produce y mayor rendimiento habrá. Comenzamos la toma de contacto con un consumo de

mediata de par, su velocidad máxima o una aceleración '0-100' de 9,2 segundos, equiparable a la de un SUV diésel de similar tamaño y 180 CV.

Las cifras, aunque quizá demasiado ambiciosas, escenifican un futuro prometedor para los coches de hidrógeno. En Alemania, por ejemplo, el objetivo es llegar al año 2025 con 500.000 vehículos de hidrógeno circulando, más de 500 hidrogeneras funcionando y 11.000 puestos de trabajo creados. Francia tendrá más de 100 estaciones en 2020. Y en España está previsto que se pase de las seis hidrogeneras actuales a los 20 puntos antes de 2020, formando el Corredor del Hidrógeno entre España-Andorra y Francia.



Ya no tienes que elegir entre un Maserati y un SUV.

Maserati Levante Diésel. Tuyo por 590 € / MES (sin IVA)*

Maserati Levante Diésel. Consumo (ciclo combinado): 7.8 - 8.2 l/100km. Emisiones de CO2 (ciclo combinado): 207 - 220 g/km. 590 € / MES (sin IVA). TAE: 4,06%. 48 Cuotas. Entrada: 26.779,57 € (sin IVA). Cuota Final: 28.829,61€ (sin IVA).

CARS GALLERY BARCELONA
Paseo Z. Franca, 10 - 08038 Barcelona
Tfno: 932 896 363

TAYRE
C/ López de Hoyos, 62 - 28002 Madrid
Tfno: 914 577 634

IBARRA CARS
Polígono Irubide, 2 - 48960 Galdakao, Bilbao
Tfno: 944 565 852

TERRY GALLERY
C/ del Motor, 1, Plg.Ind. Ctra. Amarilla - 41007 Sevilla
Tfno: 954 554 501

AUTOMÓVILES SANCHEZ
Ctra. de Logroño, 32 - 50011 Zaragoza
Tfno: 976 304 050

BECIER VEHICLES
Avda. d'Enciar, 148, AD 500 Santa Coloma - Andorra
Tfno: +376 871 800

CARS GALLERY Valencia
Avda. Maestro Rodrigo, 107 - 46035 Valencia
Tfno: 963 479 199

AUTOVIDAL
Carrer Gremi de Forners, 8 - 07009 Son Castelló, Mallorca
Tfno: 971 430 420

C. DE SALAMANCA
Avda. Norberto Goizueta s/n
29670 San Pedro de Alcántara, Málaga
Tfno: 952 785 250

SPORT MÓVIL JULIÁN (SERVICIO TÉCNICO OFICIAL)
Ctra. Madrid - Irún Km 234 (Edificio Grupo Julián)
09001 Burgos
Tfno: 947 267 085

TAYRE MAJADAHONDA
C/ Ciruela, 7. Plg. El Carralero
28222 Majadahonda, Madrid
Tfno: 913 341 520



El modelo de la fotografía puede no corresponder al modelo de la oferta.

*Oferta para Maserati Levante Diésel MY19 (275CV/202Kw). PVP Recomendado 77.585,40 € (sin IVA). Incluye transporte e Impuesto de matriculación, IEDMT calculado al tipo general, no obstante al tipo aplicado puede variar en función de la Comunidad Autónoma de residencia y descuentos promocionales. Importe total del crédito 50.805,83 €, TIN 3,99%, comisión de apertura 0,00 € (sin IVA) al contado. Leasing ofrecido por FCA Capital España E.F.C. S.A.U. para empresas. Oferta válida hasta el 31/12/2018 en Península y Baleares.

ARTESANÍA CADA DB11 V8 QUE SALE DE GAYDON SE FABRICA A MANO POR EXPERTOS Y ES EXAMINADO CON PRECISIÓN MILIMÉTRICA



Con licencia para presumir

No todos los días tiene uno el privilegio de poder conducir un deportivo de película. Y es que precisamente este Aston Martin DB11 V8 Coupé hereda la esencia de los clásicos vehículos utilizados por el espía más famoso de todos los tiempos: 007. Porque la firma de Gaydon ha creado una máquina para disfrutar de la conducción y, como no podía ser de otra manera, para presumir. Para eso y más, tiene licencia.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Me puedo sentir privilegiado. He conducido algunos de los Audi, Bentley, Ferrari, Lamborghini, Maserati, Mercedes o Porsche más exclusivos del mercado, pero se me resistía hasta ahora experimentar lo que han sentido Sean Connery, Timothy Dalton, Pierce Brosnan o Daniel Craig.

Se me resistía subirme a un Aston Martin, una firma unida al espía más famoso de todos los tiempos desde 1964. Una firma histórica que nació en el Reino Unido allá por 1913, que tiene un palmarés envidiado y que es capaz de crear obras de arte como este DB11, un deportivo que sucede al DB9 y que inaugura una nueva era en la marca: 'Second Century'.

Y lo cumple al pie de la letra estrenando una arquitectura innovadora en la que se emplea de forma masiva el aluminio. Y, por si fuera poco, ha sido posible gracias a una histórica colaboración con Mercedes-Benz.

Esta coalición británico-alemana justifica una tarifa que arranca por encima de los 200.000 euros, cantidad suficiente para adquirir alguno de

los deportivos más ilustres del mercado... o para comprar un piso. E incluso da para un chulé, pues este ejemplar probado costaba, con las opciones que incluía, 266.526 euros.

Equiparlo al precio de una vivienda no es lo primero en que pensará quien acude a un concesionario de Aston Martin y obvia otras marcas de renombre. Esa persona tiene en mente algo especial, al-

go que no entiendes del todo hasta que ves el coche de cerca, te subes para ponerte a sus mandos y, por fin, lo conduces.

Reconozco que cuando lo vi por vez primera me pareció digno de ser expuesto en una galería de arte. Del equipo de diseño dirigido por Marek Reichman ha nacido este coupé -por unos 20.000 euros extra puedes adquirirlo con carro-

PRECIO 209.899 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 230 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Exclusividad. Diseño. Tecnología. Calidad. Comportamiento dinámico. Prestaciones.	Plazas traseras. Cierre del maletero. Sin guantera. Muchos elementos comunes con Mercedes.

cería Volante, es decir, cabrio- que mide lo mismo que el nuevo Peugeot 508. Sus líneas transmiten la esencia clásica de Aston Martin, pero con pinceladas actuales, como por ejemplo que toda la iluminación corra por cuenta de la tecnología LED, y diversos elementos futuristas, como puede ser su sistema AeroBlade, que ayuda a mantener la pureza de su diseño al prescindir

MI77 BITURBO MERCEDES-AMG FABRICA ESTE CORAZÓN 4.0 V8 EN AFFALTERBACH, UN BLOQUE CAPAZ DE GENERAR 510 CV DE POTENCIA



de un alerón posterior. En su lugar, esa carga aerodinámica se consigue con unas tomas en el pilar C que canalizan el aire por el interior de la carrocería y lo envían hacia una ranura en la parte superior de la tapa del maletero. En esa zaga es donde este DB11 tiene repartido un 51 por ciento de su peso total, mientras que el 49 restante va sobre el eje delantero. Ese reparto de pesos ha sido posible porque el cambio firmado por ZF va en posición transaxle –sobre el eje posterior–, porque emplea una barra de transmisión de fibra de carbono y porque tras su eje delantero han colocado un corazón 4.0 V8 Biturbo, motor que es 115 kilos más ligero que el 5.2 V12 Biturbo también ofrecido para los DB11, y que presume ya de 608 CV.

Las puertas, con tiradores enrasados, dan acceso a un habitáculo sublime en su terminación, donde el cuero y



◀▲ AeroBlade. Así se llama este conducto capaz de simular el efecto de un alerón. Estas llantas bicolor de 20 pulgadas cuestan 3.335 euros; y las pinzas en rojo, 1.667.

el carbono lo inundan todo. Pero si prefieres piel Alcántara, madera, aluminio o lo que quieras, pide. Su capacidad de personalización es total; tanto, que Aston Martin, que fabricó de forma artesanal 5.117 coches en 2017 –200 horas lleva ensamblar cada uno de estos DB11–, dice que no produjeron dos unidades iguales. Y no es para menos, pues ofrecen 36 colores para su carrocería, 6 modelos de llanta, 5 tonos para las pinzas de freno, 17 colores de cuero, 29 colores para los respuntes, 13 para las alfombrillas, 6 para los cinturones... ¿Tienes tiempo?

FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 V8 BIT.
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.982
Potencia máxima (CV/rpm)	510/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	68,8/2.000-5.000
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos del./tras.	255/40-295/35 R20
Peso (kg)	1.835
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750/1.950/1.290
Volumen maletero (l)	280
Capacidad depósito (l)	80
De 0 a 100 km/h (s)	4,0
Velocidad máx. (km/h)	300
Consumo mixto (l/100 km)	11,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	230
Precios desde... (euros)	209.899

Y si todo esto no cumple con tus expectativas, date un paseo por ‘Q by Aston Martin’, su departamento de personalización. Eso sí, prepara antes la cartera.

Ahora comienzo a entender el motivo por el que 007 se movía en un Aston Martin. Pocos vehículos combinan deportividad y confort de marcha como este DB11. En realidad hay que hablar de un Gran Turismo al que tienes que coger las dimensiones, pues el capó parece no acabar, mientras que sus aerodinámicos retrovisores restan visibilidad en curvas cerradas o cuando llegamos a las rotondas. Minucias.

Los más tecnológicos habrán visto que su salpicadero está presidido por una pantalla de 8 pulgadas, pero si disfrutas de la conducción te habrás fijado antes en los cuatro botones con los que controlas su caja de cambios. La instrumentación está ordena-

da, otra de las ventajas de haber contado con la firma de la estrella para su desarrollo. De esta última también here-

da infinidad de botones interiores, así como su sistema de infoentretenimiento –ojalá tuviera el MBUX estrenado ha-

ce poco en la Clase A–, que se controla desde un mando central bastante conocido. Como buen Gran Turismo,

detrás hay dos pequeñas plazas que ahora –dicen– tienen 87 milímetros más de espacio para las piernas que en un

ASTON MARTIN Y JAMES BOND AL SERVICIO DE LA INTELIGENCIA BRITÁNICA


Hablar del espía más famoso de todos los tiempos es hablar de la firma de Gaydon, pues James Bond y Aston Martin no se entenderían el uno sin el otro. Su estrecha colaboración comenzó allá por 1964, con Sean Connery conduciendo el inconfundible DB5 –abajo, a la derecha– de la película ‘Goldfinger’. Desde entonces los

deportivos británicos han sido protagonistas en 11 de los 24 largometrajes de 007, y curiosamente esos legendarios números han sido los elegidos para bautizar los neumáticos Bridgestone Potenza utilizados para calzar a este nuevo DB11. ¿Casualidad? Lo que no es casualidad es que Aston Martin Works haya relanzado una edición limitada

de aquel histórico DB5 con el que comenzó todo. Se fabricarán a mano un total de 28 ejemplares, todos ellos en color Silver Birch y con diferentes ‘gadgets’ como los que utilizaba en la película. Eso sí, sólo estarán al alcance de acaudalados fans de 007, pues cada pieza costará tres millones de euros... antes de impuestos.



▲ DB5, DBS, Vantage, Vanquish, DB10... Esos han sido los Aston Martin protagonistas en los largometrajes de 007, precisamente la denominación de las Bridgestone utilizadas en este DB11, un deportivo que nos adelantaron con el DB10 conducido por Daniel Craig en la película ‘Spectre’.

 CALIDAD Y REFINAMIENTO EL PUESTO DE CONDUCCIÓN COMBINA DEPORTIVIDAD CON MATERIALES PROPIOS DE LA ALTA COSTURA



◀▶ La asociación con Mercedes va más allá del motor. ¿Te suenan algunos mandos interiores? Los botones del cambio van en el salpicadero, pero luego hay levas metálicas y fijas tras su volante.



◀▶ 17 tonos de cuero se ofrecen para su interior. Delante se viaja de cine, pero las plazas traseras son realmente pequeñas. El velocímetro es una pantalla de 12,3 pulgadas.

Puesto a punto por Aston Martin para satisfacer las exigencias de su DB11, eroga 510 caballos, potencia suficiente para proporcionar prestaciones magníficas a este Gran Turismo.

Todo es enviado a su eje posterior por medio de una transmisión ZF de 8 marchas que presenta tres programas de funcionamiento: GT, Sport y Sport+. Las suspensiones adaptativas también ofrecen

▼ Curiosa es la apertura de sus puertas, con cierta inclinación. El diseño no deja lugar a dudas: es un Aston Martin.

esos tres modos, que se controlan de forma independiente –hay 9 posibilidades– desde dos botones en su volante.

En GT es tan cómodo que se convierte en un devorador de kilómetros. A 120 km/h su gasto ronda los 8,0 l/100 km, por lo que los 80 litros que caben en su depósito cunden. Aún así me sorprende el sonido que inunda su habitáculo, pues me lo temía más silencioso. Ojo, no hablo de molesto en ningún momento. Ese ronroneo que emiten sus escapes invita a tu pie derecho a animarse mientras te deleitas con el sonido de su equipo firmado por Bang & Olufsen –opcional por 8.970 euros– con 1.000 vatios de potencia.

Gracias al Launch Control necesita sólo 4,0 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h, mientras que su velocidad máxima es de 300 km/h. Prestaciones más que suficientes para salir airoso de las operaciones de espionaje más arriesgadas. La verdad es que corre. Y mucho.

Su corazón biturbo alcanza las 7.000 re, y en ese momento desata su furia pegando nuestro cuerpo al suave cuero Contemporary –son otros 1.960 euros–, si bien, desde 2.000 vueltas ya entrega todo su par. Ahora, de Gran Turismo nada de nada. Este DB11 es un deportivo con todas las de la ley, y tendrás que reemplazar tus mocasines Tod's por un cal-



◀▶ Los pilotos traseros reducidos a la mínima expresión se pueden pedir oscurecidos. El maletero tiene 280 litros, y por 4.400 euros hay un juego de maletas a medida.

pinzas de seis y cuatro pistones respectivamente. Todo este elenco tecnológico ayuda a que este DB11 vaya sobre raíles, de manera que nada tiene que envidiar a otros purasangre deportivos. Tanto, que si prescindes de ayudas electrónicas te podrás poner contra las cuerdas.

Disimula a la perfección sus 1.835 kilos, y su cambio con levas fijas y metálicas invita a ser utilizado constantemente. Son ideales para abusar de la zona alta del cuentavueeltas, justo cuando su V8 te regala un precioso 'petardeo', perdiendo de un sólo plumazo sus buenas costumbres británicas. Sobrealoradas. Te lo digo yo.

zado más acorde con la doble personalidad del DB11.

La dirección es bastante directa, con 2,4 vueltas entre topes, y ayuda a apuntar con precisión en las curvas. Parte de culpa la tienen unos deflectores ocultos bajo su capó que reducen la presión generada sobre las ruedas, y el

que también se apueste por un autoblocante trasero con gestión electrónica, que minimiza las pérdidas de tracción de unas gomas firmadas por Bridgestone que, curiosamente, se denominan S007. Tras sus llantas hay discos de freno de acero de 400 milímetros delante y 360 detrás, con

DB9. Sorprendente, porque éso es lo que queda cuando llevas los asientos delanteros a su parte más retrasada. Estos dos asientos, aptos para

niños pequeños, tienen como punto fuerte el equipar anclajes Isofix.

Una ronca melodía llega al interior cuando das vida a

su M177. Es el código del 4.0 V8 Biturbo, una mecánica fabricada por AMG en Affalterbach y bastante utilizada por la firma de la estrella.



Apoteosis Q

Audi ha tardado en sumarse al segmento de los SUV más grandes de carácter deportivo, pero cuando lo ha hecho no ha escatimado en medios. El Q8 es una mezcla de A7 Sportback y Q7 con la que disfrutaremos por su agrado, prestaciones y comportamiento. Y añade virtudes de tono funcional como un interior amplísimo o una etiqueta ECO que le autoriza a circular por el interior de las grandes ciudades con su enérgico V6 diésel de 286 CV.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si pasamos por alto su enorme factura, lo mal equipado que viene de serie y los elevados precios de su infinidad de opciones, pocos inconvenientes más le podemos poner al Q8. Su versión 50 TDI anda que se las pela y gasta poco si tenemos en cuenta el peso del conjunto; y el comportamiento nos ha encandilado. Además, es amplio, está bien hecho, la gente lo mira y lo remira...

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Más corto y bajo que el Q7, pero más ancho. El Q8 sigue siendo un SUV y sigue siendo enorme –casi cinco metros de largo y casi dos de ancho–, pero sus nuevas proporciones le convierten en un vehículo bien distinto del Q7, empezando porque sólo hay dos filas de asientos, tiene una apariencia más musculosa y carece de marcos en las ventanas, en línea con los mejores coupés. Es la forma elegida por Audi para

competir en un segmento que hasta ahora se repartían BMW y Mercedes sin apenas oposición mediante sus clónicos X6 y GLE Coupé. Y en ese escenario, el Q8 llega como una bocanada de aire fresco, pues incluso revoluciona el capítulo estético en relación a los Audi existentes. Nos referimos a su frontal, que estrena una nueva versión de la parrilla 'singleframe', pero también a su zaga, presidida por una barra óptica horizontal de lado a lado. Y dentro, poco que ver con un Q7, pues toma el diseño de las

nuevas generaciones de A8, A7 Sportback y A6: horizontalidad, cierto aire minimalista, instrumentación digital configurable, dos pantallas táctiles en la consola central... Y aunque el primer vistazo puede asustar por la cantidad de elementos, luego vemos que todo es intuitivo y fácil, que hay muchos botones de acceso directo a funciones esenciales y que cada cosa que queremos hacer lleva menos tiempo que en sus rivales antes citados. Y encima, con más calidad que sus dos compatriotas, aunque

eso ya no extraña porque ocurre desde hace tiempo y en todos los segmentos.

Y es que el Q8 presume de una terminación excelente: materiales de primera, acabados sin tacha, soberbio tacto de mandos y 'botones' –lo entrecomillamos porque Audi emplea ahora unas eficaces superficies táctiles que generan un 'clik' al pulsarlas–, sensación general de robustez, alta tecnología y refinamiento... Por los 84.840 euros que cuesta nuestro protagonista es lo mínimo que debemos

pedir. Aunque por ese precio también esperábamos una mejor dotación de serie, apartado donde el Q8 flojea. En esto habrá quién vea el vaso medio lleno –equipa navegador, climatizador bizona, Au-

di connect Safety & Service, faros LED, amortiguación con reglaje electrónico o portón y cubremaletero eléctricos, entre otros elementos–, pero entenderemos a los que lo vean medio vacío, pues no trae unos

simples asientos de ajuste eléctrico, ni cámara trasera, ni espejo interior fotosensible, ni tapicería de piel... ¿Solución? Fácil: poner dinero. Porque la lista de opciones tiene absolutamente de todo, aunque a

precios que animan a ser cautos. Y nuestra unidad de pruebas era un buen ejemplo, ya que sumaba 66.580 euros en opciones, con 'excesos' como los 8.190 del sistema de sonido Bang&Olufsen Advanced

PRECIO		84.840 €		NUESTRA VALORACIÓN			
		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
<p>EMISIONES DE CO₂: 172 G/KM</p>	COMPORTAMIENTO	*****		<p>Etiqueta ECO. Rendimiento mecánico y prestaciones. Comportamiento muy eficaz. Gasto real razonable. Calidad y confort. Amplitud.</p>		<p>Equipo de serie muy pobre. Precio alto y opciones caras. Poco funcionamiento 'a vela'. Maletero a la vista al poner vertical el respaldo.</p>	
	ACABADO	*****					
	PRESTACIONES	*****					
	CONFORT	*****					
	SEGURIDAD	*****					
	CONSUMO	*****					
PRECIO	*****						



▲ Maletero enorme, con 605 litros y respaldo 40:60 de serie para ampliarlo hasta 1.755 litros. En opción se ofrece la banqueta trasera plus, corredera y con respaldo 40:20:40. La rueda de repuesto es opcional.

▼ El portón del maletero –cuyo ángulo máximo de apertura podemos programar– es eléctrico, igual que la tapa cubremaletero. Las pinzas rojas son opcionales.



CON ETIQUETA ECO EL SISTEMA MHEV, O MILD-HYBRID, PUEDE AHORRAR POR SÍ SOLO 0,7 L/100 KM. EN NUESTRO RECORRIDO MIXTO, EL Q8 50 TDI SE CONFORMÓ CON 8,7 LITROS DE MEDIA REAL CALIDAD AL NIVEL DEL A8 MATERIALES, ACABADO, TACTO DE MANDOS, ILUMINACIÓN... DIFÍCIL PONERLE PEGAS



▲ La instrumentación digital configurable es una pantalla de 12,3 pulgadas... de serie. Y también lo es el selector de programas de conducción, que incluye los modos 'offroad' y 'allroad', ideados para circular por caminos.



▲▲ La climatización con cuatro zonas es opcional –1.015 euros–, igual que la banqueta trasera corredera, con 13 centímetros de recorrido. El Q8 brilla por su amplitud, que permite viajar holgados a cinco adultos, pero no tanto por el equipo de serie, con lagunas llamativas.



▲ El cambio Tiptronic de ocho marchas funciona realmente bien.

3D, los 9.680 del paquete deportivo S line –más los 1.780 euros del paquete S line exterior–, los 4.130 de las llantas de 22 pulgadas o los 3.430 euros de los asientos deportivos. Y sucede algo parecido con la infinidad de asistentes de conducción ofrecidos, pues casi todos son opcionales, agrupados muchos en los paquetes Tour y City.

Poco más puede reprocharse al Q8, donde hay que ponerse quisquilloso para hallar pegos. Por ejemplo, que si colocamos el respaldo trasero en una posición más vertical, el

maletero se ve un poco desde fuera, o que el altímetro va de cinco en cinco metros cuando el de cualquier Seat o Skoda –por citar marcas populares del mismo grupo– precisan al metro. Como decimos, anécdotas en un panorama general apabullante que ofrece, además, espacio de sobra para cinco adultos. Ahí están esos 140,5 centímetros de anchura en la segunda fila o sus 80 centímetros de hueco para las piernas con un conductor de 1,75 al volante. En ese sentido nos parece una opción interesante la banqueta trasera

corredera, con 13 centímetros de recorrido y que aparea respaldo abatible en tres partes, por si queremos ampliar 'a la carta' el enorme maletero, de 605 litros.

Pero lo mejor, si cabe, está aún por llegar. Y es que todavía no nos hemos puesto en marcha. Lo hacemos tras acomodarnos en unos asientos excelentes y arrancar el motor, que en esta versión 50 TDI es un 3.0 TDI muy especial, pues el diésel V6, además de haber sido renovado a fondo, recibe un sistema Mild-Hybrid (MHEV) basado en un circuito

eléctrico de 48 voltios que incorpora una batería de iones de litio y un alternador BAS. Durante la frenada se recuperan hasta 12 kW que se almacenan en la batería, y esa energía sirve –además de para lograr la etiqueta ECO– para que la función 'start-stop' apague el motor al frenar cuando la velocidad baja de 22 km/h o para que circulemos 'a vela' –entre 55 y 160 km/h, y siempre que no frenemos ni aceleremos– por periodos de hasta 40 segundos. Esa es la teoría, porque en la práctica no se circula tanto por inercia; aunque



◀ Nuestro Q8 montaba llantas de 22 pulgadas, suspensión neumática –1.205 euros la normal– y eje trasero direccional –1.460 euros–, y el resultado es fascinante.

en su descenso debemos decir que el gasto medio sí es moderado. Porque hablamos de un 'aparato' de 2.220 kilos y cinco

metros, con 286 CV y tracción Quattro, que se conforma con 8,7 l/100 km reales. Y como caben 85 litros en el depósito,

no visitaremos mucho las estaciones de servicio al viajar.

En cuanto a prestaciones, no vemos un problema que nuestra unidad no haya cumplido la aceleración '0-100' oficial –mucho neumático, quizás–, pues los 6,96 segundos medidos están muy bien. Y porque solventa los adelantamientos en un pispás, transmitiendo una curiosa sensación de ligereza que después se extiende al comportamiento, que nos ha enamorado por capacidad de frenada, inmediatez y precisión de la dirección –2,2 vueltas de volante– y por

el aplomo y ausencia de balances o inercias. Mérito para el Q8, sin duda, pero también para quien configurase nuestra unidad de pruebas con opciones como la dirección en las cuatro ruedas, la suspensión neumática –hasta 25,4 centímetros de distancia libre al suelo– o unas gomas 285/40 R22 –si pensamos en escapadas 'off road' mejor dejar los 265/65 R19 de serie– que le permiten ir por raíles hasta en las curvas cerradas, ayudados por una tracción Quattro muy eficaz que prioriza el envío de par al tren posterior.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



“BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.”

FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.0 TDI MHEV
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6 en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo e intercooler. Sistema Mild Hybrid MHEV
Potencia máxima (CV/rpm)	286 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	63,3 / 2.250-3.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	69,14

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	12,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados

SUSPENSIÓN	
Delantera	Independiente de cinco brazos, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente de cinco brazos, con muelles, amortiguadores activos y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	265/55 R19 - 8,5x19"
Marca	285/40 R22 - Continental

PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.220
Capacidad del depósito (l)	85
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,76
Coefficiente aerodinámico Cx	0,34

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Pantalla táctil de 10,1 pulgadas	▲		
Navegación MMI Plus	▲		
Tapicería de cuero			▶
Asiento de conductor eléctrico			▶
Regulador/limitador velocidad	▲		
Respaldo posterior partido 40:60	▲		
Asiento trasero corredero 40:20:40			▶
Faros LED delante y detrás	▲		
Aparcamiento asistido			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Amortiguación activa	▲		
Suspensión neumática			▶
Selector de modos de conducción	▲		

	SI	NO	OP.
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag de rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril			▶
Asistente mantenimiento carril			▶
Alerta de colisión y frenada activa	▲		
Asistente de visión nocturna			▶
Control de crucero adaptativo			▶
Luces de carretera automáticas			▶
Cámara de visión trasera			▶
Cámara de visión 360 grados			▶
Lector de señales de tráfico			▶
Alerta de tráfico trasero cruzado			▶
Sensores parking del./tras.	▲		
Anclajes Isofix sillas del./tras.	▲		
Llamada de emergencia SOS	▲		
Rueda de repuesto de emergencia			▶

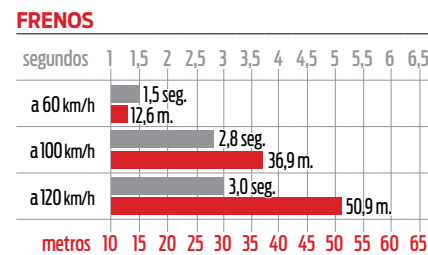
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 1.335. Pintura personalizada Audi exclusive: 4.445. Llantas 9Jx20 (275/50 R20): 1.335. Llantas 10Jx21 (285/45 R21): 3.110. Llantas 10Jx22 (285/40 R22): 4.130. Tapicería cuero Cricket: 2.665. Tapicería cuero Valcona: 3.240. Rueda repuesto emergencia: 320. Suspensión neumática: 1.205. Suspensión neumática deportiva: 1.590. Eje trasero direccional: 1.460. Pinzas freno rojas: 510. Faros Matrix LED: 2.145. Night Vision: 2.730. Paquete asistentes Tour: 2.665. Paquete asistentes City: 2.030. Alarma antirrobo: 635. Asientos delanteros eléctricos: 1.755. Cámara trasera: 605.

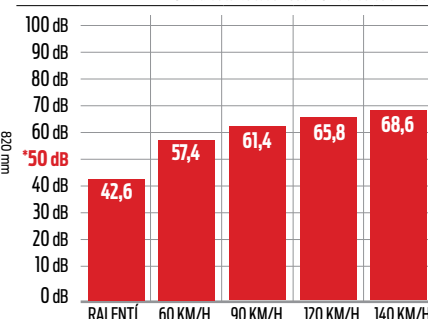
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	245 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,1
De 0 a 50 km/h	2,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,0 (6,3)
Recorriendo (metros)	114
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,7
1.000 m desde 40 km/h en D	26,1
De 80 a 120 km/h en D	4,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%

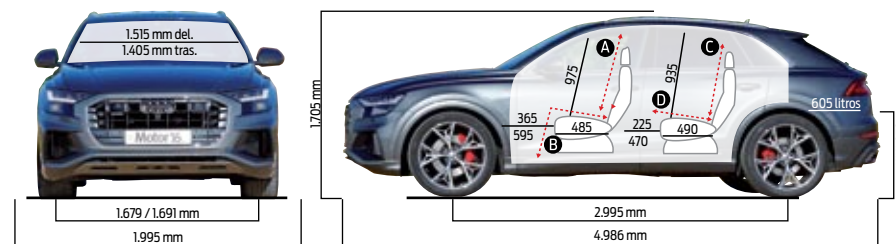
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,2 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,2
Conducción dinámica	12,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,0
A 140 km/h de cruceo	9,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,7
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	977
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,0
Ciclo extraurbano	6,4
Ciclo mixto	6,6



SONORIDAD * Umbral de conversación: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante	(B) Espacio piernas (máx-min)	(C) Altura al techo detrás	(D) Espacio piernas (máx-min)
975 mm	1.080 / 850 mm	935 mm	960 / 715 mm

Q30

En un mundo marcado por lo convencional, siempre hay un maravilloso tipo de personas que se niega a ser definida por la norma. Para ellos está el nuevo INFINITI Q30, un vehículo compacto que concentra en cada detalle infinitas emociones.

INFINITI Q30 GASOLINA PREMIUM AUTOMÁTICO

DESDE **202 €** AL MES*

36 Cuotas; Tipo Deudor 7,95%; T.A.E. 9,60%; Entrada 8.926,57 €; Última cuota: 17.233,74 €

5 años de garantía y 3 años de mantenimiento



Solicite su prueba de conducción en infiniti.es



INFINITI

* INFINITI Q30 1.6tc Premium 7DCT 115 kW (156 CV) desde 202€ al mes. Consumo mixto de 5,8 l/100 km y emisiones de CO2 de 134 g/km. Modelo visualizado con equipamiento opcional.

36 Cuotas; Tipo Deudor 7,95%; T.A.E. 9,60%; Entrada 8.926,57 €; Última cuota: 17.233,74 €. Financiación Infiniti Q30 1.6tc Premium 7DCT 156. Precio al contado 28.805,81 €. Entrada 8.926,57 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 200,93 €, 34 cuotas de 202,00 € y 1 cuota de 17.233,74 €. Tipo Deudor Fijo 7,95%; T.A.E. 9,60% (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% 596,38 € al contado. Importe Total del Crédito 19.879,24 €, Coste Total del Crédito 5.019,81 €, Importe Total Adeudado 24.899,05 €, Precio Total a Plazos 33.825,62 €. Siendo el día de contratación 09/10/2018 y primer pago el 05/11/2018. Oferta válida hasta el 31/12/2018. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A.

EN COMPARACIÓN CON...

BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje.



	AUDI Q8 50 TDI QUATTRO TIPTRONIC	MASERATI LEVANTE DIESEL	MERCEDES GLE 350 D 4MATIC COUPÉ	VOLKSWAGEN TOUAREG 3.0 V6 TDI 4MOTION TIPTRONIC
Precio	84.840 euros	84.500 euros	84.500 euros	74.845 euros
Cilindrada	2.967 cc	2.987 cc	2.987 cc	2.967 cc
Potencia	286 CV / 3.500-4.000 rpm	275 CV / 4.000 rpm	258 CV / 3.400 rpm	286 CV / 3.750 rpm
Par máximo	63,3 mkg / 2.250-3.000 rpm	61,2 mkg / 2.000-2.600 rpm	63,3 mkg / 1.600 rpm	61,2 mkg / 2.250 rpm
Cambio	Automático, 8 velocidades	Automático, 8 velocidades	Automático, 9 velocidades	Automático, 8 velocidades
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Consumos	7,0 / 6,4 / 6,6 l/100 km	8,2 / 6,6 / 7,2 l/100 km	8,8 / 7,2 / 7,8 l/100 km	7,7 / 5,9 / 6,6 l/100 km
Emisiones	172 g/km CO ₂	189 g/km CO ₂	205 g/km CO ₂	173 g/km CO ₂
Autonomía	1.287 kilómetros	1.111 kilómetros	1.192 kilómetros	1.136 kilómetros
Vel. máxima	245 km/h	230 km/h	226 km/h	238 km/h
0 a 100 km/h	6,3 segundos	6,9 segundos	7,0 segundos	6,1 segundos
Maletero	605 / 1.755 litros	580 litros	650 / 1.720 litros	810 / 1.800 litros
Dimensiones	4.986 / 1.995 / 1.705 mm	5.003 / 1.968 / 1.679 mm	4.900 / 2.003 / 1.731 mm	4.878 / 1.984 / 1.717 mm
Batalla	2.994 mm	3.004 mm	2.915 mm	2.904 mm
Diámetro giro	12,0 metros	11,7 metros	11,8 metros	12,2 metros
Depósito comb.	85 litros	80 litros	93 litros	75 litros
Peso	2.220 kilos	2.205 kilos	2.250 kilos	2.070 kilos
A favor	Disfruta de la etiqueta ECO que concede la DGT y destaca por su relación entre prestaciones y consumo. El comportamiento es excelente, pues asocia seguridad, deportividad y confort, y el Q8 presume de amplitud, maletero, calidad y alta tecnología.	Por número de unidades vendidas e imagen de marca, el Levante es la alternativa más exclusiva del cuarteto, y pagando una factura similar a la del Q8. Tiene una enorme distancia entre ejes, lo que se nota en la amplitud interior, y presume de un comportamiento bastante deportivo.	Aunque su motor rinde menos potencia, la respuesta a bajo régimen es estupenda, lo que se traduce en agrado. Y es más corto que el Q8 pero ofrece aún más maletero. Además, tiene un cambio de nueve marchas y está casi tan bien hecho como el Audi.	Ha salido casi a la vez que el Q8, con el que comparte infinidad de elementos, incluido el V6 diésel de 286 CV. Como es más ligero, anda algo más y gasta, en la práctica, tres décimas menos de litro. Interior y maletero son enormes. Y es el más asequible de los cuatro SUV.
En contra	Aunque el precio es similar al de sus principales rivales, el equipo de serie es más pobre de lo esperado y las opciones, innumerables, son caras. Si no monta dirección en el eje trasero, el radio de giro es muy grande.	Aunque su maletero es grande, es el más pequeño de los cuatro, pese a que el Levante es el más largo de todos. Y la relación entre prestaciones y consumo es un poco peor que en el Audi. El interior es lujoso, pero el acabado debe mejorar.	Pesa más que el Q8, que ya es decir, y es el que mayor consumo homologa. También anuncia las prestaciones más bajas –aunque no son malas– y es el más ancho, lo que pasa factura en ciudad. El equipo de serie, justo también.	Aunque el tercer Touareg es un gran producto, Volkswagen no tiene aún la imagen premium de Audi, Maserati o Mercedes. Su depósito es el más pequeño, y el radio de giro es amplio. Además, no se beneficia de la etiqueta ECO.

EL DETALLE

FRENOS Se clava como un RS 5 Coupé

Conductor incluido, el Q8 50 TDI pesa 2.220 kilos, que es tanto como dos Seat Ibiza juntos. Sin embargo, sus poderosos frenos –discos ventilados de 375 milímetros delante y 350 detrás– y sus enormes neumáticos –nuestra unidad montaba unos 285/40 R22– son clave para que el SUV de Audi se pare con la eficacia de un deportivo GTI: 50,87 metros

para detenerse desde 120 km/h. De cara a valorar mejor ese dato basta un ejemplo, pues días antes probábamos el Range Rover Sport P400e de 404 CV, que necesitó 60,79 metros en esa misma maniobra. Y ojo, porque cuando el Q8 ya se ha detenido, su rival británico aún 'lucha' por pararse y circula todavía a 47,6 km/h. Visto desde los ojos de un peatón...



SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,26 euros/km. Coste financiero: 1,73 euros/km. Coste km total: 1,99 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: no disponible. Seguro a todo riesgo: 788,17 euros/año con franquicia de 450 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

AUDI
VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

RED DE POSVENTA

131 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje www.audi.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 151.420 EUROS

Que levante la mano quien tenga el mejor seguro de coche pagando menos con Línea Directa.



TODO EL MUNDO LO SABE:

MEJORES COBERTURAS. MEJOR PRECIO. GARANTIZADO.

902 123 512



lineadirecta.com

Una compañía **bankinter.**

Promoción válida hasta 31/12/2018. Aplicable solo a seguros procedentes de otras compañías sobre el precio de renovación con coberturas similares. Sujeto a normas de suscripción y a las condiciones de la promoción. Consúltelas en www.lineadirecta.com

Bajo el signo de la racionalidad



El nuevo Ceed confirma que Kia va en el buen camino desde hace años. Porque esta tercera generación mantiene virtudes de sus antecesores como una magnífica relación entre precio y equipamiento, su agrado de uso o la garantía de siete años, pero potencia facetas que le permiten tutear a los rivales más sólidos de su clase; incluso en esta versión de motor tricilíndrico, que brilla más por comportamiento que por prestaciones puras.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Bromeando, bien podríamos decir que el nuevo modelo sólo pierde una cosa respecto a su predecesor: el apóstrofo del nombre, que pasa de Cee'd a Ceed. Y es que esta tercera generación, fabricada también en Eslovaquia, supone un avance relevante frente a la anterior, aunque las dimensiones principales cambien poco, pues la longitud es la misma –4,31 metros– y las variaciones en anchura –crece– y altura –decrece– son mínimas. Podríamos hablar de unas nuevas proporciones

que le dan un aspecto mejor 'plantado' sobre el asfalto, lo que cuadra con la personalidad más dinámica que Kia ha querido inyectar a su compacto, que comparte plataforma y muchas más cosas con el nuevo Hyundai i30.

El Ceed es un ejemplo de racionalidad en el reparto del espacio, pues sin necesidad de una carrocería enorme se logra un habitáculo amplio. No de récord, pero sí con todas las cotas bien calibradas: anchura de 131,5 centímetros en la zona posterior, generosa altura al techo en ambas filas... El hueco para las piernas en la parte trasera no impre-

siona –70,5 centímetros con un conductor de 1,75 al volante–, pero hasta esa medida es correcta, y se ve beneficiada por un túnel central que apenas sobresale, para alegría del quinto ocupante. Y más atrás, un buen maletero de 395 litros cuyo suelo podemos ubicar a dos alturas. Además, bajo el área de carga va una rueda de repuesto de uso temporal.

Pero volvamos al habitáculo, diseñado con la ergonomía y la lógica como premisas. Se nota que el Ceed ha sido desarrollado en Alemania, pues la distribución de mandos es más propia de un coche teutón que de uno asiático: todo



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Si el Cee'd anterior ya era un gran coche, la tercera generación, rebautizada Ceed, tutea sin contemplaciones a lo más granado del segmento: Ford Focus, Peugeot 308, Seat León... Puede que con el motor tricilíndrico de gasolina de 120 CV no sea veloz, pero es muy agradable y, por equilibrio, apunta a 'compra maestra'.

está mano –incluida la pantalla táctil 'flotante'–, hay suficientes botones para acceder a las funciones clave, el cuadro de mandos va donde tiene que ir y tiene una instrumentación completa... Podríamos pedir, si acaso, un cuadro digital configurable, pero hasta eso estará disponible dentro de un año aproximadamente. Y nos gusta la sujeción y comodidad de los asientos –por contarlo todo, un pasajero algo 'formido' los acusó de estrechos–, la visibilidad en todas direcciones, el gran número de huecos donde colocar cosas o la impresión general de robustez. En este sentido, a la calidad general de terminación le daríamos un notable, pues los materiales son

buenos, hay bastantes superficies mullidas y todo parece hecho para durar. Pero también hay cosas a mejorar, como un cuentakilómetros que resta 2 kilómetros a cada centenar recorrido o una tapa cubrebaletero que da 'mini golpecitos' contra el portón –lo hemos escuchado en dos unidades distintas– al circular por malos firmes. Tiene dos topes de goma, pero si la bandeja midiese dos o tres milímetros más encajaría del todo.

Y tampoco nos ha convencido el funcionamiento del 'stop-start', pues durante la semana de prueba nos dejó 'colgados' en tres ocasiones; casi siempre en situaciones de ceda el paso donde no llegamos a pararnos por completo, y

PRECIO **25.800 €**

EMISIONES DE CO₂:
127 G/KM

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Precio con descuento: 22.027. Garantía de 7 años. Comportamiento eficaz: estabilidad, dirección y frenada. Agrado y calidad. Funcionalidad. Equipo de serie.

DEBE MEJORAR

- Recuperaciones lentas. Gasto real algo mayor que el 1.4 T-GDi. Motor no disponible con caja automática. Ruiditos de la bandeja trasera. Stop-Start algo errático.

NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲ Maletero de 395 litros, y podemos poner el suelo a dos alturas distintas –en la superior, la zona de carga es casi plana al abatir el respaldo–. Debajo va una rueda de repuesto.



UN CHASIS QUE PIDE MÁS EN ESTA VERSIÓN DE 120 CV LA EFICACIA DE CONDUCCIÓN ESTÁ POR ENCIMA DE LAS PRESTACIONES: FRENADA, ESTABILIDAD, DIRECCIÓN PRECISA... KIA HA DADO AL CEED UN TACTO DINÁMICO ERGONOMÍA Y CALIDAD UNA VEZ MÁS, LA MARCA COREANA ACIERTA CON EL DISEÑO INTERIOR. Y EL ACABADO, DE NOTABLE



▲ El equipamiento de la versión Launch Edition es completísimo, y la pantalla de 8 pulgadas tiene navegador de serie. Además, la dotación de asistentes de seguridad nos parece ejemplar.

justo cuando volvemos a engranar primera para acelerar, el motor se apaga y pide poner punto muerto. Ocurre pocas veces, pero cuando pasa...

En cuanto al equipamiento, la versión Launch Edition probada trae una dotación cerrada –las únicas opciones corresponden a la pintura exterior– realmente completa, como demuestran estos diez ejemplos: techo solar panorámico, navegador con pantalla de 8", equipo de sonido JBL, cargador inalámbrico de smartphone, ópticas delanteras y traseras de LED, sensores de parking delante y detrás, cámara posterior, aparcamiento asistido, lector de límites de velocidad y asistente de cambio involuntario de carril. Y hay mucho más, destacando el gran número de ayudas de conducción que vienen de



▲▶ Detrás hay salidas de aireación, y el túnel central apenas molesta: sobresale sólo 6 centímetros. La amplitud es notable, destacando todas las cotas por su equilibrio: altura, anchura, espacio longitudinal... Y los asientos son cómodos.



serie; de tal modo que se justifica el precio: 25.800 euros, que bajan a 22.027 con los descuentos. Y para los que opinen que sigue siendo mucho dinero, o que no necesitan tanto elemento vanguardista o de lujo, se ofrecen tres niveles más baratos: Concept–desde 16.027 euros a pie de concesionario–, Drive y Tech.

En la gama mecánica hay novedades como los diésel 1.6 CRDi o el motor 1.4 T-GDi de gasolina, con 140 CV; pero hemos pre-

ferido empezar nuestros ensayos del Ceed con el 1.0 T-GDi de 120 CV, empleado ya en la generación anterior pero que nos parece una gran alternativa ahora que el público 'sueña' con gasolina. Hablamos de un tricilíndrico de un litro, con turbo e inyección directa, cuyos valores teóricos son suficientes; como esos 17,6 mkg de par máximo a partir de sólo 1.500 vueltas. Como el coche es bastante ligero –no llega a 1.300 kilos– y tiene un cambio manual de seis marchas, esperábamos un rendimiento mejor en carretera, escenario donde el Ceed destaca más por agrado que por brío. De hecho, anda apreciablemente menos que el Stonic dotado

de idéntica mecánica, lo que tiene su causa en el peso –el pequeño SUV de Kia es 112 kilos más ligero– y en la elección de unos desarrollos de cambio más largos en el Ceed: sexta de 42,6 km/h por cada 1.000 rpm, frente a los 39,6 del Stonic 1.0 T-GDi 120.

La aceleración desde parado es correcta –anuncia 11,1 segundos en el '0-100' y eso le hemos medido–, pero el représ es pobre, como demuestran los 10,6 segundos que tarda en pasar de 80 a 120 km/h en cuarta –10,7 tarda el Stonic, pero usando quinta–, los 14,9 en quinta –14,1 empleó el Stonic en hacer el '80-120' en sexta– o los excesivos 19,4 segundos que requie-



▲ El motor 1.0 T-GDi no se combina con el cambio automático ni ofrece el selector de modo Sport.

▶ Mando similar al del Stinger, y con los tres botoncillos en el canto. Original, pero no muy cómodo.



▲ Los Ceed Launch Edition y Tech montan unos Michelin 225/45 R17 que se agarran como lapas. Pero con los 205/55 R16 del nivel Drive ya basta.

re el Ceed en la marcha final. Como coche para todo, con mucha ciudad y autovía, esta versión cumple, pero si pensamos en tres o cuatro pasajeros

y puertos de montaña, quizás un Ceed diésel o con el motor 1.4 T-GDi sea mejor idea.

La nota es más alta en lo que se refiere al consumo, y

los 7,3 l/100 km medidos en nuestro test mixto se nos antojan correctos si los comparamos con cifras obtenidas por rivales muy eficientes: 6,9 litros el anterior Ford Focus 1.0 EcoBoost de 125 CV, 7,0 el Peugeot 308 PureTech 130, 7,2 el Honda Civic 1.0 VTEC Turbo de 129 CV... Pero en los mismos días probamos también un Ceed 1.4 T-GDi de 140 CV y se conformó con 7 litros exactos, pues va más 'sobrado' en tramos complicados o al afrontar repechos de autovía, y acaba gastando menos.

Hemos dejado para el final el capítulo del comportamiento, donde el Ceed ha evolucionado de forma muy positiva. La dirección es más rápida que

antes –menos de dos vueltas y media de volante– y la frenada es enérgica –50,4 metros para detenernos desde 120 km/h–, mientras que la actitud en curva es noble y eficaz, a lo que ayudan unos Michelin Primacy 3 de medida 225/45 R17 que le sujetan a la calzada –el VW Polo GTI de 200 CV lleva esa misma goma, pero de talla 215/45 R17–. Poco balanceo, buen equilibrio entre confort y deportividad, facilidad de manejo... El nuevo Ceed convence si avivamos el ritmo de marcha y apuramos las posibilidades del motor, pero quizás por eso echemos de menos algo más de respuesta o el eficaz cambio automático 7DCT, no disponible para este motor.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **ultimate ACTIVE** "BP Ultimate con tecnología ACTIVE te da hasta 56 Km más por repostaje."

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	998
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,6 / 1.500-4.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	42,6
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,44
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disco ventil. 305 mm / Discos 284 mm
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	De paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R17
Marca	Michelin Primacy 3
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.297
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,80
Número de plazas	5

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegación	▲		
Control de velocidad de cruce	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Tapicería de tela y piel sintética	▲		
Faros LED	▲		
Faros antiniebla con luz 'cornering'	▲		
Aparcamiento asistido	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Selector modos de conducción		▼	
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta de colisión y frenada activa	▲		
Frenada automática post-colisión		▼	
Asistente de salida en pendiente	▲		
Luces de carretera automáticas	▲		
Control de tracción y estabilidad	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Cámara de visión 360 grados		▼	
Lector de señales de tráfico	▲		
Alerta de fatiga del conductor	▲		
Sensores parking del./tras.	▲		
Control de ángulos muertos	▲		
Llamada de emergencia SOS		▼	

BANCO DE PRUEBAS

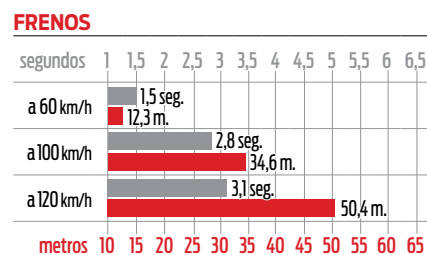
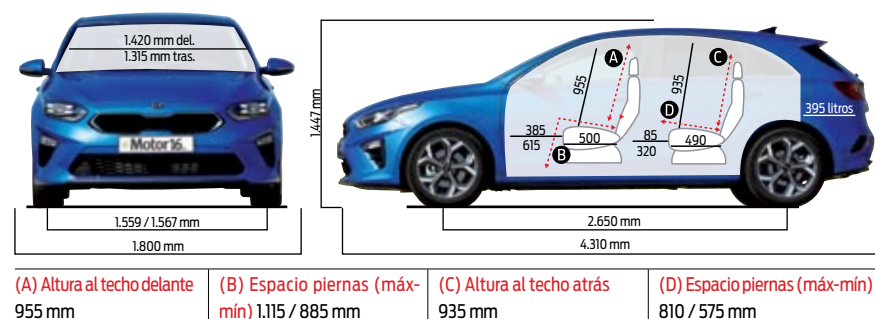
VELOCIDAD MÁXIMA	190 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,6
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,1 (11,1)
Recorriendo (metros)	190
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,1
400 m desde 50 km/h en 6ª	20,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	34,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,8
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	39,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,6
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,9
De 80 a 120 km/h en 6ª	19,4
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,3 km/h de promedio	7,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,2
Conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,6
A 140 km/h de cruce	8,5
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	684
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	6,5
Ciclo extraurbano	5,0
Ciclo mixto	5,6

PRINCIPALES OPCIONES

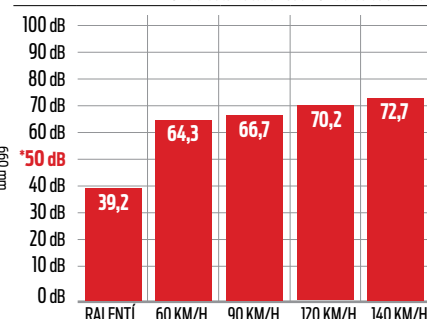
Pintura sólida: 208. Pintura metalizada: 520.



MEDIDAS



SONORIDAD * Umbral de conversión: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



EN COMPARACIÓN CON...

	KIA CEED 1.0 T-GDI 120 CONCEPT	FORD FOCUS 1.0 ECOBOOST 125 TREND EDITION	HYUNDAI i30 1.0 T-GDI 120 ESSENCE	PEUGEOT 308 1.2 PURETECH 130 STYLE
Precio	19.800 euros	21.600 euros	21.400 euros	22.800 euros
Cilindrada	998 cc	999 cc	998 cc	1.199 cc
Potencia	120 CV / 6.000 rpm	125 CV / 6.000 rpm	120 CV / 6.000 rpm	131 CV / 5.500 rpm
Par máximo	17,6 mkg / 1.500-4.000 rpm	17,3 mkg / 1.400-4.500 rpm	17,6 mkg / 1.500-4.000 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	6,7 / 4,8 / 5,5 l/100 km	5,9 / 4,2 / 4,8 l/100 km	6,5 / 4,9 / 5,5 l/100 km	6,3 / 4,2 / 5,0 l/100 km
Emisiones	124 g/km CO2	108 g/km CO2	126 g/km CO2	115 g/km CO2
Autonomía	909 kilómetros	1.083 kilómetros	909 kilómetros	1.060 kilómetros
Vel. máxima	190 km/h	200 km/h	190 km/h	210 km/h
0 a 100 km/h	11,1 segundos	10,0 segundos	11,1 segundos	10,2 segundos
Maletero	395 / 1.291 litros	375 / 1.354 litros	395 / 1.301 litros	420 / 1.228 litros
Dimensiones	4.310 / 1.800 / 1.447 mm	4.378 / 1.825 / 1.452 mm	4.340 / 1.795 / 1.455 mm	4.253 / 1.804 / 1.472 mm
Batalla	2.650 mm	2.700 mm	2.650 mm	2.620 mm
Diámetro giro	10,6 metros	11,0 metros	10,6 metros	10,8 metros
Depósito comb.	50 litros	52 litros	50 litros	53 litros
Peso	1.297 kilos	1.322 kilos	1.268 kilos	1.164 kilos
A favor	Con el acabado básico Concept –homologa 5,5 l/100 km porque lleva neumáticos más estrechos– sale ahora por 16.027 euros. Y además de un bajo precio, el Ceed tiene 7 años de garantía. Convence también por amplitud y maletero, calidad y robustez, agrado de uso, equipamiento y comportamiento.	El nuevo Focus llega al mercado a la vez que el Ceed, pero es más caro. La buena noticia es que, con descuento, se queda en 18.570 euros. Y hay Trend+, Titanium, ST-Line y Vignale, y se ofrece caja automática con los tres últimos. Destaca por tecnología, calidad, amplitud y comportamiento, y el 1.0 de Ford aporta más brío que el de Kia y consume un poco menos.	El nuevo i30 comparte plataforma y mecánica con el Ceed, de manera que las similitudes son grandes en agrado, rendimiento, amplitud, maletero, tecnología... El modelo de Hyundai se queda ahora en 17.990 –descuentos incluidos– con acabado básico Essence, y se ofrecen los más completos Go y Go Plus	Aunque el precio de tarifa es alto, el 308 con motor triclíndrico de 130 CV arranca ahora, con acabado Style, en 18.800 euros. Y hay Allure y GT Line.; e incluso se ofrece la caja automática EAT8 para los tres. Si nos conformamos con la versión de 110 CV, desde 16.100 euros. Destaca por comportamiento y maletero, y es el más ligero y el más rápido.
En contra	Las prestaciones de esta versión son algo justas para viajar a plena carga, y en el acabado hay pequeños fallos de juventud que conviene corregir, como el funcionamiento del 'stop-start'. No ofrece cambio automático.	El precio es unos 2.000 euros más alto que el del Ceed a igualdad de potencia y equipamiento. No tiene salidas de aire en las plazas traseras. En cuanto al gasto, es bajo pero se muestra más sensible a los distintos tipos de uso. Maletero más pequeño.	Aunque va realmente bien, tiene un tacto de conducción ligeramente menos deportivo que el Kia. Además, es un poco más caro. Tampoco ofrece cambio automático con el motor 1.0 T-GDi, y las prestaciones son algo justas.	Aunque los descuentos le ponen muy a tiro, sigue siendo el más caro de los cuatro modelos comparados. En el interior se opta por una pantalla táctil que agrupa demasiadas funciones, lo que no siempre es práctico.

EL DETALLE
SPORTSWAGON Capacidad récord

En enero de 2019, tres meses después de lo previsto, llegará a España la variante de carrocería familiar Sportswagon, cuya gama mecánica incluirá también el 1.0 T-GDi de 120 CV probado en estas páginas, aunque todavía no se conoce el sobrepeso por disfrutar de un modelo de mayor amplitud. Porque el Ceed Sportswagon mide 4,60 metros –29 centímetros de longitud extra– y su maletero bate el récord de volumen en el segmento: 625 litros, 97 más que en la generación anterior. Además, equipa respaldo trasero 40:20:40, elemento común al ProCeed, un familiar deportivo de estilo 'shooting brake' y maletero de 594 litros que será comercializado casi a la vez.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,53 euros/km. Coste km total: 0,67 euros/km.

SEGURO
Seguro a terceros: 331,35 euros/año. Seguro a todo riesgo: 462,06 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
KIA
Kia Motors Iberia S.L. C/Anabel Segura, 16. 28108. Alcobendas (Madrid)
Tlf: 902 283 285 / 91 304 31 90

RED DE POSVENTA
122 puntos de asistencia en España.

GARANTÍA
7 años o 150.000 kilómetros (los 3 primeros años sin límite de kilometraje)

www.kia.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 26.320 EUROS

WRANGLER LA CAPACIDAD OFF ROAD DE ESTE ICONO ES PRÁCTICAMENTE ILIMITADA, MÁS SI CABE EN LA VERSIÓN RUBICON



La cuarta generación del Wrangler llega con más fuerza que nunca. Matiza su imagen, remata el interior con más calidad, estrena dos nuevos motores y se rodea de una tecnología sumamente avanzada en materia de seguridad y conectividad. Ahora es más confortable sobre asfalto, pero sigue siendo imparabile en labores 'off road'. Y en 2020 habrá un híbrido enchufable.

El rey de la montaña

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Nació en 1941 inspirado en el Willys de la Segunda Guerra Mundial y se ha convertido en un icono en el mundo del todoterreno porque ha sabido mantener la esencia de siempre, pero adaptándose a los nuevos tiempos, como es

lógico. En esta cuarta generación mantiene las carrocerías con 2 y 4 puertas, el chasis de largueros y travesaños y la reductora, pero añade avanzadas tecnologías que le hacen más capaz en campo y confortable en carretera.

Además de rejuvenecer su

imagen y rematarse con más calidad en el interior, ahora añade un techo de lona eléctrico –mantiene las opciones de lona manual y techo duro–. En el aspecto mecánico estrena, por fin, un diferencial central que nos permite circular con tracción total de manera

inteligente. También son nuevos los dos propulsores, un 2.0 de gasolina con 272 CV y un turbodiesel 2.2 Multijet II con 200 CV y 45,9 mkg de par máximo, así como la transmisión automática de ocho relaciones, que se asocia a ambas motorizaciones. Con todo es-

Tanto el Cherokee –derecha– como el Renegade –abajo– se han actualizado.



OFENSIVA JEEP Cherokee, Renegade y mucho más

De los cinco modelos actuales, Jeep pasará en 2022 a ocho vehículos diferentes en su gama, y todos tendrán una variante electrificada, ya sea 'pura' o híbrida enchufable. Pero antes de que eso ocurra, la actualidad pasa por la renovación del Cherokee y el Renegade. Este último matiza su diseño y estrena motores de gasolina tricilíndricos: un 1.0 de 120 CV y un 1.3 con 150 y 180 CV. Los que prefieran diésel tienen la opción de un 1.6 Multijet de 120 CV y un 2.0 con 140 y 170. El precio oscila entre los 20.490 y los 36.950 euros –desde 14.500 con campaña–. Por su parte, el Cherokee también actualiza su imagen exterior e interior, se rodea de un equipo más sofisticado en seguridad y conectividad, y debuta con un motor diésel 2.2 de 195 CV asociado a una caja automática de nueve marchas; mientras que en 2019 llegará un 2.0 de gasolina con 270 CV. Está a la venta desde 44.200 euros.

to se ha conseguido reducir el consumo un 15 por ciento.

El Wrangler se comercializa con tres acabados bien diferenciados. El de acceso es el Sport, y el Sahara presenta un perfil más confortable y lujoso, mientras que el Rubicon es la esencia misma del 'off road', con un habitáculo más prác-

tico y lavable con un simple manguerazo. Todos los modelos portan tracción total, pero diferente. Los Sport y Sahara montan el sistema Command-Trac, mientras que el Rubicon se decanta por el Rock-Trac. ¿Cuál es la diferencia entre ambas versiones? El Rubicon tiene una caja de transferen-



▲ Arriba, el Rubicon, con reductora más cerrada, bloqueo delantero y desconexión de la estabilizadora delantera. Debajo, la versión Sahara.

cia más cerrada, de 4,0:1 frente a 2,72 a 1 en los otros. No hay cambios en cuanto a los cuatro modos de conducción que se ofrecen: 2H –dos ruedas motrices–, 4H, 4H Auto y 4L –reductora–. Además, la variante más campera añade unos recorridos de suspensión

Wrangler recibe elementos como un control del ángulo muerto, una alerta de tráfico cruzado en la zaga y la cámara trasera con guías de aparcamiento, así como los servicios Uconnect en el aspecto multimedia gestionados en la pantalla táctil de 8,4 pulgadas.



▲ El interior del Rubicon –imagen– es más práctico y menos lujoso que el del Sahara. La pantalla táctil de 8,4 pulgadas es de serie.

más generosos, ofrece un bloqueo del diferencial delantero –además del central y del trasero– y presenta una función que permite desconectar la estabilizadora delantera. Por último, monta unos neumáticos BF Goodrich 225/75 R17.

El equipamiento del nuevo

El precio se ha simplificado al máximo. El Sport cuesta 50.000 euros –54.000 con cuatro puertas–, mientras que por el Sahara y el Rubicon hay que pagar 57.300 euros –61.200 el 4p–. Y la tarifa es la misma para el motor diésel que para el de gasolina.



PRECIO DESDE **50.000 €**

EMISIONES DE CO₂: DE 175 A 210 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Capacidad 'off road' sobresaliente. Mayor confort de marcha. Equipamiento de serie.

DEBE MEJORAR

Dinámica en asfalto del Rubicon. Dirección poco comunicativa. Sin opción a cambio manual.



ESTRENOS EL QASHQAI RECIBE UN NUEVO MOTOR DE GASOLINA CON 140 Y 160 CV Y MEJORA EL SISTEMA NISSAN CONNECT



El líder coge impulso

El Qashqai estrena un moderno propulsor de gasolina de 1,3 litros con 140 y 160 CV, el más potente también disponible con un cambio DCT de doble embrague. Prestacional y eficiente, el nuevo bloque asumirá el liderazgo de este modelo en los próximos meses. Ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Nadie discute el liderazgo del Nissan Qashqai en los últimos 11 años en el segmento de los SUV compactos, pero sí que se está produciendo un cambio en la manera de hacerlo. Hasta hace unos meses el diésel era la gran piedra angular de las ventas, pero en 2019 las previsiones pasan por un 65 por ciento de versiones equipadas con motores de gasolina.

Y en esa 'transformación' tiene mucho que decir nuestro protagonista. Se trata de un nuevo bloque de 1,3 litros de cilindrada, desarrollado en colaboración con Mercedes-Benz, y que presume de

dos niveles de potencia: 140 y 160 caballos. Lo estrenó la nueva Clase A de la marca alemana y ahora llega al Qashqai, aunque también se extenderá a modelos de Renault como el Kadjar o el Scénic, y el próximo año pasará al Nissan

X-Trail. En total se fabricarán un millón de motores al año, muchos de ellos en la factoría de Valladolid de la Alianza Renault-Nissan.

Hemos probado las tres variantes de este propulsor, de 140 y de 160 CV con caja ma-

nual, más una transmisión DCT sólo disponible en la versión más potente. Pero antes de contar cómo van, una comparativa con fríos números. El 1.3 de 140 CV sustituye al 1.2 de 115; de modo que el nuevo presume de 25 CV más, incrementa el par 5,1 mkg, mejora el rendimiento y reduce el consumo en 0,3 litros de media.

La versión más potente 'jubila' al conocido 1.6 de 163 CV, mejora el rendimiento y reduce en medio litro el consumo. En ambos casos el nuevo bloque incrementa el periodo de mantenimiento hasta los 30.000 kilómetros.

Comenzamos nuestra toma de contacto con el de 160 CV

CONECTIVIDAD Nuevo NissanConnect

El nuevo sistema de infoentretenimiento ofrece ahora una integración más intuitiva entre el conductor y el vehículo, además de ofrecer descargas y actualizaciones de mapas y software de manera inalámbrica de forma gratuita durante cinco años. El Nissan Connect incluye una búsqueda más rápida de la navegación, gestionada ahora por la función TomTom Premium Traffic, una pantalla totalmente personalizable, reconocimiento por voz, mapas 3D, Apple Car y Android Auto de serie (excepto el Visia), nuevas funciones de aparcamiento...



▲ La pantalla táctil de siete pulgadas presenta menos teclas y nuevas funciones multimedia. Sigue estando ubicada en un plano quizás algo bajo.



◀ El Qashqai se refuerza con una nueva familia de motores de gasolina. El resto de la gama permanece tal cual.

tanto par, pero lo ofrece antes y se nota. En una conducción rutinaria por la ciudad y los alrededores los 20 caballos de diferencia no los echaremos en falta.

Por último disfrutamos de la combinación 160 CV con caja DCT de doble embrague de siete relaciones, desarrollada por Getrac. Esta opción, que llega en noviembre, es la más confortable y resulta más rápida y agradable que el CVT (variador continuo) que se ofrecía con el 115 CV. Lástima que no se contemple con la variante de 140 CV. El incremento de precio será de unos 1.200 euros.

La oferta del Qashqai se completa con el 1.5 diésel de 115 CV y el nuevo 1.7 dCi de 150, que llegará a comienzos de 2019.



con caja manual. Bien insonorizado, tremendamente progresivo y con una capacidad de trabajo a bajo régimen no-

table, nos convence por autopista y vías de montaña, en las que apuramos hasta acariciar las 6.500 rpm para sacarle to-

do el jugo y realizar adelantamientos con solvencia.

A continuación nos ponemos al volante de la versión con 140 CV. Curiosamente nos gustó más, porque va más 'alegre' y es más agradable para, digamos, el día a día. No tiene

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.3 DIG-T 140 CV	1.3 DIG-T 160 CV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.332
Potencia máxima/rpm	140 CV / 5.000	160 CV / 5.500
Par máximo/rpm	24,5 mkg / 1.600-3.500	26,5 mkg / 2.000-3.500
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual de 6 o Aut. de 7
Frenos del./tras.	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/65 R16
Peso (kg)	1.300	1.300
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394 / 1.806 / 1.590	4.394 / 1.806 / 1.590
Volumen maletero (l)	430	430
Capacidad depósito (l)	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	10,5	8,9
Velocidad máx. (km/h)	193	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,3	5,3
Emissiones CO ₂ (g/km)	121	121
Precios desde... (euros)	22.800	24.150



▲ Disponible con cinco acabados, desde 22.800 euros se ofrece la versión de 140 CV, y la variante con 160 CV cuesta 1.350 euros más.

PRECIO DESDE **22.800 €**

EMISIONES DE CO₂: DESDE **121** HASTA **130** G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Nuevos motores más eficientes y prestacionales. Habitabilidad. Relación precio-equipos.</p>	<p>Cambio DCT no disponible con el 140 CV. Nuevos motores sólo con tracción delantera.</p>

la frase

Erik Jonnaert. Secretario General de la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA).

«Pedimos a Parlamento, Comisión y Consejo Europeo que trabajen en un acuerdo final, que equilibre protección del medio ambiente y protección de la base de fabricación de Europa».



en breve

► **MAS EFICIENCIA EN PSA MADRID.** - En busca de aumentar la eficiencia y mejorar la competitividad, el grupo francés reducirá la superficie de la planta de Villaverde, manteniendo la capacidad productiva de 2014. La planta se preparará para el sustituto del C4 Cactus.

► **EL MODEL 3 DESTACA EN SEGURIDAD.** - El más pequeño de los Tesla se ha convertido en el vehículo más seguro de los testados por el NHTSA, el organismo de Seguridad del Tráfico de Estados Unidos, y en el primero que baja del 6% las probabilidades de lesión en un impacto.

► **NIÑOS SIN PROTECCIÓN.** - 189 menores (52 delante) sin sistema de retención y 2.994 adultos sin cinturón se han detectado en los más de 330.000 vehículos controlados en la última campaña de vigilancia.

► **BUEN PUERTO.** - El puerto de Santander ha marcado un nuevo hito al superar los siete millones de coches transportados.

el puntazo

Gobierno y Podemos pactan usar el impuesto al diésel en ayudas ininterrumpidas hasta 2020 para los eléctricos.

Los presupuestos de 2019 contemplan ayudas a los eléctricos, con un plan estable e ininterrumpido hasta 2020, lo que siempre ha reclamado el sector para evitar concentraciones y parones del mercado en función de la llegada o no de incentivos. Los fondos llegarían del 30 por ciento de los 670 millones de euros que aportará la subida de impuestos al diésel. La apuesta por la movilidad eléctrica también se refleja en la desaparición de la figura del gestor de carga, eliminación que allana el camino a la red de infraestructuras de recarga imprescindible para el despegue de los eléctricos.

la cifra

3.710

heridos y 28 muertos provocaron los más de 120.500 accidentes con animales ocurridos en las carreteras españolas entre 2012 y 2017 (sin Cataluña y País Vasco). Burgos (10.316) y León (9.000) son las provincias con más siniestros, y los jabalíes los animales más implicados.



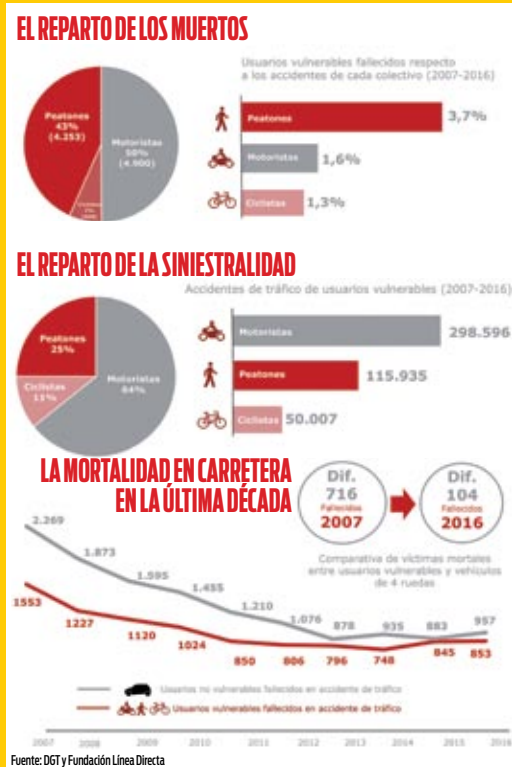
ACCIDENTES DE TRÁFICO Y USUARIOS VULNERABLES

Frágiles y desprotegidos, carne de cañón

Ciclistas, peatones y motoristas forman el grueso de los llamados usuarios vulnerables de la vía, colectivo que engloba a los que no cuentan con el escudo protector de la carrocería del vehículo en caso de accidente, según definición de la Organización Mundial de la Salud (OMS). Suponen casi la mitad de las vidas que se cobra el tráfico en

España, porque en los accidentes casi siempre se llevan la peor parte al ser el cuerpo de la víctima el que absorbe directamente los impactos. «Una tragedia silenciosa», que la Fundación Línea Directa ha puesto sobre la mesa con el análisis de la siniestralidad de estos colectivos entre 2007 y 2016. Siniestralidad que

ha subido un 6% desde 2012 (+6,5% desde 2007) y en la última década acumula casi diez mil muertos (5.000 motoristas, 4.200 peatones y 700 ciclistas) y medio millón de heridos en el medio millón de accidentes con ciclistas, peatones y motoristas implicados. Tres colectivos en los que el descenso de fallecidos se coloca 13 puntos por de-



bajo de la bajada entre los usuarios de vehículos de cuatro ruedas en los últimos diez años; no en vano su riesgo de daños es mayor, como también lo es la



Y si de distribución territorial se trata, el informe destaca Cataluña, Baleares y Madrid como las autonomías con más usuarios vulnerables implicados en accidente por cada cien mil habitantes, con Navarra y Castilla-La Mancha ocupando el extremo opuesto. La media nacional coloca la tasa en 773 siniestros por cada cien mil habitantes. El estudio también contempla la lesividad específica de cada colectivo, con el torso y las extremidades inferiores como las partes más dañadas en un accidente grave de moto y los golpes en la cabeza y las piernas como los más habituales en peatones y ciclistas; se traducen en traumatismos craneo-encefálicos y fracturas muy graves, siendo los daños en la cabeza la lesión mortal más frecuente de los que van sobre dos ruedas.

gravidad de los mismos. Mayor vulnerabilidad que no justifica el repunte del 12,4% de la lesividad en la década analizada y el alarmante incremento de lesionados en los últimos cuatro años: +49% ciclistas, +33% motoristas y +17% peatones. Por tratarse de un colectivo especialmente frágil, los peatones son los que más sufren las consecuencias de la inseguridad vial, puesto que, pese a ser uno de cada cuatro accidentados, suponen casi la mitad (43%) de los muertos vulnerables por culpa del tráfico; proporción accidentes/ muertes

que casi triplica la de ciclistas y es más del doble que la de motoristas. Además, el viandante tiene un 37% más riesgo de sufrir una lesión grave que el que va en bici. En cuanto a culpabilidad, a decir de los automovilistas son ciclistas y motoristas los que menos cumplen las normas. Percepción que no se corresponde con la realidad según los datos del estudio, que colocan en el 13% de los casos la culpabilidad sobre el peatón, porcentaje que sube al 25 y 41% en ciclistas y motoristas, respectivamente.

Audi 800 millones por manipular sus diésel

Por la manipulación de emisiones contaminantes en sus vehículos diésel, Audi deberá pagar 800 millones de euros. Es la multa impuesta por la Fiscalía de Múnich (Alemania) a la marca del grupo VW por las irregularidades detectadas en los motores diésel de seis y ocho cilindros, que no cumplieron con los estándares establecidos.

La captación de la sanción por parte de Audi, reconociendo «su responsabilidad en el cumplimiento de sus obligaciones de supervisión», cierra el proceso abierto contra la firma de los cuatro aros. VW reconoce que la multa a su filial afectará a los beneficios del Consorcio este año.

Renault El Twizy se va de Valladolid

El modelo eléctrico del fabricante galo dejará de hacerse en la planta vall-

soletana de Renault-España, que lo sustituirá por la fabricación de baterías para los Captur y Mégane híbridos enchufables. El traslado del Twizy a Corea y la transformación de la actividad en la nave en que se hace incrementará hasta 70 puestos de trabajo los 33 empleos estacionales actuales.

Faconauto Menos diésel, más emisiones

La patronal de los concesionarios alerta de la

relación: descenso de matriculaciones de coches con motor diésel, igual a subida de emisiones de dióxido de carbono. Lo argumenta con el 1,8 por ciento de subida de las emisiones medias de los coches nuevos vendidos en lo que va de año, sobre ese periodo de 2017, que cerró con el primer incremento de la última década. Un aumento que Faconauto explica con la caída de las ventas de mecánicas diésel, que emiten hasta un 20 por ciento menos CO2 que sus equivalentes de gasolina.

Combustibles El nuevo etiquetado ya está aquí

Las etiquetas que estandarizan los combustibles en la UE ya están activas. Ayudarán a seleccionar el carburante apropiado para cada coche con independencia del país en que se encuentre, puesto que deben aparecer en la tapa del depósito y en el manual de los vehículos matriculados a partir del 12 de octubre de 2018, y



en los surtidores de las estaciones de servicio, determinando gasolina, gasóleo, hidrógeno (H2), gas natural comprimi-

do, gas natural licuado o gas licuado de petróleo. El nuevo etiquetado no sustituye las nomenclaturas comerciales actuales, y los fabricantes no recomiendan colocarlas en vehículos matriculados antes de la fecha de su entrada en vigor.

Ajustes Ford revisa la productividad en Europa

Las plantas europeas de la marca americana su-

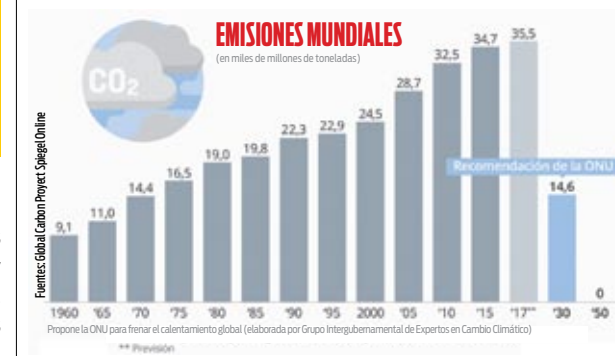
frirán un duro ajuste tras analizar la productividad y rentabilidad de cada una de las factorías, entre las que se encuentra la española de Almussafes (Valencia). «Difíciles y duras» decisiones que bajarán la producción y el empleo, y la dirección europea justifica en los malos resultados actuales y no mejores previsiones. De hecho, la multinacional ha anunciado a los sindicatos que no invertirá un euro más en el Viejo Continente si no está garantizado el retorno de la inversión.

Emisiones

El debate sigue abierto

Ni el 40% solicitado por el Parlamento ni el 30% que quiere la Comisión. Los 28 han pactado un 35% de recorte de emisiones en coches nuevos de aquí a 2030; decisión intermedia entre la propuesta del 30% defendida por Alemania y Países del Este y el 40% liderado por Francia -España abogó por el 35%-.

Las tres instituciones deberán alcanzar un acuerdo antes de que acabe la legislatura, y los fabricantes instalados en el Viejo Continente (Acea) alertan del impacto negativo en la competitividad de la industria, trabajadores y consumidores de una meta demasiado exigente; también muestran su preocupación por el sistema de sanciones, que respalda el Parlamento. La recomendación de la ONU es limitar el CO2 en el mundo un 45% en 2030 y bajar a cero en 2050, objetivo que dejaría el calentamiento global por debajo de 1,5 grados centígrados. Lo destaca el informe del Grupo Intergubernamental de Expertos en Cambio Climático, muy presente en la larga negociación de los ministros europeos.



Emisiones Alemania investiga a Opel

La sospecha de una posible manipulación del software que mide las emisiones contaminantes en algunos diésel de Opel ha llevado a la Oficina Federal de Vehículos Motori-

zados de Alemania (KBA) a ordenar al fabricante la revisión de 100.000 vehículos por posible fraude en las emisiones. Además, la policía alemana está registrando las oficinas de la compañía por la presunta existencia de ese software ilegal, que camuflaba las emisiones de gases contaminantes en 95.000 automóviles.



◀ La primera generación nació con carrocería de tres puertas, pero luego llegó la de cinco, la versión GTI, el Golf Cabrio....

El líder

Para sustituir al Beetle, Volkswagen lanzó en 1974 el Golf, un coche diseñado por Giugiaro que no ha dejado de evolucionar y que pronto se convirtió en el favorito del público. De hecho, en los últimos 35 años ha sido 'best seller' europeo en 30 ocasiones.



Si hubiese que resumir los últimos 35 años de historia del automóvil con una sola imagen, quizás habría que elegir el Golf, líder indiscutido del mercado europeo en todo este tiempo y referencia de un segmento, el de los modelos compactos, que figuraba y sigue figurando entre las preferencias del público. Los más de 33 millones de unidades vendidas en todo el mundo desde 1974 son la mejor prueba de su éxito.

▶ El Golf lanzado en 2012 fue renovado en 2017. Adoptó por ejemplo el cuadro digital y el motor 1.5 TSI Evo.



GOLF I (1974) REVOLUCIONARIO PIONERO

El primer Golf era un coche mucho más pequeño que sus sucesores, pues medía 3.705 milímetros de largo por 1.610 de ancho, y tenía una batalla de 2.398 milímetros. Pesaba 750 kilos, y su versión de motor 1100, dotada de un cambio de cuatro marchas, rendía 50 CV, aceleraba de 0 a 100 km/h en 16,5 segundos y alcanzaba 140 km/h. En 1976 aparecía el Golf GTI, dotado de un 1.6 con inyección que rendía 110 CV, y en 1979 llegaba el motor 1300 de 60 CV. Ese mismo año nacía también el Golf Cabrio, disponible en dos versiones: GLS, con un 1.5 de 70 CV, y GTI, con el 1.6 de 110. En cuanto a los diésel, la primera versión aparecía en 1976, con un motor de 1.471 cc y 50 CV.



GOLF II (1983) AUMENTO DE TALLA

Cuentan que Giugiaro presentó a Volkswagen un diseño para sustituir al primer Golf, pero que la marca germana lo desechó porque era pequeño y ya pensaban en un coche más grande. Aquel proyecto 'rechazado' acabaría convirtiéndose en el primer Seat Ibiza, y el segundo Golf, diseñado por la propia Volkswagen, creció hasta los 3.985 milímetros de longitud y 1.665 de anchura, y su batalla alcanzó los 2.475 milímetros. La gama inicial comprendía cuatro motores de gasolina -1.3 de 55 CV, 1.6 de 75, 1.8 de 90 y 1.8 GTI de 115- y dos diésel 1.6, uno atmosférico de 54 CV que alcanzaba 143 km/h y otro, ya con turbo, que rendía 69 CV y cogía 160 km/h.



GOLF III (1991) CON OTRA CARA

En su tercera generación, el Golf decía adiós a los faros redondos, y la carrocería volvía a experimentar un ligero crecimiento, alcanzando los 4.020 milímetros de largo y los 1.695 de ancho, aunque la distancia entre ejes no variaba. También el peso aumentaba, aunque la marca alemana ideó nuevas mecánicas, con mejor respuesta. Así, la gama inicial de gasolina arrancaba con un 1.4 de 60 CV, continuaba con un 1.8 en versiones de 75 y 90 CV y concluía con dos versiones deportivas: GTI, con un 2.0 de 115 CV, y VR6, con un 2.8 de seis cilindros y 174 CV que le permitía acelerar de 0 a 100 km/h en 7,6 segundos. Y en diésel, el 1.9 D con 64 CV y el 1.9 TD con 75 CV.



GOLF IV (1997) UN DISEÑO CLAVE

Los diseñadores de Volkswagen están de acuerdo en que fue la cuarta generación la que 'halló' la fórmula estética definitiva en la que se inspirarían los siguientes modelos de la saga. El coche alemán volvía a crecer, pues su longitud se iba a 415 centímetros y la anchura alcanzaba ya los 174 centímetros, mientras que la batalla también se estiraba: 251 centímetros. Y la familia de motores introducía grandes novedades, como los 1.8 20V con y sin turbo -125 y 150 CV, respectivamente-, el 2.3 VR5 de 150 CV -era un cinco cilindros en V- o el 1.6 de 101 CV, todos de gasolina, como el 1.4 de 75 CV. Y en diésel, tres mecánicas 1.9: SDI de 68 CV, TDI de 90 y TDI de 110.



GOLF V (2003) SALTO TECNOLÓGICO

Siguiendo la tendencia histórica, el quinto Golf era más grande que el anterior, pues medía casi 421 centímetros de largo y 176 de ancho, y estiraba su distancia entre ejes hasta 258 centímetros. E incluso el maletero, de 330 litros en los Golf III y IV, pasaba a cubicar 350 litros en el Golf V, que montaba de serie en toda la gama ABS, control de tracción y estabilidad, asistencia de frenada y seis airbag, y ya ofrecía el cambio DSG de doble embrague. La gama inicial tenía cinco motores de gasolina, con potencias entre 75 y 150 CV -tres de ellos usaban la tecnología FSI de inyección directa-, y tres diésel con bomba/injector: 2.0 SDI de 75 CV, 1.9 TDI de 105 y 2.0 TDI de 140 CV.



GOLF VI (2008) CONTENCIÓN DE TAMAÑO

Con el sexto Golf, la firma de Wolfsburg decidía frenar el aumento de talla de su 'best seller', pues la longitud se quedaba en 420 centímetros y la batalla no variaba, aunque la anchura sí aumentaba hasta 178 centímetros. El maletero seguía siendo de 350 litros, el peso se reducía ligeramente y en la familia de motores inicial había novedades como el motor 1.4 TSI en versiones de 122 y 160 CV, mientras que la gama de gasolina se completaba por debajo con el 1.4 de 80 CV y el 1.6 de 102 CV. Y en diésel, dos alternativas sobre la mecánica 2.0 TDI, una con 110 CV y otra con 140. Poco después, en 2009, aparecía el motor 1.2 TSI, disponible con 86 y 105 CV.



GOLF VII (2012) OTRO 'CAR OF THE YEAR'

El sexto Golf, una evolución a partir del quinto, estuvo sólo cuatro años en el mercado al ser relevado por un Golf, el séptimo, totalmente nuevo y construido sobre la plataforma MQB, que permitía usar avanzadas tecnologías de asistencia y era compatible con mecánicas electrificadas -eGolf cien por cien eléctrico y GTE híbrido enchufable- y de gas natural -1.4 TGI de 110 CV-. De ahí que se convirtiera en el segundo Golf en ganar el 'Car of the Year'. En cuanto a motores convencionales, el Golf VII tenía opciones de gasolina entre 86 y 150 CV, versiones deportivas de 220 -GTI- y 300 CV -R-, y tres diésel: el 1.6 TDI de 115 CV y los 2.0 TDI de 150 y 184 CV.

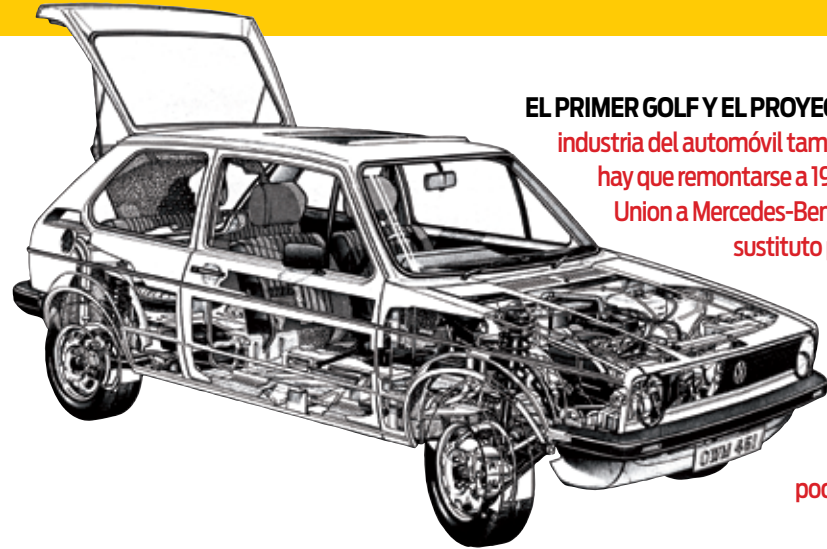


DEL UNO AL SIETE EVOLUCIÓN CONSTANTE

El séptimo Golf, en primer plano y actualmente a la venta, es el más grande de la saga, con sus 4.258 milímetros de largo y 1.790 de ancho. Es decir, 55,3 centímetros más de longitud y 18 más de anchura que el primer Golf, que hoy deberíamos comparar con un Fiat Panda o un Hyundai i10.

También el Golf VII es el de mayor maletero -380 litros en las versiones de tres y cinco puertas, y 605 en el Variant- y el más aerodinámico, pues presume de un índice Cx de 0,29 -en el Golf V, por ejemplo, el Cx era de 0,32-. En cuanto a rendimiento mecánico, de los 50 CV del primer Golf 1.1 hemos saltado a los 300 del actual Golf R, mientras que en cuestión de seguridad, la transformación es casi inenarrable.





EL PRIMER GOLF Y EL PROYECTO DE AUTO UNION.- La vida da muchas vueltas, y la industria del automóvil también. Para saber de donde partió la idea del primer Golf hay que remontarse a 1964, fecha en la que Volkswagen compró la marca Auto Union a Mercedes-Benz. Volkswagen le daba vueltas por aquel entonces a un sustituto para el 'Escarabajo', y se encontraron con la sorpresa de que Auto Union trabajaba en el desarrollo de un coche pequeño y ligero, con tracción delantera y motor refrigerado por agua. Era, en realidad, el proyecto del que saldría el Audi 50 de 1974 –media sólo 3,51 metros–, y los ingenieros de Volkswagen aplicaron aquel desarrollo técnico para crear el primer Golf, un poco más grande que el Audi y que también nació en 1974.



◀ **GOLF I.-** Curiosamente, el volante no mostraba el escudo de Volkswagen, sino una parte del emblema de Wolfsburg, la 'ciudad del lobo'. Todo se agrupaba al máximo, destacando la radio casi detrás del volante, junto a unos pocos interruptores.



◀ **GOLF II.-** Como el coche crece bastante, habitáculo y maletero son más amplios, y en el salpicadero se estiliza el cuadro de mandos y se reubican mejor las salidas de aireación. Pero el volante sigue siendo de dos radios.



◀ **GOLF III.-** Es el primer Golf con un salpicadero totalmente integrado, y con su cara superior curvada. La consola gana tamaño para aumentar el número de controles, los aireadores van más altos y el volante, más ergonómico, es de cuatro radios.



◀ **GOLF IV.-** Su diseño interior respeta la filosofía del modelo anterior, pero se redondean las superficies, mejora la calidad general y algunos mandos tienen mayor tamaño para facilitar su uso. El logotipo de Volkswagen gana protagonismo.



◀ **GOLF V.-** El salto es radical en comparación con la generación anterior, pues el diseño es más refinado, se juega con la iluminación del cuadro y éste adopta una pantalla central de buen tamaño. El volante pasa a ser de tres radios, de tipo multifunción.



◀ **GOLF VI.-** Esta generación derivaba de la quinta, y eso también se notaba en su interior, transformado en cuestión de materiales, tonos y forma de los mandos, pero con todos los elementos en parecida posición. ¿Para qué cambiar lo que ya funcionaba?



◀ **GOLF VII.-** En 2012 llega la séptima edición del Golf, sin variaciones radicales en el diseño general, pero con un aspecto más tecnológico, materiales muy refinados y una rica dotación de seguridad. Y en 2017 recibió el cuadro digital configurable.



LA TECNOLÓGICA SÉPTIMA GENERACIÓN.- A finales de 2012 llegaba al mercado el Golf VII, actualmente a la venta y que el pasado año recibió una profunda renovación que actualizó su equipamiento y la gama de motores. Se trata del primer Golf asentado sobre la moderna plataforma MQB, que comparte con modelos como el Audi A3, el Seat León o el Skoda Octavia, y frente a la generación anterior reducía el peso en unos 100 kilos de media, de los que 37 correspondían a la construcción ligera empleada, 40 se bajaron en la mecánica y la transmisión, 26 kilos de ahorro tienen su origen en el chasis y 6 tienen que ver con su sistema eléctrico más liviano.



GOLF GTI NACIDO A REGAÑADIENTES

Volkswagen introdujo el concepto 'GTI' (Gran Turismo Inyección) al presentar en 1975 su primer Golf GTI, dotado de un motor 1.6 con inyección Bosch k-Jetronic que subía la potencia a 110 CV. Y eso que la casa alemana no creía en el proyecto, desarrollado en secreto por uno de sus ingenieros, convencido de que había público para un coche pequeño y económico pero ágil y divertido. Gracias, Alfons. Antes de finalizar su vida comercial, el Golf I tuvo una versión GTI más energética, ya con un 1.8 de 112 CV que sería la mecánica empleada por la segunda generación del Golf GTI cuando nació en 1984. Y un año después llegaba el 1.8 16V, con 139 CV. El Golf III optaba en su versiones GTI por un 2.0, en variantes de 115 y 150 CV, mientras que el GTI del Golf IV estrenaba un 1.8 Turbo con culata de cinco válvulas por cilindro y 150 CV, que en 2001 subirían hasta 180. E incluso tuvo un GTI diésel, con el 1.9 TDI de 150 CV. El Golf GTI de la quinta generación fue el primero en alcanzar los 200 CV, apenas nada frente a los 310 CV –máximo por ahora– del GTI Clubsport S vendido como serie especial limitada en 2016.





Triunfadores 'made in Spain'



Si echamos la vista atrás para averiguar cuál es el modelo de mayor éxito comercial en nuestro país en las últimas décadas, los diferentes compactos de Renault, muchos de ellos fabricados en nuestro país, se alzan hasta el primer lugar. Una larga historia de éxitos que arranca con el binomio formado por R-9 y R-11, continúa con un Renault 19 que lideró con frecuencia el ranking de ventas y se prolonga en el tiempo con las sucesivas entregas del Mégane, cuya cuarta generación vio la luz hace dos años.

RENAULT 9 / RENAULT 11 1981-1988

El Renault 9 fue el primer modelo de la marca que montó un motor en disposición transversal. Enfocado a un público familiar, vio la luz en 1981 con vocación global y un año después comenzó a fabricarse en la planta de Palencia, a la vez que fue elegido Coche del Año en Europa. Se trataba de un carrocería sedán con cuatro puertas y prácticamente cuatro metros que debutó con un propulsor de gasolina de 1,1 litros que ofrecía 48 CV, y un 1.4 que incrementaba la potencia hasta los

60 CV. El cambio era manual de cuatro o cinco velocidades, y hasta contemplaba una transmisión automática de tres relaciones. A su estela, y aprovechando la plataforma, surgió el Renault 11, con carrocería tipo hatchback y la posibilidad de elegir entre tres y cinco puertas. Su aspecto era más deportivo, y también heredaba las cinco plazas y la tracción delantera. Compartía motores con el R-9, con evoluciones más potentes y la llegada de una versión diésel GTD de 60 CV. La más picante fue la variante Turbo de 115 CV, que competía con rivales del calibre del Volkswagen Golf GTI o el Ford Escort XR3.

► El R-9 vio la luz en 1981 y un año después fue elegido Coche del Año en Europa. Los motores ya se montan transversalmente.



► Los acabados más completos ofrecían elementos como el aire acondicionado. La versión Turbo de 115 CV era un 'tiro'.



RENAULT 19 1988-1996

El reto era mantener el liderazgo en el segmento C, y para ello se recurrió a la colaboración de Giugiaro para matizar el diseño. Debutó en 1988 con carrocería de tres o cinco puertas, y una gama de motores de gasolina y diésel con una potencia que oscilaba entre los 55 y los 140 caballos. Gran éxito a nivel de ventas tuvo la variante de cuatro puertas, denominada Chamade, y hasta se atrevió con una coqueta variante Cabrio. Entre otras factorías, la de Valladolid tuvo un gran protagonismo en su fabricación, y en 1989 se adjudicó el galardón de Coche del Año en España. En 1992 protagonizó una intensa actualización cuya nota más destacada fue la llegada de la inyección electrónica a la alimentación de los propulsores, o la incorporación del airbag del conductor como elemento de seguridad.



▲ La mano de Giugiaro en el diseño fue vital en el éxito del R-19. La presentación del interior estaba muy cuidada, incorporó ya airbag de conductor. Abajo, el Chamade 16V, de 140 CV.



MÉGANE I 1996-2002

El ambicioso proyecto Mégane contemplaba hasta seis carrocerías diferentes, incluida una de corte monovolumen denominada Mégane Scénic que literalmente 'rompió' el mercado. El Mégane debutó con carrocería de cinco puertas y una atrevida variante Coupé de dos puertas y cuatro plazas, algo más corta. Posteriormente llegó el sedán, el familiar y el atractivo Cabriolet. En 1999 se sometió a un intenso restyling, y la gama de motores de gasolina y diésel osciló entre los 65 y 150 CV de potencia.



▲ El proyecto Mégane contemplaba una amplia gama de carrocerías desde el inicio.

MÉGANE II 2002-2009

En la firma del rombo se la jugaron con un diseño rompedor para lo que se estilaba hasta entonces, y la apuesta les salió redonda. De nuevo Renault presumía de Coche del Año en Europa en 2003, fue el primer modelo del segmento en presentar cinco estrellas EuroNCAP y también ofrecía variantes con hatchback, familiar y una variante Coupé Cabrio –llegó en 2003– que incorporaba un techo duro de cristal retráctil. En su amplia gama de motorizaciones destacó la llegada de las variantes Renault Sport, con hasta 230 CV, así como las cajas de cambio de seis relaciones.



▲▲ Esta segunda generación rompió con todos los cánones anteriores, estéticamente hablando.



MÉGANE III 2008-2016

La tercera generación del Mégane regresa hacia una línea de diseño más tradicional y crece hasta los 4,30 metros, ofreciendo una habitabilidad muy superior y una puesta en escena del interior más cuidada. Mantiene las variantes de tres y cinco puertas, familiar y cabrio con techo duro retráctil, pero el sedán se desmarca de la gama para pasar a denominarse Fluence. A lo largo de estos años incorpora avanzados elementos en seguridad y confort, y en su familia de motores encontramos desde los diésel entre 85 y 165 CV, hasta los gasolina que van de los 115 a los 275 de la versión RS Trophy.

▼ El diseño vuelve a ser más conservador, y el interior es más amplio y más aparente.



MÉGANE IV 2016-

La cuarta entrega de la exitosa saga Mégane es, lógicamente, la más avanzada. De hecho, incorpora en las versiones más equipadas un sistema de dirección a las cuatro ruedas 4Control, conducción personalizable Multi-Sense, conectividad R-Link2 con pantalla táctil tipo tablet de 8,4 pulgadas, una generosa dotación en asistentes de conducción y una eficiente gama de motores. No faltan las variantes más picantes, que tendrán su momento cumbre con la versión RS Trophy de 300 CV, recientemente desvelada. Esta generación sólo contempla carrocerías de cinco puertas, familiar y sedán, ésta última reservada a algunos mercados.

▼ La actual generación presume de tecnologías exclusivas en su segmento, como dirección en las cuatro ruedas.



Del Audi 100 al Volvo XC40

A lo largo de su historia, Motor 16 ha estado ligada al premio 'Car of the Year', el más prestigioso que concede la prensa especializada en el sector del automóvil. Y un repaso a los ganadores de los últimos 35 años permite entender cómo han evolucionado la industria y los gustos en Europa.



◀ El Audi 100 contó con carrocerías sedán y familiar Avant, y ambas brillaban por su volumen de maletero y su aerodinámica.



▶ Más pequeño que el XC60, nacido meses antes, el XC40 no renuncia a un amplio interior y un diseño muy funcional.



COCHE DEL AÑO 1983

COCHE DEL AÑO 2018



◀▶ Aunque los años no perdonan, el Audi 100 llamó la atención en su momento por su moderno diseño interior y la mejora en calidad que representaba frente a sus antecesores.



▶▶ El sistema Sensus de infoentretenimiento del XC40, con su pantalla vertical de 9 pulgadas, preside un interior caracterizado por su calidad. Y en materia de seguridad es un SUV puntero.



1983, AUDI 100.- Sorprendió por su seguridad y aerodinámica, y su diésel de cinco cilindros, de 87 CV.



1984, FIAT UNO.- Amplio y con motores económicos, venció al Peugeot 205, otro coche mítico.



1985, OPEL KADETT.- El segundo Kadett de tracción delantera era muy superior al modelo anterior.



1986, FORD SCORPIO.- El sucesor del Granada ganó por calidad y equipamiento, y por equipar ABS.



1987, OPEL OMEGA.- Confortable y aerodinámico, ha sido el último ganador con tracción trasera.



1988, PEUGEOT 405.- De los 57 jurados que votaron, 54 le dieron ganador. Segundo, el Citroën AX.



1989, FIAT TIPO.- Aunque era muy compacto, presumía de amplitud. Precio muy aquilatado.



1990, CITROËN XM.- Diseño de Bertone, motores hasta 200 CV, suspensión hidroneumática...



1991, RENAULT CLIO.- El sucesor del R5 era un coche muy superior. Segundo fue el Nissan Primera.



1992, VOLKSWAGEN GOLF.- El Golf III tenía calidad y motores potentes. Venció al Opel Astra.



1993, NISSAN MICRA.- Fabricado en Gran Bretaña, fue el primer ganador de una marca japonesa.



1994, FORD MONDEO.- Muy superior al Sierra, su antecesor, el Mondeo ganó al Citroën Xantia.



1995, FIAT PUNTO.- Se valoró su ligereza, economía y bajo precio, y se impuso al Volkswagen Polo.



1996, FIAT BRAVO / BRAVA.- Triunfo compartido por este binomio de tres y cinco puertas.



1997, RENAULT MÉGANE SCÉNIC.- Gustó su estilo monovolumen por amplitud y funcionalidad.



1998, ALFA ROMEO 156.- De los 56 jurados, 40 le dieron ganador. Una revolución en Alfa Romeo.



1999, FORD FOCUS.- El sucesor del Escort fue el mejor para 42 de los jurados. Comportamiento de '10'.



2000, TOYOTA YARIS.- Segundo ganador de un fabricante nipón, el Yaris venció al Fiat Multipla.



2001, ALFA ROMEO 147.- En una edición muy igualada, ganó al Ford Mondeo II por un solo punto.



2002, PEUGEOT 307.- Ofrecía ESP, tenía un interior amplio y práctico, y estrenaba el 2.0 HDi con FAP.



2003, RENAULT MÉGANE.- Cuarto modelo compacto que ganaba en un periodo de cinco años.



2004, FIAT PANDA.- Otra votación apretada, con el Panda seguido por Mazda3 y Volkswagen Golf.



2005, TOYOTA PRIUS.- La segunda generación del Prius fue el primer híbrido ganador de este galardón.



2006, RENAULT CLIO.- Segundo título para un Clio. Esta vez, con el Volkswagen Passat muy cerca.



2007, FORD S-MAX.- Funcional y deportivo, el crossover de Ford ganó por poco al Opel Corsa.



2008, FIAT 500.- Le dieron su máxima nota 33 de los 58 jurados. Tras él quedó el Mazda2.



2009, OPEL INSIGNIA.- Ganó al Ford Fiesta por un punto, y el premio supuso un espaldarazo.



2010, VOLKSWAGEN POLO.- Le votaron los 59 jurados, y 25 de ellos le dieron su máxima nota.



2011, NISSAN LEAF.- Primer coche eléctrico que ganaba el premio. Venció al Alfa Romeo Giulietta.



2012, OPEL AMPERA / CHEVROLET VOLT.- Su mecánica eléctrica de autonomía extendida sorprendió.



2013, VOLKSWAGEN GOLF.- Triunfo claro. Todos los Golf de la historia acabaron entre los tres primeros.



2014, PEUGEOT 308.- El compacto francés se impuso a dos coches eléctricos: BMW i3 y Tesla S.



2015, VOLKSWAGEN PASSAT.- El preferido de 30 de los 58 jurados. Por detrás, el Citroën C4 Cactus.



2016, OPEL ASTRA.- Venció al Volvo XC90 gracias a la enorme evolución que suponía en Opel.



2017, PEUGEOT 3008.- Primer SUV en lograr el galardón, el 3008 se impuso al Alfa Romeo Giulia.



2018, VOLVO XC40.- Segundo triunfo consecutivo de un SUV, y primera victoria de un Volvo.



JEEP WRANGLER RUBICON



◀ La Rubicon Trail recorre 35 kilómetros cerca del Lago Tahoe, en California. Es conocida como 'la madre de todas las rutas'.



LA RUTA MÁS DIFÍCIL DEL MUNDO

¿Qué mejor modo que probar las capacidades de un coche que llevarlo al extremo en la que dicen es una de las rutas más complicadas del mundo? El nuevo Jeep Wrangler Rubicon ha demostrado que puede con todo en un recorrido por la icónica Rubicon Trail, cerca del lago Tahoe, en California. Es la ruta que inspiró el nombre del equipamiento de este modelo y ha sido utilizada durante más de cuatro décadas por ingenieros de la marca para probar sus todoterrenos.

La Rubicon Trail tiene 35 kilómetros, 19 de ellos solo superables en 4x4. En 1953, un grupo de 150 entusiastas de Jeep ya realizó este recorrido, convirtiendo la concentración en un clásico: el 'Jeep Jamboree'. Las unidades del Wrangler que participaron en esta nueva expedición contaban con el exclusivo equipamiento Rubicon, que incluye sistema de tracción total, bloqueo eléctrico de los ejes delantero y trasero y desconexión electrónica

de la barra estabilizadora delantera. Todo ello, les permitió afrontar sin problemas el desafío de rocas, pendientes y obstáculos naturales de este Trail, conocido como 'la madre de todas las rutas todoterreno'. El Wrangler Rubicon se beneficia, además, de una altura libre al suelo de más de 25 cm, de unos increíbles ángulos (36,4 grados de ángulo de ataque, 25,8 grados de ángulo ventral y 30,8 grados de ángulo de salida) y de hasta 76 cm de vadeo.

MAZDA



DOS AÑOS MÁS CON LALIGA

Mazda sigue apostando por el deporte y será vehículo oficial de LaLiga de fútbol española durante dos temporadas más. La marca japonesa colabora con esta competición desde el año 2015 y ha renovado su acuerdo para seguir presente en los partidos de primera y segunda división, LaLiga Santander y LaLiga 1|2|3 respectivamente. Su presencia será visible en los diversos soportes de LaLiga, como estadios y redes sociales.

KASPERSKY

EL ART CAR DE LA FÓRMULA E

La empresa de seguridad informática Kaspersky Lab ha presentado en Londres el primer 'art car' basado en un monopla de Fórmula E. El objetivo de esta acción es mostrar el compromiso de la marca no

Moniker



solo con el arte contemporáneo sino también con la protección del planeta. Ha sido diseñado por el conocido artista callejero D*Face y está personalizado con la frase: 'Save the world'.

+ en <http://fundacionalbertocantador.com/bicis-para-la-vida>

ATENTOS A...

26 DE OCTUBRE

Se presenta el proyecto **Bicis para la vida**, que impulsa **Skoda** junto a la Fundación Alberto Cantador y la Fundación Seur y que pretende dar una segunda vida a bicicletas sin uso destinándolas a colectivos desfavorecidos.



NUEVO CAMPEONATO W SERIES: SOLO PARA MUJERES

Las W Series, el primer campeonato de monopla exclusivo para mujeres, arrancará el primer fin de semana de mayo de 2019 en el circuito alemán de Hockenheim, en coincidencia con el calendario del DTM. Los coches con los que se disputará esta competición, que repartirá 1,5 millones de dólares en premios, serán todos idénticos y la veintena de pilotos que competirán tendrán que pasar unas exhaustivas pruebas de acceso.



CITA ELÉCTRICA

El 'Roadshow eléctrico de Volkswagen' hace parada en Madrid, en la explanada de Nuevos Ministerios, el 7 y 8 de noviembre. Las reservas para probar el **e-Golf** y el **e-up!** están abiertas en la web de la izquierda.

UN XC40 ARTÍSTICO POR LAS CALLES DE MADRID PASEO EN VOLVO DE LAS MENINAS

Hace unos meses, las famosas Meninas de Velázquez abandonaron el Museo del Prado y tomaron las calles de la ciudad de Madrid. Esa exposición callejera tuvo tanto éxito que ahora el artista que la ideó, Antonio Azzato, ha vuelto a reinterpretar el cuadro sobre la carrocería de un Volvo XC40. El 'Coche del Año en Europa

2018' se convierte en 'art car' de la mano de este creador venezolano, que recorrerá la ciudad para que todos los paseantes puedan admirar de cerca su obra. Según Azzato, «mucha gente se quedó con ganas de que las Meninas fueran permanentes en las calles de Madrid y a través de Volvo lo estamos logrando».



+ en www.spainclassicraid.com

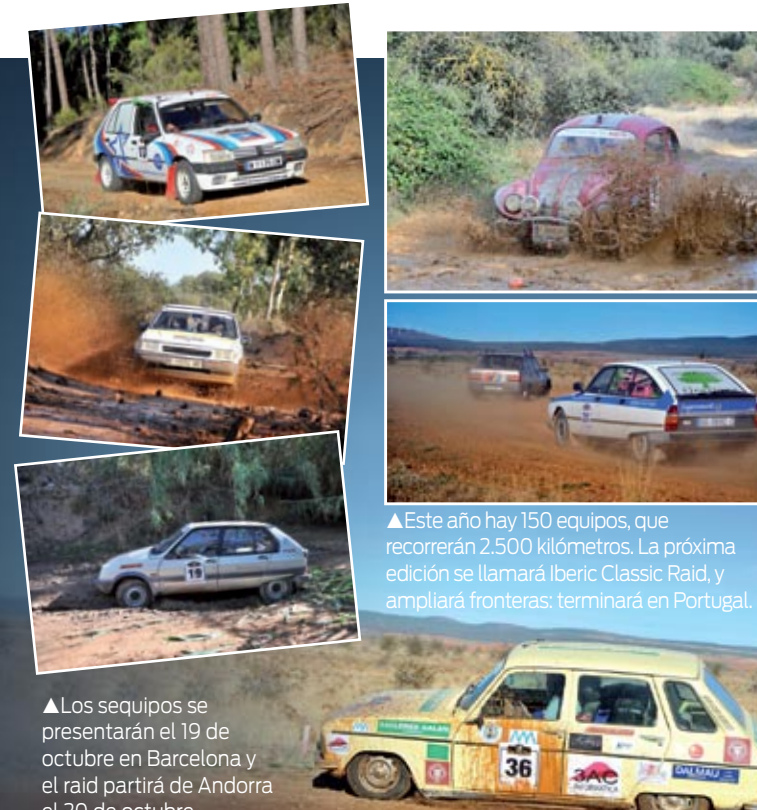
QUINTA EDICIÓN DEL SPAIN CLASSIC RAID

RECORRE ESPAÑA CON UN COCHE VEINTEAÑERO

El Spain Classic Raid, en el que los equipos recorren España al volante de un vehículo de más de 25 años, celebra este año su quinta edición. Arranca el 20 de octubre.

Los que han participado en alguna de las ediciones, dicen que el Spain Classic Raid es una de las pruebas automovilísticas más divertidas a las que te puedes apuntar. Este año son 150 los coches participantes en esta carrera de regularidad, en la que solo admiten clásicos con más de 25 años. Recorrerán 2.500 ki-

lómetros atravesando España en ocho días a una velocidad media inferior a 50 km/h. El raid arranca el 20 de octubre en Andorra y concluye en Madrid. En la edición de este año – la 5ª – estarán entre los participantes un Citroën C15, un Dyane 6 de 1977, un Volkswagen Baja Bug 1000 de 1973 o un Seat 127 de 1975.



▲ Este año hay 150 equipos, que recorrerán 2.500 kilómetros. La próxima edición se llamará Iberic Classic Raid, y ampliará fronteras: terminará en Portugal.

▲ Los equipos se presentarán el 19 de octubre en Barcelona y el raid partirá de Andorra el 20 de octubre.

“BP Ultimate te lleva más lejos.”

Los carburantes BP con tecnología ACTIVE ayudan a limpiar tu motor y te dan hasta 56 Km* más por depósito.

bp ultimate con tecnología ACTIVE

*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en bptollevarmaslejos.com

MATRICULACIONES EN EUROPA

LA NUEVA HOMOLOGACIÓN REVOLUCIONA EL RANKING

Las subidas de dos dígitos de agosto se convierten en negativos de dos cifras en septiembre, pagando la alegría del mercado de los dos últimos meses, con caídas de las que sólo se salvan Kia (48.012 unidades) y Volvo (26.606), ambos con +2,9 %, y Jaguar (11.007), con +33,5%; con las menores caídas aparecen Toyota (-0,4 %) y Citroën (-3,4 %). Una debacle que descoloca el ranking tradicional de ventas mensual, con Opel colocada como líder –ver cuadro– y Volkswagen cayendo hasta la quinta plaza, desde su puesto habitual, que es la primera posición, tras un severo retroceso. Situación inusual, como también lo es Kia y Hyundai dentro del ‘top ten’.

Asimismo, a nivel de grupos, el consorcio VW paga su gran retroceso de matriculaciones (-48,0 %) superado en ventas por PSA, que cierra el mes con 198.988 coches vendidos (-7,7 %) frente a los 171.963 de VW. En el tercio de cabeza la acompaña BMW, que con 99.371 matriculaciones (-8,6 %) en septiembre supera a Renault (94.964 y -27,0 %), Daimler (85.439 y -11,8 %) y Ford (77.936 y -13,7 %).

Las aguas vuelven a su cauce cuando del

acumulado se trata, con VW, Renault y Ford completando el podio, las tres plazas de honor que a nivel de grupo mantienen VW (2.894.664 y +56 %), PSA (1.930.440 y +54,9 %) y Renault (1.276.053 y +6,5 %). Ya por debajo del millón de unidades se colocan FCA (810.497 y -0,8 %), Ford (762.725 y -1,8 %), BMW (745.655 y -1,3 %), Daimler (699.698 y -4,5 %) y Toyota (575.098 y +6,4%), con Hyundai (415.200 y +7,3 %), Nissan (395.844 y -10,3 %), Kia (377.788 y +5,9 %), Volvo (223.945 y +6,5 %), Jaguar Land Rover (157.590 y -7,4 %) y Honda (105.637 y -0,9 %) completando la lista.

Son datos de la Asociación de Fabricantes Europeos (Acea), que colocan en 1.091.220 los coches matriculados el pasado mes en los 27 países de la UE, cifra que supone un gran retroceso general (-23,5 %) y refleja la pérdida de terreno de todos los mercados, especialmente los cinco grandes; la excepción, Bulgaria (+8,5 %) y Croacia (+3,3 %), aunque sus ventas son irrelevantes. Pese a ello, la suma de enero a septiembre, con 11.658.651 unidades vendidas, sigue en positivo (+2,5 %), con un +13,0 % de contribución de los últimos en llegar a la UE.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Septiembre	%18/17	Enero/Sep.	%18/17
OPEL	80.715	-11,2	689.094	+378,6
BMW	78.248	-7,2	590.000	-1,7
MERCEDES	78.084	-11,8	626.576	-5,1
FORD	77.936	-13,7	762.725	-1,8
VW	73.010	-52,2	1.344.298	+6,9
PEUGEOT	71.854	-4,3	741.646	+8,6
RENAULT	64.575	-31,7	872.379	+3,2
TOYOTA	61.506	-0,4	539.813	+6,4
KIA	48.012	+2,9	377.788	+5,9
HYUNDAI	45.832	-10,9	415.200	+7,3

LOS MAYORES MERCADOS

	Septiembre	%18/17	Enero/Sep.	%18/17
REINO UNIDO	38.834	-20,5	1.910.820	-7,5
ALEMANIA	200.134	-30,5	2.673.418	+2,4
FRANCIA	148.750	-12,8	1.662.682	+6,5
ITALIA	124.976	-25,4	1.491.261	-2,8
ESPAÑA	69.129	-17,0	1.042.672	+11,7
HOLANDA	29.527	-16,7	359.381	+11,3
POLONIA	27.312	-26,4	403.343	+13,5
BELGICA	27.145	-33,6	455.722	+4,7
SUECIA	19.111	-39,7	281.828	+0,7
AUSTRIA	17.194	-41,8	275.758	+2,2
EU	1.091.220	-23,5	11.951.957	+2,5
EFTA	31.964	-18,5	352.754	-2,6
EU+ EFTA	1.123.184	-23,4	12.304.711	+2,3

SUBARU

A la venta el renovado WRX STI

Con 2.000 euros de descuento y el mismo precio –48.900 euros– para las dos versiones disponibles llega al mercado español el renovado deportivo japonés. Son Rallye Edition y Confort Edition, la primera con alerón trasero y asientos de cuero y Alcántara, y la segunda con techo solar eléctrico y asientos en cuero, ambas impulsadas por el 2.5 Boxer turbo de 300 caballos, asociado a la transmisión manual de seis relaciones y la posibilidad de configurar la respuesta del diferencial central mediante el Driver's Controlled Center Differential (DCCD). A las mejo-

ras en la suspensión se unen un mejor aislamiento de ruido y vibraciones, regulación eléctrica y lumbar en el asiento del con-

ductor, pantalla multifunción superior, cuadro rediseñado, retrovisor con aviso de ángulo muerto y cambio de luces automático.

El WRX STI 2018 se distingue por un frontal más agresivo,

luces día led y de cruce y carretera direccionales. También monta llantas de 19 pulgadas y son nuevos los frenos Brembo, con discos perforados y pinzas lacadas en amarillo, de seis pistones delante.



BOSCH
Innovación para tu vida

¿Aparcar con el dedo?

Ya es posible con Bosch

Con el **remote park assist** de Bosch el vehículo aparca solo. El conductor pulsa un botón en su smartphone para que el coche maniobre automáticamente en la plaza de estacionamiento previamente detectada y medida por los sensores de ultrasonidos.

www.bosch-mobility-solutions.com



KIA El renovado Sportage llega al mercado

La cuarta generación del SUV coreano inicia su comercialización en el mercado español con una gama extendida a 25 versiones y un descuento de 6.145 euros para

los gasolina y de 5.910 euros para el resto. Entre las novedades destacan la incorporación del sistema de hibridación ligera y la llegada del diésel 1.6 CRDi de 115 y 136 ca-

ballos, y con 123-126 g/km de CO₂ ya con la normativa WLTP. Sustituye al 1.7 CRDi, mientras en gasolina se mantiene el 1.6 T-GDi con turbo y 177 caballos, y ese mismo bloque sin turbo con 132 CV. En cuanto al Mild Hybrid, asociado a la tracción total y con posibilidad de montar cambio automático, cuenta con una batería de 48 voltios, que se ofrece por primera vez en este segmento, y reduce los consumos en torno al 7%; la complementa el diésel más potente, el 2.0 de 185 caballos.



PRECIOS

	PVP	Con descuentos			
1.6 GDi Concept	25.000 €	18.855 €	1.6 CRDi GT Line Xtreme 115 CV 4x2	34.250 €	28.340 €
1.6 GDi Drive	27.500 €	21.355 €	1.6 CRDi Concept 136 CV 4x2	28.000 €	22.090 €
1.6 GDi Emotion	30.800 €	24.655 €	1.6 CRDi Drive 136 CV 4x2	30.501 €	24.591 €
1.6 T-GDi GT Line Essential 4x2	31.850 €	25.705 €	1.6 CRDi GT Line Essential 136 CV 4x2	32.501 €	26.591 €
1.6 T-GDi GT Line Xtreme 4x2	34.600 €	28.455 €	1.6 CRDi GT Line Xtreme 136 CV 4x2	35.251 €	29.341 €
1.6 T-GDi GT Line Essential 4x4	33.850 €	27.705 €	1.6 CRDi GT Line Essential 136 CV DCT 4x2	34.601 €	28.691 €
1.6 T-GDi GT Line Essential DCT 4x4	35.950 €	29.805 €	1.6 CRDi GT Line Xtreme 136 CV DCT 4x2	37.351 €	31.441 €
1.6 T-GDi GT Line Xtreme 4x4	36.600 €	30.455 €	1.6 CRDi GT Line Essential 136 CV 4x4	34.501 €	28.591 €
1.6 T-GDi GT Line Xtreme DCT 4x4	38.700 €	32.555 €	1.6 CRDi GT Line Xtreme 136 CV 4x4	37.251 €	31.341 €
1.6 CRDi Concept 115 CV 4x2	27.000 €	21.090 €	1.6 CRDi GT Line Essential 136 CV DCT 4x4	36.601 €	30.691 €
1.6 CRDi Drive 115 CV 4x2	29.500 €	23.590 €	1.6 CRDi GT Line Xtreme 136 CV DCT 4x4	39.351 €	33.441 €
1.6 CRDi GT Line Essential 115 CV 4x2	31.500 €	25.590 €	2.0 Mild Hybrid 185 CV 4x4	40.251 €	34.341 €
			2.0 Mild Hybrid 185 CV 4x4 Auto.	42.351 €	36.441 €

FIAT 500 Collezione: se viste de otoño

Impulsado por el 1.2 8v de 69 caballos, ya está disponible el 500 Collezione, que en su versión de otoño se denomina Fall. Con una combinación exclusiva de colores y materiales –como las llantas en acabado cobre– inspirada en el otoño, hay dos carrocerías disponibles de esta edición especial que, si se aplican todos los descuentos y promociones actuales, se pueden conseguir por 13.500 euros la berlina, que lleva techo solar de serie, y por 16.200 euros el cabrio.



Hatchback: 17.450 €
Cabrio: 20.300 €



¿Buscas trabajo?

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

- Asesor de ventas vehículos nuevos (A Coruña)
- Asesores de ventas VN (Santander)
- Asesor de ventas vehículos nuevos (León)
- Asesor de ventas VN (Oviedo)
- Asesor de ventas VN (Avilés)
- Auxiliar Administrativo gestión automoción (Pinto)
- Coordinador turno de tarde FS (Madrid)
- Jefe de ventas Concesionario (Albacete)
- Jefe de Ventas (Granada)

- REF: AVVN-CRÑ-M16
- REF: AVVN-STD-M16
- REF: AVVN-LEO-M16
- REF: AVVN-OVD-M16
- REF: AVVN-AVI-M16
- REF: AUX-PIN-M16
- REF: CTFS-MAD-M16
- REF: JVC-ALB-M16
- REF: JDV-GRA-M16

Encuétralas actualizadas en dealerbest.com/buscar-empleo

dealerBest | in f t

NISSAN

JUKE BOSE, EDICIÓN PERSONAL

Se llama Juke Bose Personal Edition y su principal característica son dos altavoces –de los seis del sistema de sonido exclusivo de Nissan, Bose Personal– ubicados en el reposacabezas del conductor, que tiene la sensación de conducir con los auriculares puestos. Además, cuenta con el sistema de infoentretenimiento NissanConnect y llantas de aleación bitono de 16 pulgadas. Se añade personalización específica interior y exterior y el regalo de un altavoz bluetooth Bose Soundlink Micro en el color de la carrocería del Juke. Su precio: 21.640 euros con motor 1.6 de 112 caballos y 24.040 euros con el 1.5 dCi de 110 CV.



SUBASTAS

SEMANA LOCA DE BCA ESPAÑA

4.500 vehículos de ocasión se pusieron a disposición de los profesionales de la automoción en la 'Semana Loca' de BCA España. Nueve subastas físicas y dos maratones online configuraron la sexta edición de esta cita en la que compañías de renting, alquiladoras, fabricantes y concesionarios dan salida a sus seminuevos. La multinacional británica BCA MarketPlace PLC es la mayor empresa de 'Remarketing' de vehículos en Europa y las tasaciones de su plataforma de valoración indican un importante repunte del precio de las unidades de gasolina.



PEUGEOT 508 SW First Edition: cargado de equipamiento

Hasta marzo de 2019 hay que esperar para disfrutar de esta versión cargada de equipamiento excepcional, que ya ha comenzado a comercializarse y cuenta con una web propia desde la que, si se quiere, se puede realizar la reserva. La exclusividad la remarcan detalles de diseño exclusivos y un equipamiento que añade al acabado de alta gama GT elementos como el suelo del maletero en madera de Zebano,

50.300 € gasolina
50.900 € diésel



la tapicería de cuero o el distintivo 'Nuevo Peugeot 508 SW First Edition'.

Tampoco falta un despliegue tecnológico, con Night Vision (visión nocturna), ayudas a la conducción de última generación integradas en el Pack Drive Assist, Pack City 3, techo solar panorámico, Peugeot Full LED, suspensión pilotada (Active Sus-

pension Control), Hi-Fi Premium Focal o maletero con función 'manos libres'. Para impulsarlo se puede elegir entre el PureTech de 225 caballos y el BlueHDi de 180 CV, en ambos casos con el cambio automático EAT8.

total xDrive para el de gasóleo. Las tres líneas de equipamiento Sport, Luxury y M Sport añaden a la factura 2.500, 4.000 y 5.000 euros, respectivamente, y hay opciones de todo tipo.

BMW

X5 y Serie 3: se admiten pedidos

Las primeras unidades del renovado todocamino alemán llegarán a los concesionarios españoles a finales de noviembre, pero quien lo quiera reservar puede hacerlo ya, al igual que también se admiten reservas del Serie 3 de séptima generación, que inicia su comercialización con la oferta limitada a sólo dos motores.

El X5, que llega de serie más equipado que nunca, incluye en la lista tapicería de cuero Vernasca, control por gestos y sistema de sonido HiFi en los pedidos que se formalicen antes de que acabe el año. Además, es el primer coche de su categoría que incorpora como opción la tecnología BMW Láser, capaz de aumentar el rango de visión hasta los 600

metros. Si se trata del nuevo Serie 3, la elección, de momento, se limita al diésel de 190 caballos y al motor de gasolina de 258 CV, asociados al cambio automático de ocho marchas –el deportivo sube 230 euros el precio– y con la posibilidad de tracción



PRECIOS	
BMW X5	
X5 xDrive40i 340 CV	72.800 €
X5 xDrive30d 265 CV	76.000 €
X5 M50d 400 CV	111.900 €
BMW SERIE 3	
330i	47.250 €
320d	43.700 €
320d xDrive	46.300 €

INFINITI

REBAJA DE ANIVERSARIO

La llegada de Infiniti hace diez años a Europa Occidental, precisamente con la apertura de su Centro en Madrid, se celebra con un diez por ciento de descuento. Descuento vigente hasta el 31 de octubre para cualquier modelo de la gama que adquiera un particular. El regalo de cumpleaños se completa con tres años de mantenimiento gratuito si el modelo elegido es el Q30 1.6t Premium Automático. Tras el desembarco en Madrid, los Centros de Barcelona, Valencia y Madrid-El Plantío completaron la primera fase de implantación de la marca de lujo asiática en España, donde actualmente cubre el 80 por ciento del territorio.



EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



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





¿FORD FIESTA O RENAULT CLIO?

Alfonso Gutiérrez

Tengo en mente comprar un nuevo coche. He cumplido 29 años y vivo en Madrid. Hago unos 12.000 kilómetros al año, la mayor parte en ciudad. Me gusta la línea del Ford Fiesta y del Renault Clio, y de sus motores me quedaría con los de gasolina de 100 y 90 CV, respectivamente. No creo que haya demasiadas diferencias entre ellos en cuanto a rendimiento o consumo, pero me preocupa que son tricilíndricos y he leído que son motores algo ruidosos y que vibran. Me gustaría que me aconsejaran. Muchas gracias.

RESPUESTA

La oferta en este segmento cada vez menos utilitario por el tamaño de los protagonistas es muy generosa, y los dos modelos seleccionados por su diseño son un claro ejemplo de ello. Tu coche te tiene que gustar, por lo tanto una vez que tienes claro que tu futura adquisición pasará por el Ford Fiesta o el Renault Clio trataremos de ayudarte. En primer lugar la opción de gasolina TCe del Clio con 90 CV y el 1.0 EcoBoost con 100 del Fiesta son, efectivamente, motorizaciones de tres cilindros, pero aunque su sonido es diferente, no debes tener miedo en cuanto a una rumorosidad desagradable o unas vibraciones excesivas en el interior. Es curioso, porque este tipo de 'temor' es de los más numerosos que recibimos en nuestra consultoría.

El sonido que llega al habitáculo es diferente y no tan redondo como con un cuatro cilindros, pero te aseguramos que no es molesto y tienes que hilar muy fino para percibir el incremento de las vibraciones, algo más evidentes en parado. Dicho esto, comenzamos con el análisis. No nos dices tus necesidades de uso y si utilizarás las plazas traseras, con adultos o sillas de niños. En cualquier caso, el Fiesta, siendo más corto y disponiendo de una distancia entre ejes menor, se defiende de maravilla y ofrece algo más de espacio, tanto para las piernas como en altura o cota de anchura. No hay diferencias en cuanto a capacidad de maletero – rondan los 300 litros



CARTA
DE LA SEMANA



ambos-, aunque el Ford se remata con algo más de esmero y ofrece carrocerías con tres o cinco puertas. En este sentido, el Clio comienza a pagar su mayor veteranía.

En cuanto a los motores, el del Fiesta 'te dará' algo más porque tiene más cilindrada, inyección directa, 10 CV más y un par máximo más generoso –17,3 mkg frente a 15,3–, y disponible además a un menor régimen. Por eso las prestaciones son algo más modestas en el Clio, que se acompaña con un cambio manual de cinco relaciones. En su rival es de seis y ofrece la posibilidad también de contar con una transmisión automática de seis velocidades, muy aconsejable si te mueves por ciudad. El consumo es muy similar, con medias

reales en torno a los 6,0 l/100 km. En el modelo de Renault también puedes combinar ese motor con GLP, que te dará acceso a la etiqueta ECO. Dinámicamente es más ágil el Fiesta, con reacciones más directas y una dirección más precisa, aunque el Clio te dará un mayor compromiso en cuanto a confort se refiere, ojo, sin renunciar a una dinámica muy estable.

Por último, el precio de salida es más asequible en el Clio, pero aplicando todos los descuentos se iguala entre ambos. Eso sí, la dotación tecnológica del Fiesta es más avanzada, aunque en gran parte hay que pagarla en la carta de opciones. Al Clio, en ese sentido, le vuelve a pasar factura su mayor veteranía.

CONSULTAS RÁPIDAS

CARRERA Y DIÁMETRO DE LOS CILINDROS

Esteban Fuertes

No son datos que se suelen dar en las fichas técnicas, pero por supuesto que tienen su importancia y marcan la personalidad de un motor y un vehículo. La misma cilindrada se puede lograr con un mayor diámetro o una mayor carrera de los cilindros. Pongamos por caso que el diámetro es de 70 milímetros y la carrera de 82. Cuando la carrera es más larga

nos indica que el motor apuesta por un mayor par máximo y una mejor respuesta a bajo régimen, mientras que si la carrera es corta nos referiremos generalmente a un perfil más deportivo porque permite subir a un régimen de giro más elevado. Además, con esta última configuración el diámetro del cilindro sería más generoso y eso permite instalar válvulas más grandes que, a su vez, favorecen la alimentación cuando la exigencia a un mayor número de revoluciones así lo requiere.

FORD FOCUS 1.5 DE 182CV

hornillos85@gmail.com

Te respondemos a tus dudas referentes a esta versión del nuevo Focus. El motor 1.5 EcoBoost de 182 CV es bastante silencioso en conducción normal (65,2 dB a 90 km/h), resulta muy progresivo y no notarás el efecto turbo debido a su baja inercia, compensa estirarlo por encima de 5.000 rpm si quieres sacarle todo el jugo y te confirmamos que lleva cadena de distribución. Las versiones diésel son las que llevan correa.

▶ 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

CONSULTAS RÁPIDAS

¿TENGO ENTENDIDO QUE SE PUEDE CONDUCIR UNA MOTOCICLETA DE 125 CENTÍMETROS CÚBICOS CON EL CARNÉ B. ¿ES CIERTO?

El permiso de la clase B, que en general es el que autoriza a conducir vehículos automóviles cuya masa máxima autorizada no excede de 3.500 kilos, que estén diseñados y contruidos para el transporte de no más de ocho pasajeros además del conductor, también puede permitir, efectivamente, la conducción de motocicletas con una cilindrada máxima de 125 cc, una potencia máxima de 11 kW (15 CV) y una relación potencia/peso máxima de 0,1 kW/kg, así como triciclos de motor cuya potencia máxima no exceda de 15 kW (20 CV), si bien para ello es necesario que tenga una antigüedad superior a tres años.

Por tanto, efectivamente, con el carné B se puede conducir una motocicleta de 125 cc, pero siempre que dicho carné tenga una antigüedad superior a los tres años. De lo contrario, si todavía no se hubiese alcanzado dicha antigüedad y se condujese una motocicleta de 125, se estaría cometiendo una infracción que podría ser castigada con multa de 500 euros y la pérdida de 4 puntos, al considerarse que se trataría de una infracción muy grave, por conducir sin la licencia correspondiente.

BUENA PREGUNTA

SI NO ACTUAMOS DE ACUERDO A LAS RESTRICCIONES LA MULTA SERÍA DE 200 EUROS

¿Me pueden multar si en mi carné de conducir figura que debo usar gafas, pero en su lugar uso lentillas?

RESPUESTA

La necesidad de usar gafas o lentillas es una restricción que figura en el carné de conducir, concretamente en el apartado 12 del carné, que figura en el reverso de dicho documento. Normalmente todas las restricciones se identifican mediante un código –según los recogidos en el Reglamento General de Conductores– y que, en caso de aparecer en nuestro carné de conducir, debemos conocer exactamente su significado para proceder en consecuencia. Así, el código que nos obliga a hacer uso de las gafas durante la conducción es el 01.01, mientras que el uso de lente o lentes de contacto (lentillas) se identifica con el código 01.02, y para el caso de hacer uso de ambas opciones existe el código 01.06. Por tanto, si en nuestro carné de conducir figura únicamente el código 01.01 es porque sólo podremos conducir usando gafas, y si condujésemos usando lentillas estaríamos cometiendo una infracción y podríamos ser denunciados por ello.

En el caso de constar el código 01.01 y querer hacer uso de las lentillas para conducir deberíamos acudir

al centro de reconocimiento psicotécnico, someternos a las pruebas correspondientes y comunicar la modificación a la Jefatura Provincial de Tráfico para que haga constar dicha modificación en nuestro carné de conducir.

Para el caso de querer conducir con gafas o lentillas, indistintamente, como hemos señalado es necesario que el código que figure en el carné de conducir sea el 01.06. Hay que recordar que en caso de no cumplir con exactitud las restricciones impuestas en el carné de conducir, se estaría cometiendo una infracción que podría ser sancionada con una multa que podría alcanzar los 200 euros.



OCHO AÑOS PARA OBTENER UN MÁXIMO DE 15 PUNTOS

Soy un conductor novel, tengo 8 puntos en el carné de conducir y quisiera saber cuándo tendré los mismos puntos que un conductor veterano.

RESPUESTA

Efectivamente un conductor novel que acaba de obtener el carné de conducir tiene 8 puntos. Con el transcurso del tiempo, y siempre que no sea sancionado por cometer una infracción que conlleve la pérdida de puntos, irá obteniendo más hasta conseguir alcanzar el máximo del total posible, que con la legislación actual puede llegar a ser de 15. Así, a los 2 años de haber obtenido el carné por primera vez pasará de 8 a 12, si como hemos señalado, durante ese tiempo no es sancionado por una infracción que

suponga perder algún punto. Posteriormente, a partir de esos 2 años, y ya teniendo 12, si transcurrieran 3 años más sin ser sancionado con alguna pérdida de puntos, recibirá una bonificación de 2 puntos como gratificación por el respeto a las normas de circulación. Y por último, si tras recibir esos 2 puntos y tener 14, pasasen otros 3 años más, igualmente sin ser sancionado por alguna infracción con pérdida de puntos, otra vez recibiría una nueva bonificación, en esta ocasión de 1 punto, que sumado a los 14 anteriores supondría haber alcanzado los 15, que sería el máximo de puntos que puede tener un carné de conducir. Es decir, al final, para que el conductor novel llegue a alcanzar el máximo total de los 15 puntos deben transcurrir 8 años, sin que durante todo ese tiempo pueda ser sancionado por cometer una infracción que suponga la pérdida de algún punto.

HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
 - Tráfico y Seguridad Vial.
 - Trámites del vehículo.
 - Seguro.
 - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM



35 años
Motor 16

1738 revistas después...

aquí estamos. Desde aquel 29 de octubre de 1983 en el que salía a la calle el primer número de Motor16, con ese ya legendario titular 'Parabrisas que dejan ciego' a este ejemplar que tienes en tus manos, ha cambiado radicalmente no solo el sector del automóvil, sino también nuestro país. Llegamos con la intención de hacer información, de contar historias, desde el prisma periodístico, que tuvieran en el centro un automóvil o cualquier artilugio con ruedas o motor. Nos movía –y nos mueve– la pasión por esta maravillosa máquina que fue la que realmente ha cambiado el mundo, ha acercado culturas y conocimientos y nos ha permitido descubrir lo que teníamos a un paso más largo que el que podíamos recorrer caminando. Porque, no hay que olvidarlo, el coche ha significado la libertad para generaciones de humanos que gracias a él han podido conocer mundos. Ahora que se lleva tanto lo virtual, conviene no olvidar que

ha sido gracias al coche como la gente se ha comunicado; y que mucho antes de las redes sociales que te permiten conectar con otros siempre con una pantalla por medio, el coche ayudó a crear relaciones sociales cara a cara. Porque nos ha acercado a la gente.

Para nosotros el coche ha sido siempre eso, una herramienta que te permite llegar a otros lugares, conocer a otra gente y descubrir nuevas vidas. Y eso es lo que hemos tratado de

contar en cada una de las historias que componen nuestros 35 años de vida.

Una trayectoria la nuestra que tampoco ha sido fácil –este año se cumplen 10 del inicio de nuestra última aventura empresarial como Grupo de Comunicación Sexta Marcha, empresa absolutamente independiente y sin ningún grupo editorial detrás– pero en la que cada semana hemos tratado de seguir poniendo esa ilusión y esa pasión con la que nació hace 35 años Motor16.

Y seguiremos poniéndola a partir de la próxima semana, porque tenemos por delante un apasionante futuro en el sector del automóvil que os queremos contar.

Si os apuntáis al viaje, seguiremos informando

Gracias por acompañarnos.

Motor 16

Motor 16

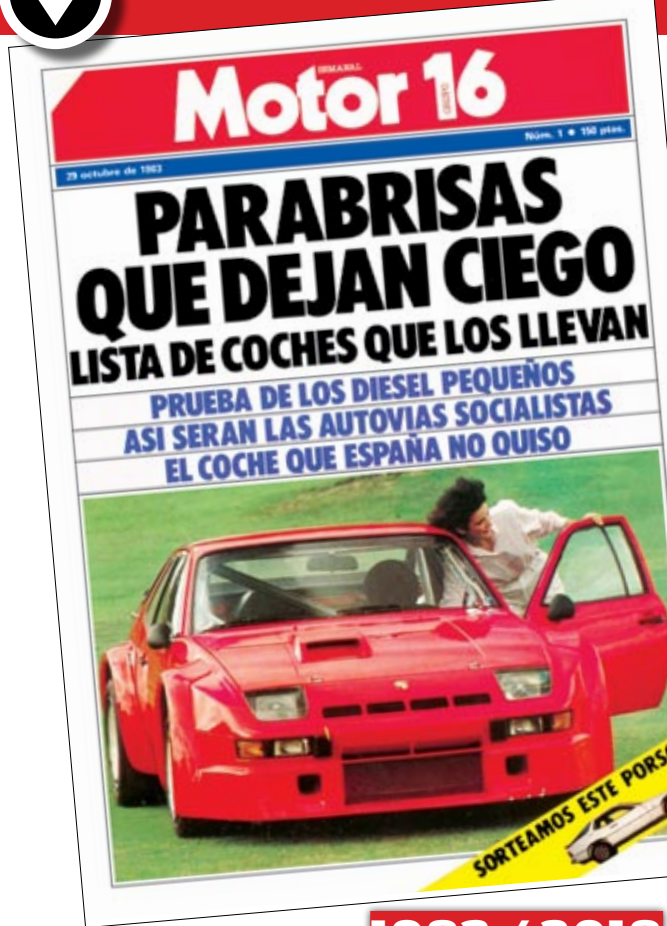
Motor 16.com

Motor 16





ESPAÑA HA CONSTRUIDO UNOS 100 MILLONES DE COCHES, CASI UN 5% DE LOS 2.000 MILLONES FABRICADOS EN LA HISTORIA



1983 / 2018



35 años de historias

Motor16 tenía un objetivo desde aquella última semana de octubre de 1983: contar historias que tuvieran al automóvil como protagonista. El automóvil visto no solo como una 'máquina', sino como un 'esfuerzo de inteligencia, investigación y organización dispuesto a cambiar nuestra vida y nuestro mundo'. El repaso a estos años, confirma que efectivamente el coche ha cambiado nuestras vidas... Y lo seguirá haciendo.

Ramón Roca Maseda | Fundación Cultural RACE
Hace ahora 35 años, los kioscos rebosaban de prensa escrita. Entre toda ella, con un autorizado mensaje de nuevos tiempos y de libertad, una cabecera dominaba como divulgadora en el ámbito social, económico y cultural. Me refiero a Cambio 16, publicación que se ocupaba también del alcance social, económico y cultural del automóvil, materializándose este interés en una oferta periodística, que –desde 1983– llega hasta nuestros días: Motor 16.

Aparecía Motor 16 en un país, cuyo creciente parque automovilístico se componía –según datos de la DGT– de 11.628.151 unidades: 8.714.076 turismos (el 95,15 por ciento de gasolina y 104.698 diésel, cuando en 1968 estos eran tan solo 2.160), 1.529.081 camiones y 1.310.037 motos (mayoritarias entre

1956 y 1967). Desde 1981, este parque dispone de una eficiente Asistencia en Carretera, empeño máximo de Fernando Falcó, que preside el RACE.

Contábamos con un vehículo cada cuatro españoles, cuando en 1975 había uno cada siete y uno cada 40, hace ahora 50 años. En 1983 se habían matriculado 707.236 vehículos en España, tantos como había en 1958. Los turismos sumaban 550.436 (el 88,69 por ciento), de los cuales un 81,34 por ciento eran de gasolina. Suponían los nacionales el 88,4 por ciento y los importados –que llegaban libremente solo desde 1980– iban imponiéndose en un mercado donde Seat había vendido cada año más del 50 por ciento de los automóviles desde 1958 (exceptuado 1966) hasta 1977, año en el cual más de la mitad de los coches que integraban el parque español eran marca Seat.

El turismo más matriculado en 1983 era el Renault 9, con 46.446 unidades, seguido del Renault 5 y del Renault 18, sin que ningún automóvil importado figurase entre los 10 más vendidos. Fue a partir de 1993, cuando la cifra de matriculación de importados pasó a superar la de automóviles de fabricación española.

Siguió creciendo nuestro parque, como lo hacía el país, rebasando en 1997 los 20 millones de unidades y los 30 en 2007, superando los turismos los 20 millones de unidades en 2006 y sobrepasando en número los automóviles diésel a los de gasolina desde 2009.

Ya en datos de 2016, 32.106.520 eran las unidades que componían nuestro parque, de las que 22.876.830 eran turismos y de ellos 13.038.663 diésel. Al acabar ese año 2016 nuestro parque cuenta con el 75 por ciento de turismos –el 65 por

ciento de los cuales supera los 10 años–, predominando los Renault, seguidos estos por los Citroën, Seat, Peugeot, Ford, Opel, Volkswagen, Audi, Mercedes y Toyota, siendo los modelos más corrientes el Seat Ibiza, el Renault Mégane y el Volkswagen Golf.

A lo largo de la historia del automóvil, España ha construido casi cinco de cada 100 automóviles, de los aproximadamente 2.000 millones construidos a partir del Benz de 1886.

En 1983 éramos el octavo fabricante mundial, tras Japón –primer fabricante mundial desde 1980 hasta 2009, cuando fue relevado por una China que se motorizaba–, EE.UU., Alemania, Francia, Italia, URSS y Gran Bretaña, fabricando 976.437 del total de los 29.958.738 coches construidos ese año.

En 2017, tras haber sido el quinto fabricante mundial, volvemos a ocupar el octavo lugar entre los fabricantes de automóviles. Nos hemos situado por delante de países con una enorme historia automovilística, como Inglaterra, Italia y Francia, lo que nos convierte en el segundo fabricante europeo, solo por detrás de Alemania y precediéndonos en el ranking China, EE.UU., Japón, Alemania, India, Corea del Sur y México.

Ese año de 2017 matriculamos 1.234.931 turismos nuevos –la cuarta parte eran nacionales, siendo el Seat León el más adquirido y Renault la marca que más vendió–, al lado de los casi dos millones vendidos de segunda mano. Fabricamos 2.848.395 vehículos –2.243.220 turismos–, exportamos 2.435.336 y PSA fue nuestro principal fabricante.

Nuestro parque, el noveno del mundo en 1931, cuando acabó el reinado de Alfonso XIII, el decimosegundo el primer día de 1936 y el décimo el año en que Juan Carlos I inició su reinado, es actualmente –según datos de la OICA referidos a 2015– el decimosegundo, colocándose tras países que, sin excepción, multiplican o superan su población sobre la nuestra como China, EE.UU., Japón, Alemania, Rusia, Italia, Brasil, Inglaterra, Francia, México o India.

Un parque que se ha triplicado, la posición de nuestro país como fabricante en el mundo y la aportación que a nuestra sociedad hace el automóvil, son evidencias que permiten definir al automóvil como la respuesta, en términos de movilidad y habitabilidad, a la necesidad de desplazarse del hombre.

El automóvil es un triunfo demostrativo del ingenio de ingenieros y del genio de estilistas, a los que también se suman –tal vez en exceso– los sociólogos y creadores

de tendencias. Con todo, sigue siendo un vehículo de cuatro ruedas, un motor y un habitáculo, eso sí, registrando en su historia crecientes perfeccionamientos, que si no lo cambian en su sustancia, sí lo adaptan, con inteligencia, a su medio.

Motor 16 en su número 1 ofrecía un listado de 33 marcas que nos proveían. Ahora ofrece los precios de las firmas que venden en nuestro mercado, y son 47.

A lo largo estos 35 años, cabe destacar una serie de datos sobre el automóvil en España, que muestran su imparable y benéfica evolución, acentuando sus ventajas y limitando sus inconvenientes, reduciéndose en realidad estos a uno solo, a su abundancia, ya que ni vías ni conductores están facultados en consecuencia.



1983

En 1983, la noticia más importante se refería al veredicto favorable para las exportaciones europeas de Seat, toda vez que Fiat –que la había abandonado desde 1980– pretendía que los Seat Ronda no se diferenciaban de los Fiat Ritmo, hecho desmentido por un Ronda negro en el que se habían destacado en amarillo las piezas específicas que lo distinguían, cosa que convenció a la Cámara de Arbitraje del Tribunal Internacional de Comercio de París. Una sentencia desfavorable hubiese quizás significado el final de Seat, que iba saliendo de su crisis con la exportación.

Las novedades más destacadas iban desde los nuevos Fiat Uno al mejor Peugeot de todos los tiempos, el 205, que salvó a su marca, exhausta tras adquirir Citroën y Simca-Talbot. A ellos se sumaron el Austin Maestro, el Renault 11, el Alfa Romeo 33, el Renault 25 y los Chrysler Voyager o Dodge Caravan, que eran monovolúmenes que imitaban al Fiat 600 Multipla de enero de 1956.

En nuestro mercado debutó la fabricación del Nissan Patrol, del Citroën BX, del primer VW español –el Passat– y del



Renault 11. Ese año fueron noticia coches que 'hablaban' como algunas versiones del Renault 11, del Austin Maestro o del Peugeot 505; también el Citymatic del Fiat Regata ES –que era todo un 'stop start'–, el BMW 525 eta con catalizador y el cambio automático de tres programas del 745.



1984

En 1984 cabe destacar la llegada del Opel Kadett, del Renault Espace, de los excelentes Mercedes W 124, del reconocido Ferrari Testa Rossa, de

los Rover 216 SE y Vitesse –derivados del Honda Civic–, del Lancia Thema y del Saab 9000, los dos fruto del mismo proyecto, del que también derivarían el Fiat Croma y el Alfa Romeo 164.

En España se iniciaba la fabricación del Volkswagen Polo, del primero de los Seat Ibiza y de dos sonados Citroën, exclusivos de Vigo, el eficiente Visa D y el millonario



C 15, el cual desapareció en 2002, tras ser producido en 1.103.631 unidades. Igualmente, los Santana de Volkswagen intentaban ser un alto de gama en Seat, donde su presidente –Antoñanzas– cesaba y donde comenzaban los motores System P, diseñados por Porsche.

Llamaban la atención ese año cuadros de mando de cristal líquido, como ofrecía el Opel Monza, así como la calidad musical de los CD, sustitutos de las 'señeteras' cassetes.



1985

En 1985 las novedades eran el Alfa Romeo 75 –el último Alfa clásico con su tracción trasera–, el Autobianchi-Lancia Y 10, el Ford Scorpio –primero con ABS en serie–, el Fiat Croma y dos depor-

1992 VIO LLEGAR AL MERCADO LOS PRIMEROS AUTOMÓVILES COREANOS: KIA Y HYUNDAI, A LA CONQUISTA DE EUROPA

tivos más que inolvidables, el BMW M3 y el Ford Sierra Cosworth, así como el madrileño Peugeot 309.

Comenzaba en nuestro país la fabricación del Seat Málaga, otra exclusiva viguesa que era el Citroën Visa GTI, también nuestro primer TT para ciudad –el Suzuki Santana SJ 410– y el Opel Kadett, exclusivamente en versión de cuatro puertas.

Igualmente, en ese año de 1985 Rolls Royce –nacida como nuestra Hispano Suiza en 1904– fabricó su unidad 100.000; el Nissan Skyline ofreció dirección en las cuatro ruedas, se privatizó Jaguar y España se erigió en séptimo fabricante mundial.



1986

Llegó 1986 presentando coches como el ágil Citroën AX, el bello Volvo 480, el polifacético Renault 21, el excesivo TT que fue el Lamborghini LM 002, el BMW 7 con su posterior versión 750 V12, el Jaguar XJ 6, el agraciado y redondeado Audi 80, el anglo-japonés Rover 820, el Opel Omega, el Cadillac Allante –con su larguísima cadena de montaje italo-americana, pues los chasis atravesaban el Atlántico para volver a América con sus carrocerías de Pininfarina– y un prodigio de ingeniería llamado Porsche 959.

A nivel nacional, las aportaciones eran un 205 GTI a la española, el 205 GTX con sus 95 caballos y la vuelta de un retocado Seat Marbella.

Se permite la importación de usados y se incrementa la comercialización de aparatosos teléfonos para coches, ya propuestos desde 1982, de los que había unos 32.000 en 1988, que costaban sobre el medio millón de pesetas y pagaban una cuota mensual de 4.350. Entre los importados –cuyos aranceles se reducen, pues ya estamos en la CEE– aparecen los japoneses como Mitsubishi, Toyota o Mazda, así como el Renault Espace, los atrasa-



dos Wartburg y Trabant y el Citroën 2 CV, procedente ahora de Portugal, tras las 280.459 unidades fabricadas en Vigo entre 1958 y 1984.

Seat, saneada por la aportación gubernamental de 185.000 millones de pesetas de todos los españoles, es comprada en un 51 por ciento por Volkswagen, entonces presidida por Hahn, asegurando así su existencia al lado de Audi y Volkswagen.



1987

1987 es el año que ve la fusión de Alfa Romeo con Fiat-Lancia, y coches como los Alfa Romeo 164, Peugeot 405 o el 'super car' por excelencia, el Ferrari F 40. Aparecen en nuestro país los Land Rover 2500 y 3500, así como el primer Seat de inyección, el Málaga Injection.

La ITV se hace obligatoria desde enero para automóviles de más de cinco años. Se permitía el uso de láminas oscuras en los cristales y España matriculaba por vez primera más de un millón de vehículos.

Chrysler compraba Lamborghini y Renault vendía a Chrysler el grupo estadounidense American Motors Corporation, Ford adquiría Aston Martin y moría el nieto de Henry Ford, el hijo de Edsel Ford, Henry Ford II.



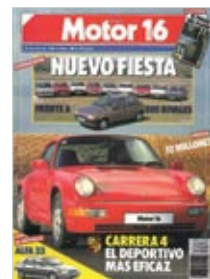
1988

Es en 1988 cuando desaparece un ingeniero genial, Alec Issigonis, el creador de uno de los coches más influyentes de la historia, el Mini, su obra maestra.

También muere ese año Enzo Ferrari.

Son novedad el Renault 19, el Fiat Tipo, el Audi V8 –como el que salvó la vida a José María Aznar en 1995– y el Opel Vectra, así como la aportación mecánica del primer TDI, el Fiat Croma TD ID, presentado en abril de 1988 y seguido en oc-

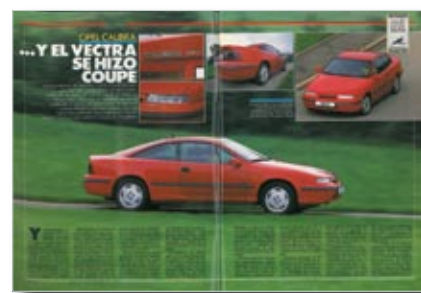
tubre del Austin Montego TD ID, casi dos años antes de los TDI de Audi. Los ministros de Felipe González cambian sus Opel Senator por Audi 200 Q y se autoriza la venta libre de gasolina. Land Rover cesa en Linares el último día de 1988. En cuanto a los usados importados –que son ya 15.000–, proceden en un 94 por ciento de Alemania y son Mercedes en un 90 por ciento; su propiedad en el extranjero solía atribuirse a «señoras ricas que apenas los usaban y que se horrorizaban de su potencia, revendiéndolos a precios irrisorios...». Nuestro parque llegaba a los 13.881.323 vehículos, sumando 10.787.424 los turismos, cuya cifra de matriculación superó por vez primera en 1988, el millón de unidades. Opel Zaragoza, desde marzo, era la primera fábrica de automóviles del mundo con un tercer turno de trabajo.



1989

1989 es el año en el que España se erige en sexto fabricante mundial de automóviles, fabricando 2.045.557, de los cuales se exportan 1.111.856.

Las novedades son el Lancia Dedra, el logrado Opel Calibra, el Citroën XM, el problemático Peugeot 605, el Land Rover Discovery, el BMW 850 –pionero en el multiplexado–, un Lotus de tracción delantera llamado Elan, los Pontiac TransSport –un sonado referente estético para los monovolúmenes–, el excelentísimo Honda NSX y el agradable Mazda MX 5. Además ese año nacen dos marcas pre-



mium: Infiniti, con su Q45, y Lexus, con su LS 400.

Ford compraba Jaguar y Fiat el 51 por ciento de Innocenti, así como el 49 por ciento de Maserati.

Las autovías ya superaban a las autopistas, pero la siniestralidad variaba llegando a su cota máxima de muertes, 7.188, que descendería, a Dios gracias, muy notablemente en lo sucesivo.



1990

1990 –el año en el que Carlos Sainz se proclamaba Campeón del Mundo de Rallies con Toyota– veía novedades como el Renault Clio –el buen sucesor

de los recordados R 5–, el Lamborghini Diablo, el Audi S 2 –que iniciaba el ciclo de los Audi S deportivos, tras el Quattro de 1980–, el excelente Nissan Primera, el Suzuki Vitara –que aparecía fabricado por Santana–, los primeros Seat Ibiza catalizados, al igual que referentes como los Mini Mayfair y Cooper –cesados los Mini aquí por AUTHI, que los fabricó desde 1968 hasta su cierre en 1975–, los cuales volvían a ser importados.

GM ostentaba el 50 por ciento de Saab desde el 19 de marzo, Volkswagen se asociaba con Skoda y en España se liberalizaban los precios de los combustibles. Renault y Volvo intentaban su unión. Lancia ofrecía su Y 10 Hotline –que llevaba teléfono incorporado– y Pegaso pasaba a manos de Iveco.

Por otro lado, España exporta por vez primera más de un millón de automóviles en un solo año.



1991

Llegó 1991 con la noticia de que el Mazda 787 B ganaba las 24 Horas de Le Mans con su motor Wankel. Suzuki poseía el 49 por ciento de Santana Motor.

Toyota homenajeaba a su campeón, nominando como 'Célica Carlos Sainz' a un Toyota en el Salón de Frankfurt. Moría Sochiro Honda. España se convierte en el quinto fabricante mundial de automóviles, solo detrás de Japón, EE.UU., Alemania y Francia. Los tres grandes fabricantes mundiales son la General Motors, Ford y Toyota, ésta la firma de mayor producción y también de mayor productividad

mundial, con 57,6 automóviles por obreiro y año, ante los 6,8 de Rover o los 21,6 de Renault.

Otras novedades del año eran el primer Seat concebido por Volkswagen –el Toledo–, el Citroën ZX, el primer TT de Opel –el Frontera–, un 6 cilindros de 1,8 L –el Mazda MX 3–, el Opel sustituto de los Kadett –el Astra–, el Porsche 968, el Audi S4 y el Volvo más latino, el 850 GLT, así como un resucitado Bugatti italiano, el EB 110, presentado en París con sus cuatro ruedas motrices y su V12, que daba entonces 560 caballos a 8.000 rpm.

Renault cedía Jeep al grupo Chrysler, desaparecían Trabant y Wartburg, marcas sólo para mercados amurallados, y no es posible resucitar un monumento, nuestro Pegaso Z (1951-1956), cosa que se pretendía lograr con mecánica Rover y en versión spyder carrozada por Serra.



1992

En 1992, año en que Carlos Sainz y Toyota revalidan su campeonato mundial, Ferdinand Piech es noticia porque liderará el grupo Volkswagen, que

había iniciado su abuelo Porsche; también lo es el añorado Eduardo Barreiros, porque nos deja, con un agradable recuerdo de gran emprendedor y entrañable persona.

Destaca la llegada de los coreanos a nuestro mercado –iniciada por Hyundai y Kia– y también la presentación de coches como el Alfa Romeo 155 –con su tracción delantera–, el Nissan Micra –que será el primer Coche del Año japonés–, el Renault Safrane, el Citroën Xantia, el intemporal Renault Twingo y el superdeportivo McLaren F 1.

El Volkswagen Polo se fabrica a nivel mundial en Pamplona y Ford Almussafes es la primera planta europea de Ford.

El airbag estaba presente en el 50 por ciento de los coches estadounidenses, pero solo en el 8 por ciento de los automóviles europeos.



1993

Los coches de importación suponían en 1993 el 56,15 por ciento de nuestras matriculaciones, aventajando a los de fabricación nacional, que continuamente desde 1955 superaban a los importados en porcentaje de automóviles matriculados. Fue ese un año de crisis con fuerte repercusión en Seat, que presentará su nuevo Ibiza –otra vez diseñado por Giugiaro y considerado el Golf de Seat– y el Córdoba –cuya campaña publicitaria basada en 'un tercer volumen' fue muy discutida–, inaugurando además su imponente y muy costosa factoría de Martorell.

Fiat controla Maserati, Bugatti compra Lotus, Renault se fusiona con Volvo, Chrysler vende a Mega Tech Lamborghini –cuyo fundador, Ferruccio Lamborghini, muere el 20 de febrero– y los coches nuevos vienen obligatoriamente catalizados en la Unión Europea desde el 1 de enero. Este año en que desaparece el monopolio de Campsa, las novedades eran el Ford Mondeo, el Mercedes C, el Peugeot 306, el Rover 600, el Saab 900, el Fiat Punto, el Chrysler Neon, el muy original Fiat Coupé y el Aston Martin DB 7.



1994

El inolvidable Ayrton Senna nos dejaba en Imola el 1 de mayo de 1994, año en el cual BMW compraba Rover, que rompía con Honda, su socio previo. Renault

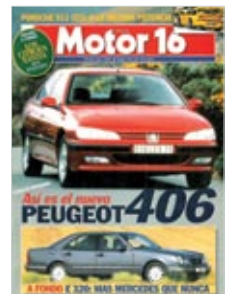
y Volvo se separaron y Suzuki Santana y Seat vivían muy malos días, cediendo esta Landaben a Volkswagen. Aparecen los radares móviles en julio y se suprime también toda publicidad en torno a las vías, con la aplaudida excepción del toro de 'Veterano Osborne'. Se inicia el primer plan Renove y el BMW 750 es el primer coche europeo con GPS.

Llenaban el capítulo de novedades el Opel Tigra, el Lancia Kappa, el Renault Laguna, el Audi A 8 –con su carrocería en aluminio, igual que el Panhard Dyna Z 1 de 1954–, el Alfa Romeo 145, los monovolúmenes Citroën Evasion, Peugeot 806, Fiat Ulysse y Lancia Zeta –los cuatro del mismo origen–; también los Audi 100 de 1990 que, simplemente, pasaron a ser A6, el nuevo A4, sustituto del Audi 80, el pri-



AUDI A3 PROTAGONISTA DE LA PRIMERA PRUEBA DE LARGA DURACIÓN DE 100.000 KILÓMETROS QUE SE HACÍA EN ESPAÑA

mer SUV coreano –el Kia Sportage–, el Ferrari 355 con su efecto suelo y sus 5 válvulas por cilindro, así como un pseudoTT de ciudad que creó escuela, el primer Toyota RAV 4.



1995

Protagonizaba Mercedes un enorme hito con la presentación del ESP, que habría de evitar 4.000 muertes anuales sólo en la Unión Europea, sistema que aparecería en el S 600 Coupé en abril de 1995.

Es el 10 de octubre de 1995 cuando se fabrica el Seat 10 millones, un Toledo. Aparece igualmente ese año el RD 1247/95, regulando la situación del automóvil histórico. Se presentan coches como el Mercedes E, el MG F –con su distribución variable–, el Fiat Barchetta, el muy radical Renault Spyder, el muy deportivo y ligero Lotus Elise, el BMW Z3, ‘made in USA’ (James Bond tendrá uno), el Peugeot 406, el Citroën Saxo, el Renault Mégane, los Fiat Bravo y Brava, el Ferrari F 50 –con su carrocería y chasis de fibra de carbono–, los Mitsubishi Carisma y Volvo S40 –estudiados conjuntamente–, el Nissan Almera –que acabará sustituido por un SUV llamado Qashqai– y tres automóviles de diseño semejante, el Seat Alhambra (el primer Seat no fabricado en España, sino en Palmela-Portugal), el Ford Galaxy y el Volkswagen Sharan. El Volvo 850 era el primero con airbag lateral y en este año de 1995 Lotus pasaba a Benetton, para venderlo a Daewoo en 1996, acabando luego en poder de Proton.



1996

En 1996 sigue siendo GM el principal fabricante mundial. Citroën ofrece su evolucionada suspensión activa en el Xantia y el BMW M3 la primicia de una caja secuencial. Regresa a nuestro mercado el viejo Escarabajo, que viene de México en versión 1600.

El Gobierno baja el impuesto de matriculación, Lancia ofrece un neutralizador del olor a cuero y Ford fabrica su automóvil 250 millones, lo que la sitúa como la marca más popular, nominando a la cuarta parte de los coches que fueron y son.

Las novedades de 1996 eran en España los Ford Ka valencianos, los Citroën Berlingo y Peugeot Partner gallegos, además del Seat Ibiza en versión Cupra. A ellos se unían un monovolumen muy familiar –el Renault Scenic–, el bellissimo Peugeot 406 Coupé, el también agraciado Volvo C70, el Jaguar XK8, el extravagante Plymouth Prowler, –un hot rod–, el definitivo Mercedes SLK –con su capota



ta metálica al estilo del Peugeot Eclipse de 1934– y el gran monovolumen de la marca, el Mercedes V. Eran igualmente nuevos el Porsche Boxster, el Skoda Octavia –que tanto hará de taxi– y un Volkswagen Golf muy refinado, llamado Audi A3.



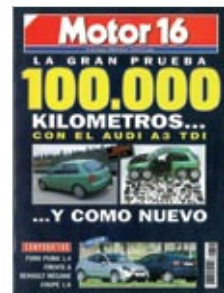
1997

Llega 1997 con un hito: España fabrica por vez primera más de dos millones de turismos –2.010.267– y exporta 1.640.397. El plan Prever renanima las ventas.

Daewoo compra Samsung y luego Ssangyong, se subasta Bugatti y Ferrari se hace cargo de Maserati.

Las novedades del 97 –año en el que muere Bertone– empiezan con el definitivo lanzamiento del Mercedes Clase A de 1996 –al que ‘la prueba del alce’, en octubre, hará equipar ESP–; aparecen coches como el TT Land Rover Freelander, el bellissimo Mercedes CLK (su sucesor en 2009, el E Coupé, será calificado por la prensa del motor de ‘Belle a couper le souffle’), los Seat Arosa y Citroën Xsara, el Ford Puma –anunciado por un recreado Steve Mc Quenn–, el que iba a ser el último Saab original –el 9-5– o el primer SUV de Mercedes –el ML ‘made in USA’–, además de tres importantes modelos, desde el Alfa Romeo 156, –quizás lo mejor de Walter Da Silva, que salvó a su marca a base de rasgos de familia–, a la nueva forma de automóvil que es el Smart –marca en un 81 por ciento de Mercedes– y al nuevo

concepto de automóvil alternativo desde el punto de vista energético, que supuso el primer híbrido comercializado –el Toyota Prius–, seguido dos años después por el Honda Insight.



1998

Es en 1998 –año en que en España hay 2,48 habitantes por vehículo– cuando comienza esa manifestación de impotencia creativa o de resurrección de pasados conceptos automovilísticos señeros, tal y como ocurre al recrear al antiguo Escarabajo como Volkswagen Beetle, o al Jaguar S del 63 como Jaguar S de 1998. A ellos se suman como novedades los Volvo S 80, el primer Rover de BMW –el elegante 75–, el atractivo Honda HR-V, el muy amplio y nada agraciado Fiat Multipla, el muy práctico Opel Zafira, el personal Audi TT, el Ford Focus, el Peugeot 206 y el Maserati 3200 GT, así como el nuevo Mercedes S –portador de 340 patentes– o el Hyundai Atos y el Daewoo Matiz, sin olvidar al Toyota Yaris.

Proliferan los navegadores –ya presentes en 1990 en el Mazda Eunon– y también los coches sin carné. Se incompatibiliza la conducción con los que cursen con una alcoholemia superior a 0,5 gm/l; hay libre competencia de gasolineras, se aprueban las nuevas placas europeas y el nuevo Reglamento de Vehículos. Renault –que había adquirido Dacia– recoge taxis de su modelo Laguna por sus defectos de combustión al usar butano, lo que recuerda una actitud similar ante otras deficiencias constatadas en sus taxis R-21.

Hyundai compraba Kia, Audi se hacía con Lamborghini, Cosworth y Bugatti, y Mercedes y Chrysler se fusionaban. Rolls Royce y Bentley, tras lanzar sus últimos modelos originales –el Bentley Arnage y el Rolls Royce Silver Seraph– acababan respectivamente en manos de BMW y de Volkswagen, después de una serie de vaivenes.



1999

Las novedades de 1999 son importantes en nuestro país. Aparece el logro Seat León, que es un Toledo de dos volúmenes, Suzuki renueva su licencia a Santana hasta 2006 y fabrica el Jimny en Linares; por otra parte, en Vigo –donde Magda Salarich dirige la empresa– hay una primicia mundial, un coche con el nombre de un gran pintor, el monovolumen Picasso.

Les acompañan el primero de los SUV de BMW –el X5–, el primer V12 de Aston Martin –instalado en el DB 7 Vantage–, el muy magistral Honda S 2000 con su inaudita relación potencia/cilindrada (1.997 c.c. que daban 241 caballos a 8.300 rpm), el Lancia Lybra, el Peugeot 607 –con la primicia de su filtro de partículas en el 2.2 HDI–, el Skoda Fabia, el fallido Audi A2, el BMW Z8 –de nuevo un diseño antiguo refrescado, como el nuevo Ford Thunderbird del 2000–, así como el ‘neo retro’ Chrysler PT Cruiser.

Opel ofrecía reposacabezas activos, desaparecía la gasolina sin plomo y los coches diésel –alcanzando el 56,73 por ciento de las matriculaciones– iniciaban su predominio.

Ford, que sigue siendo la marca más difundida del mundo, compraba Volvo; GM adquiría Hummer y Renault controlaba Nissan.

La prensa especializada del motor elegía con toda justicia como ‘Coche del Siglo XX’ al automóvil que los popularizó, al Ford T. Igualmente, Piech era considerado el mejor gestor, su abuelo, Ferdinand Porsche, el mejor ingeniero, Henry Ford el empresario del siglo y Giugiaro el mejor diseñador de automóviles.



2000

Llega el año 2000 y se conocen dos cifras de alta significación. Una indica que las personas muertas en España por accidente de tráfico, a lo largo de todo el siglo XX, fueron 250.000, lo que significa el 60 por ciento del total de las que fallecen solo en un año en este país, o el equivalente a las que lo hacen en dos años por causa tumoral. La otra cifra objetiva es que España, por vez primera, supera los tres millones de vehículos fabricados,

3.052.874, exportando 2.503.924, lo que nos situaba como quinto fabricante mundial, solo por detrás de Japón, EE.UU., Alemania y Francia, colocando a la vez al automóvil como nuestra principal fuente de exportación.

El BOE del 16 de septiembre establecía las actuales matriculaciones, tras regular también las de vehículos históricos, y se hacían obligatorios los triángulos de seguridad.

Renault compraba Samsung, Ford compra Land Rover, BMW vende Rover, Fiat firmaba su acuerdo con GM, Mercedes participaba en Mitsubishi y Honda



era el principal fabricante del mundo de motores de cuatro tiempos.

Mini construía su último coche el 4 de octubre, que hacía el número 5.387.862 desde que inició su fabricación, en abril de 1959, ofrecido entonces como Austin Seven y Morris Mini Minor.

Las novedades radicaban en la ayuda a la visión por infrarrojos que ofrecía el Cadillac STS y en su suspensión Magna-ride. Igualmente, Saab proponía la compresión variable, el Ford Galaxy ofrecía pantallas para los ocupantes de los asientos traseros, Mercedes aportaba sus frenos Sensotronic en los SL, y los cerámicos –un mes antes que Porsche– en el CL 55, mientras el nuevo Renault Laguna era el primer cinco estrellas de EuroNCAP.

Los nuevos modelos iban desde el Alfa Romeo 147, Renault Laguna, Citroën C5 y Peugeot 206 CC –que revivía el concepto ya aplicado por Peugeot en 1934 en su 301 Eclipse–, hasta los primeros SUV de Hyundai –los Santa Fe– o el intento de resucitar Hispano Suiza con los prototipos HS 21 y K 8.



2001

Llega 2001 con la obligada dotación de catalizador en los diésel y se promulga la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

BMW innovaba con el sistema Val-

vetronic en el 316 TI Compact, y Renault ofrecía el Scénic con ruedas Michelin Pax, capaces de circular sin aire.

Los nuevos automóviles eran el discutido BMW 7 de Bangle y su I drive, el primer Jaguar de tracción delantera –el X, derivado del Ford Mondeo–, el inteligente alto de gama de Skoda –el Superb–, el Fiat Stilo, el demasiado original monovolumen coupé Avantime de Renault, el Lancia Thesis, el Lamborghini Murciélago, el Aston Martin Vanquish y el resucitado Mini de BMW, que se había presentado –aún vivo el original– en el Salón de París de 2000, justo en el año de la muerte de John Cooper y año, también, en que El Corte Inglés iniciaba la venta de automóviles.

Al empezar el siglo, los diez principales fabricantes mundiales eran: GM, Ford, Toyota, Volkswagen, Renault-Nissan, Daimler-Chrysler, PSA, Honda, Hyundai y Fiat.

Y el que sería el primer fabricante mundial desde 2009, China, figuraba, con 906.143 unidades fabricadas, como el décimocuarto constructor mundial, tras países como Bélgica y Rusia.



2002

La peseta es sustituida por el euro en 2002 y es entonces cuando sabemos que cada impagable muerto por accidente de tráfico cuesta, por término medio, 2 millones de euros y que 486 euros es la cifra media de lo que nos suponen los impuestos que soportan nuestros automóviles.

Ese mismo año nuestros Reyes inauguraron el Museo de la Historia de la Automoción de Salamanca, el MHAS, basado en la prestigiosa colección Gómez Planche, con aportaciones de la DGT.

Es noticia Piech, quien abandona la presidencia de Audi y deja su sitio a un sobrino de Issigonis, Pischetsrieder, que había sido presidente de Seat. El Audi A8 pasó a disponer de luces adaptativas; el Volvo XC 90, de control dinámico de vuelco y de reposacabezas activos, ofreciendo Lexus 6 años de garantía en sus coches.

Eran nuevos nuestro Santana Aníbal, el Citroën C3 y C3 Pluriel, el último rotativo –el Mazda RX 8–, los familiares Ford Fusión y C-Max, los Smart roadster y coupé, el Ferrari Enzo –un deportivo de circuito desarrollado con el concurso de Schumacher– y dos novedades de



HENRY FORD ELEGIDO EN 2006 HOMBRE MÁS INFLUYENTE DE LA HISTORIA; Y EL RENAULT 4/4, BIEN DE INTERÉS CULTURAL

Volkswagen: el eficaz Touareg y el incomprendido Phaeton, pues se había equivocado Piech pensando que un coche de lujo podía llevar la denominación de un coche popular. Desacuerdo parecido al que tuvo Mercedes resucitando el Maybach, excelente, pero poco diferenciado de un S. Quien no se equivocó, por más que escandalizó a los suyos, fue Porsche ofertando el Cayenne, coche que potenció las ventas de la marca, demostrando que los sociólogos saben hacer coches y los venden, además, con éxito.

Y el colofón del 2002 fue una auténtica maravilla, bella y poderosa, el elegantísimo Bentley Continental W12, evocación actualizada de su muy icónico y estético ancestro de 1952.



2003

El 30 de julio de 2003 se fabricaba en México el último Volkswagen Escarabajo, que hacía el número 21.529.424 de los fabricados desde mayo de 1938.

Rolls Royce ofrecía el Phantom, el primero con la impronta de BMW; eran nuevos también el Alfa Romeo GT, el original concepto del Opel Signum, también monovolúmenes como el Opel Meriva, el Fiat Idea o el Volkswagen Touran, así como el Kia Picanto, el Lancia Ypsilon, el Lamborghini Gallardo, el Citroën C2, el primer Jaguar diésel –el X D– y dos elegantes y potentes automóviles: el Ferrari 612 y el Maserati Quattroporte. Aparecía la caja de 7 velocidades automática en Mercedes, la dirección de desmultiplicación variable en BMW, un sistema inteligente de aparcamiento en el Toyota Prius y cristales que repelían agua y suciedad en el Audi TT Le Mans; todo en el año en el que desaparecía Agnelli.



2004

Las novedades de 2004 eran el Seat Altea, el palentino Renault Modus, la réplica del Ford GT 40 –que había derrotado repetidamente a los Ferraris en Le Mans en los años 60–, el Land Rover Discovery con su 'terrain response', el BMW Serie 1 y el Citroën C4, a los que hay que sumar el básico y muy lógico Dacia Logan, que demostraba que la tecnología más novedosa no era necesaria, el último Peugeot



de Pininfarina, el desafortunado 1007, junto a un competidor del Multipla en espacio y en estética, el asombroso SsangYong Rodius. También apareció un SUV de lujo 'hibridado', el Lexus RX 400h, otro muy vistoso –el Nissan Murano–, el último modelo de los Lancia con denominación nueva –el Musa–, el Smart de cuatro puertas llamado Forfour, el Peugeot 407, el Mercedes SLK con su 'airscaf' y el bellissimo coupé de cuatro puertas que era el Mercedes CLS, también creador de escuela.

En lo técnico destacaba el airbag de cortina y el sistema 'BLIS' de Volvo, el aviso de salida de vía del Nissan Infiniti y del Citroën C5, o la tracción variable a las cuatro ruedas del Honda Legend.

Henry Ford era elegido como el hombre más influyente en toda la historia del automóvil y en España se declaraba al Renault 4/4, con toda justicia, 'Bien de Interés Cultural'.

Desaparecía Oldsmobile, en activo desde 1897. El chaleco de seguridad era obligatorio desde el 23 de junio y, desde el 1 de julio, todos los coches fabricados en la UE llevarían ABS. En cuanto a los coches fabricados en nuestro país, volvían a rebasar los tres millones de unidades: 3.012.114.



2005

En 2005 Volkswagen había rebasado los 100 millones de coches fabricados y el 24 por ciento eran del modelo Golf.

Desde el 3 de enero los Daewoo se convierten en Chevrolet, y Ford ofrece su sistema de control vocal V 2C.

Los nuevos modelos más destacados son nuestros Santana S 300 y 350, el armonioso Bentley Flying Spur, los Alfa Romeo 159 y Brera, el Porsche Cayman, un gran Citroën muy injustamente incomprendido –el C6–, un trío común en lo más sumario del mercado –los Toyota Aygo, Citroën C1 y Peugeot 107–

y un Volkswagen que venía de Brasil, el Fox.

Otras novedades son un original SUV –el Subaru B 9 Tribeca–, el enorme Audi Q7, el Golf descapotable que era el Volkswagen Eos, dos nuevos conceptos de Mercedes –los B y los R–, el Fiat Sedici –que era un Suzuki SX 4–, el muy bonito Grande Punto o el último modelo de Saab –el 9-7 X–, que realmente era un SUV Chevrolet Trailblazer. Junto a ellos estaban los SUV de PSA –el Citroën C-Crosser y el Peugeot 4007–, ambos (así como el Dodge Journey de 2007) derivados del Mitsubishi Outlander, al igual que el Cadillac BLS derivaba del Saab 9-3.



2006

Llegaba 2006 con el disuasorio carné por puntos, implantado desde el 1 de julio.

En Le Mans se noticia la victoria de un diésel, el Audi R 8 LMP.

Son novedad ese año el SsangYong Actyon, –'de línea insólita, mezclando el SUV y el Coupé' e inspirador del futuro BMW X 6 y de más seguidores–, el Peugeot 207, el Audi R8, el Volvo C30 y el desmesurado Bugatti Veyron, cuya primera unidad se entregó en EE.UU. el 10 de marzo, aun siendo presentado en 2001.

También eran novedad los monovolúmenes Ford S-Max, el SUV de Jeep, el Compass, el bellissimo Mazda CX-7, el original Skoda Roomster, los Dodge Nitro y Caliber, el enorme Mercedes GL y dos coreanos que venían de la antigua Checoslovaquia, el Hyundai i30 y el Kia Ceed, este con 7 años de garantía.

Pero la novedad máxima era el triunfo de la sociología como diseñadora de automóviles, siendo su última hazaña la de sustituir a los Almera Tino y Primera por un SUV, el Nissan Qasquai, que figuraría repetidamente entre los 10 más vendidos de nuestro mercado, llegando a ser el segundo coche más vendido de España en 2012.



2007

En 2007 se asiste a otro triunfo de la nostalgia sobre la creatividad, pareciendo esta impotente ante el carisma evocador de un microcoche italiano de

1957, que revive fabricado en Polonia y llamándose Fiat 500, compartiendo mecánica, por otra parte, con el nuevo Ford Ka, siendo ambos fabricados simultáneamente en ese país. A su lado aparecen cosas tan bellas como un Audi A5 (el A5 1.8 TFSI será el primero en ofrecer simultáneamente inyección directa e indirecta), tan excéntricas como nuestro Tramontana, tan lógicas como un Fiat Bravo, tan atrevidas como el Aston Martin DBS de James Bond en 'Casino Royale' o tan rápidas como el Nissan GT-R, con su increíble oferta de precio y de prestaciones, para desasosiego de marcas más prestigiosas y caras.

A ellos hay que sumar el Dodge Avenger, el Jaguar XF, el Alfa Romeo 8 C, el Volkswagen Tiguan y otro SUV, el Renault Koleos, gemelo del Samsung QM 5.

Se inaugura el Centro de Diseño de Seat en Martorell; Mercedes y Chrysler se separan en febrero, Ford vende Aston Martin, reaparece la marca Abarth y los Brilliance BS 4 chinos intentan el mercado europeo, si bien el veredicto del EuroNCAP les es muy desfavorable y desisten.



2008

Es en 2008 cuando podemos ver a la esposa de un jefe de Estado anunciando un automóvil, a Carla Bruni de Sarkozy al lado de un Lancia Musa. Las

sorpresas seguían con Porsche, que intentaba comprar el grupo Volkswagen, a lo que había que añadir que Renault adquiriría el 25 por ciento de Lada y el fabri-

cante indio Tata –que ese año presentaba su modelo Nano, pretendiendo ser el coche más barato del mundo– compraba Jaguar y Land Rover.

Las novedades automovilísticas iban desde el BMW X6 hasta el tercero de los gloriosos Lancia Delta, pasando por los Alfa Romeo Mito, sin olvidar a Seat, que creaba un modelo nuevo sobre la base del A4 del año 2000, el Seat Exeo.

Al lado de estas novedades figuraban el Audi Q5, el Mercedes GLK, el Ford Kuga y el Toyota Urban Cruiser, lo mismo que berlinas como el Opel Insignia, el Dacia Sandero o el estilizado Volkswagen Passat CC, todos junto con el exiguo y aprovechado Toyota IQ, el deportivo Volkswagen portugués –el Scirocco– o monovolúmenes como el Citroën C3 Picasso.



2009

2009 es el año en el cual China se convierte en el primer fabricante y en el primer mercado mundial, desplazando a EE.UU. y a Japón, que había relevado a EE.UU. en 1980, y es que 1.500 millones de habitantes dispuestos a comprar coche eran una demanda enorme.

Porsche se integra en el grupo Volkswagen y lanza su cuatro puertas Panamera, Mercedes ofrece el 'attention assist' en sus nuevos E.

La berlina más bella del mundo, el Jaguar XJ 6 de 1968, era sustituida por un nuevo XJ. Citroën crea la división DS, y el DS 3 es su primer fruto. Nissan ofrece un eléctrico, el Leaf; Aston Martin exhibe su cuatro puertas Rapide y Lexus el espectacular LFA.

Los SUV se nutren con aportaciones como el Skoda Yeti y el BMW X1. Peugeot presenta sus 3008 y 5008, así como su deportivo RCZ. Aparecen el Alfa Romeo Giulietta, el Rolls Royce Ghost, el sofisticado Aston Martin Cygnet (un Toyota IQ de precio triplicado), el voluminoso Bentley Mulsanne, las nuevas formas del A5 y del BMW Serie 5 –el Audi Sport Back y los BMW 5 GT–, mostrando Mercedes su SLS con puertas en ala de gaviota, como su muy icónico ancestro.

En nuestro país se constataba que las vías de gran capacidad se habían multiplicado por cinco desde 1985, evidenciándose, por otro lado, que los accidentes de tráfico causaban el 20 por ciento de todas las bajas laborales.

A nivel mundial, la OMS atribuía al automóvil 1.200.000 muertes anuales (la



misma OMS cifraba en 56.000.000 las muertes en el mundo en 2012, de modo que el tráfico sería el responsable de un 2 por ciento de la mortalidad mundial). El 90 por ciento de las muertes del tráfico ocurrían en países subdesarrollados, es decir, sólo el 2 por ciento del parque mundial era responsable del 20 por ciento de las muertes viarias, expresando ello un porcentaje inversamente proporcional al grado de desarrollo económico, social cultural y sanitario de cada país, lo que se reflejaba en el uso y mantenimiento de vehículos y rutas y en la asistencia sanitaria a los accidentados.



2010

En 2010, el mundo del motor se planteaba la alternativa energética ante los hidrocarburos, siendo tres las posibles opciones, cuyo desarrollo se manifestó en

los siguientes años: los híbridos se vieron multiplicados desde el Toyota Prius comercializado en 1997, se trabaja en reinventar a los eléctricos –que existían desde el siglo XIX– y se investiga con el hidrógeno.

El Volkswagen n° 111.111.111 resultó ser un Golf, el modelo más común de la marca, y en Vigo iban fabricados 10 millones de Citroën desde 1958.

El único fabricante chino privado, Geely, dueño también de Gleagle, Emgrand y Englon en ese país, compraba Volvo. Saab pasó a estar bajo el control de Spyker, pero acabaría quebrando en diciembre de 2011, tras impedir GM su venta a un fabricante chino. Por otra parte, Hummer dejaba de fabricar.

Se comercializan este año los eléctricos de PSA, el Citroën C Zero y el Peugeot Ion, basados en el Mitsubishi iMiev de 2007 y fabricados en Japón. Son también novedad los Audi A1 y A7, el Lexus 200 CT, el Nissan Juke, el Citroën DS 4, el Range Rover Evoque, los originales Renault Wind y el Peugeot 508, lo mismo que el McLaren MP4-12C, donde el carbono y la aerodinámica son pri-



COCHE DEL AÑO EN EUROPA POR PRIMERA VEZ, EN 2011, EL PREMIO LO CONSIGUE UN VEHÍCULO ELÉCTRICO, EL NISSAN LEAF

mordiales; por su parte, Renault trae a un coreano para hacer de alto de gama, convirtiendo al Samsung SM 5 en Renault Latitude, sustituyendo su convencionalismo al vanguardismo del Vel Satis.



2011
Es en 2011 cuando un coche eléctrico es elegido Coche del Año, el Nissan Leaf. Igualmente, otro Nissan, el NV 200, resultaba reunir los requisitos

para servir de taxi en Nueva York y en Londres, y en nuestro país se fabrica un nuevo Audi, el Q3.

Llegan al mercado los DS 5 –asociados al presidente francés Hollande–, el Volkswagen Up –que se ofrecerá como Skoda Citigo y Seat Mii–, el Ferrari FF –un cuatro plazas que inauguraba las 4 ruedas motrices en su marca–, el Fiat Freemont –un calco del Dodge Journey de 2007–, el Lamborghini Aventador, los gemelos deportivos Toyota GT 86 y Subaru BRZ, el novedoso tres puertas que fue el Hyundai Veloster, así como el tercer Lancia Ypsilon, que es el último producto comercializado de esa gran marca.

Fiat compraba este año el 45 por ciento de Chrysler. Santana se liquidó, pero Ford hizo una inversión récord en España de 1.812 millones de euros, confiando en nuestra contrastada productividad, la cual fue en 2017 de 19,8 vehículos por empleado y año, cuando la media de la UE era de 7,8.

Se demostró también este año que un tercio de los trabajadores fallecidos en accidente lo eran por accidente ‘in itinere’, y es que el 90 por ciento de la movilidad en España es viaria; no obstante, es dato constatable el notable descenso de la cifra de fallecimientos por accidentes de tráfico, habiendo pasado esta de 4.241 en el año 2000 a 1.479 en 2011.

La crisis –que se notaba– había reducido la movilidad en más de un 30 por



ciento, incluso los robos de vehículos habían descendido en un 50 por ciento, el gasoil llegó a superar en precio a la gasolina y la velocidad en autovías se limitó a 110 km/h desde marzo hasta finales de junio.



2012
En 2012 se volvía a premiar la alternativa energética y el Coche del Año era el Chevrolet Volt-Opel Ampera (ya presentados en 2008 y 2009), cuando

Toyota llevaba ya fabricados 800.000 híbridos. Las novedades eran en nuestro país el Seat Toledo, gemelo del Skoda Rapid y fabricado también en la República Checa, así como los Peugeot 301 y Citroën Elysée, ambos vigüeses. Destacaban el reinventado Volvo V40 –con su inédito airbag para peatones–, los Opel Adam, Cascada y Mokka, también los Dodge Dart y Chrysler 200 –los dos derivados del Alfa Romeo Giulietta–, el Ford B-Max, el Jaguar F Type, el nuevo Range Rover –cuyo peso había disminuido en 400 kilos–, el Mazda CX 5 –un muestrario de tecnología Skyactiv–, el Peugeot 208 –110 kilos más ligero que el efímero 207– y dos Renault eléctricos –el bonito Zoe y el mínimo Twizy–, así como la furgoneta Mercedes Citan con motores Renault.

El grupo Volkswagen simplificaba presentando plataformas comunes, la primera de ellas la MQB, inaugurada con el nuevo Audi A3. Ford presentaba su muy premiado tricilíndrico EcoBoost, el grupo PSA ofrecía el primer híbrido diésel, el Peugeot 3008 Hybrid 4, y el BMW M 550 D disponía de tres turbos, como el 535 D había contado con dos en 2004, mientras que por Madrid evolucionaba un Citroën C3 de conducción autónoma.

Mercedes firmaba un acuerdo con Renault y Nissan, Audi compraba Ducati y Coca Cola –la firma más valorada ese año en el mundo– encabezaba una clasificación donde la marca automovilística más destacada era Toyota.

La crisis –la mayor desde 1993– había afectado al empleo, perdiéndose hasta un 28 por ciento, porcentaje que el sector de la automoción se redujo al 8 por ciento y había hecho descender las matriculaciones a 699.589 unidades, siendo el precio medio por coche de 12.684 euros y aplicándose un descuento medio de 4.102 en cada compra. La siniestralidad bajaba a 1.304 muertes (de hecho en 1960 mu-



rieron 1.070 personas, con un parque 30 veces inferior), y es que el riesgo en carretera había disminuido en los últimos cuatro años y el tráfico había descendido hasta un 38 por ciento. Con todo, el 60 por ciento de los muertos habían perecido en carreteras, cuando el 75 por ciento discurría por autovías. Por su lado, la CE consideraba que el 6 por ciento de la mortalidad viaria derivaba de fallos en mantenimiento.



2013
Es en 2013 cuando se establece un formato único para el carné de conducir en la UE, habiendo perdido el carné por puntos 161.517 españoles.

Los gastos por causa de accidentes de tráfico ascendían al 2 por ciento del PIB, registrándose 41 muertes por millón de habitantes y 5 heridos graves y 55 leves por cada víctima mortal, provocando la siniestralidad viaria –en datos de 2011– el 10 por ciento de las bajas laborales, un tercio de las muertes por accidente laboral y el 70 por ciento de los accidentes ‘in itinere’, pues el coche se usa para trabajar en el 55 por ciento de los casos.

La proporción de las ventas de coches usados –que superaban a las de nuevos– era de 2,3 por cada nueva matriculación; o sea, las ventas de usados ascendían a 1.680.000 y las de los vendidos nuevos sumaban 722.703, siendo Volkswagen la marca más común y el Citroën C4 el modelo más difundido.

Las novedades eran el SUV Macan de Porsche –el nuevo best seller de la marca más rentable del mundo–, el muy deportivo Alfa Romeo 4 C, el Maserati Ghibli, el Tesla Model S –presentado en 2009–, el Mercedes CLA –con su cx de 0,22 en la versión 180 y con 181 CV/l en el caso del A 45 AMG–, también el vallisoletano y exitoso Renault Captur, el Peugeot 2008, el Ferrari La Ferrari y el McLaren P 1 –dos

híbridos de casi 1.000 caballos–, así como el Mercedes S con su Magic Body Control, 14 airbags, luces exclusivamente con leds y ayuda contra viento lateral. Igualmente, BMW presentaba su nueva Serie 4 y sus i3 e i8, fabricados en PRFC, material que pesa la mitad que el acero, siendo el i8 el primero con visión láser. El madrileño Citroën Cactus adoptaba sus airbumps, se anunciaba un nuevo Ford Mustang que vendría a Europa, así como el Lamborghini Veneno –fabricado en serie muy limitada–, apareciendo además el Nissan Note con su escudo de protección inteligente.

Mary Barra se ponía al frente de la GM y Audi obtenía su duodécima victoria en Le Mans con un diésel híbrido, el R 18 e tron Q. Toyota era la marca automovilística más valiosa y la más fabricada del mundo, por delante de Ford, Volkswagen, Nissan, Hyundai, Honda o Chevrolet; por otra parte, su modelo Corolla –producido este año en 40 millones de unidades– será el más fabricado de la historia.



2014
Las novedades de 2014 son el primer híbrido fabricado en nuestro país –sobre la base del Ford Mondeo–, el Serie 2 Active Tourer –el primer monovolumen y tracción delantera de BMW–, el Mitsubishi Outlander PHEV –el primer 4x4 híbrido enchufable–, el Jaguar XE y el pequeño Opel Karl, así como el Smart Forfour –ahora derivado del nuevo Twingo y compartiendo su motor trasero–, dos nuevos Mercedes: el AMG GT y el GLE coupé –el cual imitaba al BMW X4– y el Renegade, un Jeep fabricado en Italia y basado en el 500 X, el único Fiat 500 hecho en ese país.

Los coches eran mayoritariamente blancos en el mundo, también en España y en la UE. En nuestro país integran un parque cuya antigüedad media es de 11,1 años, cuando la del inglés es de 8 años y

la del chino no llega a 5. Igualmente, los coches de nuestro parque recorren anualmente una distancia media de 10.818 kilómetros, siendo la media europea de 19.084

DS se convirtió en una marca independiente desde el 1 de junio, Fiat culmina su compra de Chrysler, Ferrari pasó a cotizar en Bolsa y el grupo Toyota volvió a ser el primer fabricante mundial, seguido de Volkswagen y de GM, que lo había sido en la casi totalidad del siglo XX.

Van fabricados desde 1995 100 millones de ESP, la medida de seguridad más eficaz después del cinturón de seguridad.

Se decreta que los coches incluyan medidor y alerta de presión de neumáticos, y se limitan las emisiones de CO₂ a 95 gramos por kilómetro para 2021.

La DGT implantaba cinco radares Pegasus en helicópteros, para mayor control del tráfico.



2015
En 2015 aparecen coches como el palentino Renault Kadjar, los SUV de Bentley y de Alfa Romeo, el Bentayga y el Stelvio, el Alfa Romeo Giulia, el Renault

Talisman, el Fiat Tipo –que venía de Turquía– el Fiat 124 Spyder –basado en el icónico Mazda MX 5 de 2014–, el notable Suzuki Ignis, el Tesla Model X del 2012 con sus puertas verticales, el Infiniti Q30 –derivado del Mercedes A–, el exitoso Jaguar F Pace, el primer SUV de aluminio, siendo novedad igualmente el electrificado Citroën Mehari y el Honda FCV Clarity, este siempre con su pila de combustible.

El Ford S-Max ofrecía un limitador inteligente de velocidad, que actuaba en función de las señales. Volvía a resucitar un Ford GT, Chevrolet imitaba a Ford y su nuevo Camaro traía aires retro, el nuevo Honda NSX disponía de tres motores eléctricos que ayudaban a su V6 y estaba diseñado por una mujer –Michelle Christensen–, la furgoneta Iveco HiDaily Hi Matic compartía, adaptado, el cambio automático de 8 velocidades del Maserati Ghibli V 8 y el nuevo BMW Serie 7 disponía de una llave inteligente que lo aparcaba incluso.

En China, Saic –dueña de MG– era el primer fabricante, BYD el principal constructor mundial de coches eléctricos y Bangle –el autor de discutibles BMW– trabajaba para Changan. Citroën, Peugeot,



Buick o Mercedes tenían allí su principal mercado y, por otra parte, el monovolumen de Saic –el Wuling Hongguang– era el coche más vendido en el mayor mercado del mundo, el chino.

La CNMC española multaba con 171 millones de euros a 18 marcas –desde Opel y Ford a Chrysler y Chevrolet, pasando por Kia y Volvo– por compartir información confidencial comercial y acordar así los precios de sus automóviles, medida adoptada ante la denuncia de Seat, que aportaba información al respecto. Ello era muestra de la gran competitividad de la oferta automovilística española, la cual llegaba a ser hasta un 63 por ciento más ventajosa que en otros países de la UE.

Por si no fuera bastante la naciente prevención ante el diésel, el 18 de septiembre la EPA (Agencia de protección medio ambiental de EE.UU.) –tras estudiar el motor EA 189 del grupo Volkswagen, a la venta allí entre 2009 y 2015– concluyó que las centralitas ilegales Bosch falseaban sus mediciones. El día 20, Volkswagen lo admitió y se disculpó; el 21 cayó en Bolsa y el 22 reconoció una cifra de 1.100.000 coches así equipados. Dadas tales excesivas emisiones de NOx –entre 10 y 40 veces superiores a lo tolerado– y afectadas también Audi, Seat y Skoda, dimite Martin Winterkorn, el presidente del grupo, grupo que asume indemnizaciones por más de 31.000 millones de euros, a la vista de las demandas entabladas.

Otro escándalo fue el conocimiento de que los cursos de recuperación de puntos beneficiaban solo a 251 de las 9.300 autoescuelas españolas, lo que terminó con la dimisión de la directora de la DGT.





2018 EL DIÉSEL, ACUSADO DE PROBLEMAS AMBIENTALES, VIVE UN A PERSECUCIÓN QUE AFECTARÁ A 18 MILLONES DE USUARIOS



2016

Llegó el año 2016 con novedades como el Porsche 718 –Boxster y Cayman– con su motor de cuatro cilindros, el Seat Ateca, el SUV fabricado en Kvasiny para Seat sobre la

plataforma MQB A 1, el Maserati Levante, el Kia Niro híbrido, el Hyundai Ioniq –híbrido, híbrido enchufable y eléctrico–, el Aston Martin DB 11, el primer SUV descapotable, el Range Rover Evoque Cabriolet, el futuro Jaguar I Pace –el primer Jaguar cien por cien eléctrico, el Audi Q 2 o el interesante Subaru Impreza –4x4 y bóxer–, sin olvidar al altamente superlativo Bugatti Chiron con su 16 W de 1.500 caballos sobre su chasis de carbono.

Mercedes aportaba en su nuevo E el Drive Pilot, Lexus ofrecía en su LC 500 una caja automática de 10 velocidades, Peugeot ofertaba el Grip Control y Ford luces largas no deslumbrantes en el S-Max y Galaxy. El Citroën C3 disponía de ‘connected cam’, que grababa 30 segundos antes de un accidente y los 60 posteriores, y Geely propone la marca Lynk&Co, que vendería sin intermediarios sus coches.

Se instalaba en Madrid el primer radar de tramo, en la avenida de Córdoba. Por otra parte, Madrid recauda este año 5.000 euros por hora en multas, imponiendo los ayuntamientos el 76 por ciento de ellas. Desde 2006 hasta 2016, una cuarta parte del total de conductores había perdido algún punto de su carné, siéndoles restados a 12,3 millones dos o más y a 214.150 el total de ellos.

Una encuesta demostraba que el 70 por ciento de los españoles conducía antes de los 25 años, que el 86 por ciento posee el permiso de conducción, que un 68 por ciento usa el coche para ir al trabajo y que el 39 por ciento lo consideraba el medio de transporte ideal.



2017

Las novedades de 2017 iban desde el zaragozano Opel Crossland X –sobre la base del Citroën C3 Aircross–, el Opel Grandland X –derivado del Peugeot 3008– o el Skoda Karoq, hasta los Volvo XC 40 (el primer Volvo Coche del Año, en 2018) y XC 60, este inaugurando un sistema de frenado de urgencia en evitación de accidentes frontales. El Hyundai Kona, el Urus –el SUV de Lamborghini–, el BMW X2, el DS 7 Crossback, el Volkswagen T-Roc o el Range Rover Velar incrementaban la cada vez más surtida oferta de SUV. El europeizado Kia Stinger, el Tesla Model 3 y deportivos entusiasmantes como los renacidos Alpine A 110 o los McLaren 720 S, eran otras novedades.

En el mundo se fabricaron en 2017 casi 97 millones de vehículos, dos millones más que todos los que circulaban en el mundo en 1955. De ellos eran eléctricos 1.100.000, 580.000 vendidos en China y 280.000 en Estados Unidos, circulando el 85 por ciento del total en Europa, en los seis países con mayor PIB, en donde las ayudas para su compra y mantenimiento son máximas.

El más fabricado en el mundo –con 896.764 unidades– fue el Ford F 150, una camioneta que se mantiene desde 1982 como el vehículo más vendido del mercado estadounidense, que sin ser un ejemplo de mecánica como tampoco de estética, constituye un marcado exponente de los gustos de los consumidores, siendo en realidad un vehículo diseñado por sociólogos.

La principal marca fabricante fue Toyota, señalada igualmente como la marca más valiosa de automóviles en el mundo, la cual es seguida por Ford, Volkswagen, Nissan y Honda. Mercedes fabricó más que Renault, Peugeot, BMW o Audi (esta con una producción de 1.878.000 unidades). Volvo –con 570.000 unidades– construyó más que Seat. Porsche casi llegó a los 250.000 coches fabricados, Jaguar a los 180.000, Bentley superó los 10.000 y Ferrari se autolimitó a 8.000, creando así una selecta lista de espera.

España en 2017 volvió a ser el octavo fabricante del mundo con 2.848.335 unidades fabricadas –la mayor parte por el grupo PSA y la mayoría procedentes de Galicia–, aportando así el automóvil a nuestro país, además de movilidad en libertad, el 10 por ciento de su PIB,

el 9 por ciento de su población activa, el 20 por ciento de sus exportaciones y 28.138 millones de euros en concepto de impuestos (si nos referimos a la Unión Europea, los impuestos del automóvil le suponen un ingreso de 413.000 millones, es decir, el triple de su presupuesto). Lo que es más, en las 17 plantas españolas de fabricación –donde se emplea a 600.000 trabajadores que construyen 43 modelos diferentes y casi la mitad, 20, en exclusiva mundial–, la inversión extranjera en los últimos cinco años ascendió a 8.000 millones de euros, lo que es indicativo de su viabilidad y garantía de su futuro.

1.234.931 fueron los vehículos matriculados en 2017, casi en su cuarta parte españoles, siendo el Seat León el más vendido y Renault la marca con mayores ventas en nuestro país, ventas en las que se apreciaba un ligero retroceso tras cinco años seguidos de progresión continuada.

Cabe recordar que el conductor español, según Driver View, expresaba su



mayor satisfacción por la marca Porsche, situándose Lexus, Mitsubishi y Suzuki a continuación y siendo Renault, Jeep y DS las firmas que menos le complacían. En lo que se refiere a modelos concretos, la mayor satisfacción la daba el Toyota Prius, seguido del Honda Civic y del Skoda Superb, quedando a la cola los Opel Astra e Insignia y los Renault Scénic y Mégane.

Tampoco hay que olvidar que nuestro parque automovilístico posee 11 millones de vehículos con más de 15 años de antigüedad, siendo concretamente los diésel con más de 10 años de uso, los responsables del 80 por ciento de las emisiones nocivas. Estos datos explican el rechazo en las ITV de uno de cada cinco de los vehículos examinados, por causa de problemas de alumbrado y señalización, neumáticos y suspensiones, emisiones excesivas o defectos de frenos

En cuanto a la mortalidad en 2017, la cifra de personas fallecidas en la red viaria se elevó a 1.830 personas; de ellas, 1.013 la perdieron en las carreteras, donde el

riesgo es 3,6 veces superior al de autopistas y autovías, y donde se incrementa también la gravedad de las lesiones



2018

En este año de 2018 el automóvil sigue soportando las exigencias de quienes solo ven sus contrapartidas, pues algunos políticos que piensan que la política es el arte de lo posible, llegan a ignorar que hay leyes inmutables, como las de la propia física o las de la misma mecánica, exigiendo del automóvil un rendimiento poco menos que imposible a base de un combustible no del todo real, así como una presencia poco menos que inmaterial, en los límites de lo ingravido.

2018 es un año en el cual el mercado del automóvil español vive un proceso de transformación, previéndose que el favorable tratamiento fiscal del diésel –ahora con un 53 por ciento de su precio en impuestos– se vea afectado por causa de discutibles problemas ambientales, lo que será un problema para 18 millones de usuarios.

Son noticia este año la vuelta de Pere Navarro a la DGT, avalado por favorables datos objetivos en su gestión previa, así como la implantación del Ecall en todos los vehículos fabricados en la UE desde el pasado 31 de marzo; se conoce igualmente la muerte del ‘estratega del jersey’, Sergio Marchionne, quien había evitado la venta de Fiat a GM en 2005 y que posteriormente compraría el grupo Chrysler, aun desmantelando Lancia y limitando a los Fiat.

Las novedades más salientes en el sector del automóvil se refieren al Infiniti QX 50, cuyo 4 cilindros turbo de 272 caballos es el primero con compresión variable, entre 8 y 14, gracias al alargamiento o acortamiento de la carrera de sus pistones. A él se añaden el SUV más pequeño de Lexus –el UX–, el nuevo compañero de los Citroën Berlingo y Opel Combo –el Peugeot Rifter–, así como el Peugeot 508, ideado para competencia de los A5 Sportback. Son igualmente novedad el nuevo Audi Q8 y el increíble Rolls Royce Cullinan, el SUV de casa tan distinguida cuyos 563 caballos de su V12 dejarán la estela de 341 g/CO₂/km, estela bien distinta a la del recién presentado Mercedes EQC, inaugurador de la submarca de la estrella, EQ, dedicada a los vehículos eléctricos, y estela bien distinta, también, a la del Lexus ES 300h con su nuevo sis-

tema híbrido autorrecargable de cuarta generación, o a la del nuevo Audi e-Tron, con sus novedosos espejos virtuales, su cx de 0,27 y su nuevo concepto de frenada recuperadora de energía.

Por su parte, Seat, que intervino en el diseño de la línea Sol de vehículos eléctricos del grupo Volkswagen en el Salón de Pekín, lanza una nueva marca, de inspiración deportiva, Cupra, cuyo primer producto será el Cupra Ateca dotado de un 2.0 TSI capaz de 300 caballos, modelo al que se suma otro SUV, esta vez de siete plazas, el Tarraco.

Hay que decir que una de las grandes novedades automovilísticas de 2018 fue el enorme incremento de nuestras matriculaciones en agosto –llegándose a matricular ese mes 101.700 vehículos–, aumento derivado de la entrada en vigor de la nueva homologación de emisiones y consumos (WLTP), que sustituye a la antigua y muy irreal NEDC. Ello provocó una muy pletórica y ventajosa oferta, puesto que los coches no homologados según las nuevas normas el 1 de septiembre serían susceptibles de mayor impuesto de matriculación. Tal cosa no pareció afectar a los automóviles eléctricos, pues los vendidos en España en los ocho primeros meses de este año ascendían tan solo a 3.046, con el Renault Zoe y Nissan Leaf en cabeza; la cifra de ventas de los híbridos, por su parte, se elevó a 53.726 unidades, fundamentalmente a base de la oferta de Toyota, siendo de reseñar que el segundo semestre de 2018 se inicia en la UE con un 56,7 por ciento de vehículos de gasolina vendidos, al lado de un 36,3 por ciento de diésel y un 6,9 por ciento de vehículos propulsados con energías alternativas, donde destacan los híbridos con un porcentaje total del 3,6 por ciento.



En resumidas cuentas, la popularización del automóvil es un hecho –los 31.146.919 vehículos existentes en julio en España, según Unespa, a disposición de 46,5 millones de habitantes lo demuestran–, pero el automóvil, al igual que cualquier organismo, necesita aporte energético, implicando su metabolis-

mo desechos, su presencia espacio y su uso roces.

Sus roces –sus accidentes– suponen muertes, que siempre y en cualquier caso serán excesivas por más que estas no hayan cesado en su descenso desde 1989, habiendo disminuido en un 50 por ciento entre 2007 y 2016. Ello, dicho de otro modo, significa haber pasado de los 419 muertos por millón de vehículos de 1985 a los 40 de 2017, máxime siendo de subrayar que casi la mitad de los conductores fallecidos habían consumido alcohol o drogas, así como la prevalencia de los fallos humanos –un 70 por ciento– y las distracciones –un 40 por ciento– en la etiología de los accidentes mortales.

El espacio físico que forzosamente ocupa el automóvil, el contenido, no siempre está en proporción directa al continente; ello se traduce en una congestión viaria y un desfase que los poderes públicos no palían, siendo menor la inversión destinada al automóvil –el principal actor de nuestra movilidad– y sus necesidades, que el montante de las recaudaciones tributarias derivadas de este sector.

Y los desechos, como los accidentes, no han dejado de rebajarse, pues el automóvil puso y pondrá cuanto esté de su parte para lograr aminorarlos, sin que ello signifique hacer lumbre sin fuego, ya que solo ha de exigirse al automóvil lo razonable y no lo milagroso, sin olvidar que contaminamos por debajo de la media de la UE –114 g/km de CO₂ ante los 118 gramos de Europa (habiéndose rebajado continuamente la cifra desde los 159 gramos de 2007)– y que son las industrias generadoras de electricidad y calor el principal contribuyente a la contaminación ambiental, a pesar de que el último año las emisiones de los coches nuevos hayan subido en un g/km de CO₂, cosa que podría atribuirse al aumento de ventas de los SUV y también a los 400.000 diésel de más de diez años, cuyas emisiones serían las responsables del 80 por ciento de las actuales.

Finalmente, por si algo faltase, cabe añadir que la máquina que es el automóvil siempre cumplió, cumple y cumplirá el precepto máximo de la ergonomía, es decir su adaptación a la persona que la maneja y nunca al revés.

En suma, la afortunadamente interminable historia del automóvil es la de su adaptación y su utilidad al ser humano como lo que es el automóvil, una respuesta dada por el ingenio de los ingenieros, el genio de los estilistas y, también, por algún otro colectivo no tan cualificado.



MENOS EMISIONES DE CO₂ LA NORMATIVA EUROPEA CONDICIONA EL MERCADO Y ES LA PRINCIPAL CAUSA DE LA AVALANCHA DE COCHES ELÉCTRICOS



Cambio de era

Ya no son historias de ciencia ficción. Nunca como ahora el automóvil del futuro está más cerca, gracias a las energías alternativas y a la conducción automatizada, que día a día están cambiando la movilidad

Alberto Mallo | amallo@motor16.com

Las nuevas tecnologías, que ya se utilizan en muchos automóviles, serán la base de un futuro a escala global para desplazarnos con cero emisiones y total seguridad. Hasta llegar a ese momento idílico, la sociedad tendrá que recorrer, sin embargo, un largo camino.

Las emisiones son el gran condicionante de esa nueva movilidad en su fase actual de desarrollo. Las futuras normativas han llevado a los fabricantes de automóviles a cambiar su estrategia. Ninguno de ellos se plantea ya una gama de productos utilizando únicamente motores de combustión interna. Junto con los motores tradicionales, alimentados por gasolina, gasóleo, gas natural, GLP, biocombustibles... todos tienen ya (o contemplan) una gama electrificada vía híbridos tradicionales (HEV), híbridos enchufables (PHEV), híbridos ligeros (MHEV), eléctricos de batería (BEV) y eléctricos de pila de combustible de hidrógeno (FCEV)

En 2021, la media de emisiones de

CO₂ de la gama de modelos de cada marca en Europa no deberá superar los 95 g/km. De ahí esa avalancha de modelos electrificados en un futuro inmediato. Pero a más largo plazo, en 2030, esa media de emisiones deberá reducirse en un 35 por ciento, con un objetivo intermedio del 15 por ciento en 2025, según un acuerdo del Consejo de la Unión Europea. Con anterioridad, el Parlamento Europeo había votado un 40 y un 20 por ciento respectivamente, con la previsión de que en 2025 el 20 por ciento de todas las ventas lo formarían vehículos que emitan menos de 50 g/km de CO₂ (en la práctica, BEV y PHEV), y que llegaran al 35 por ciento en 2030. En cualquier caso, la finalidad es lograr una transición gradual desde los vehículos de motor convencional hasta los vehículos eléctricos. Por su parte, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) considera que el acuerdo aprobado reducirá la competitividad de la industria y hará subir el precio de los coches. Asimismo, estima que se necesitarían dos millones

adicionales de puntos de recarga de baterías en 2025 para dar servicio al parque electrificado. Por lo que respecta a España, en 2019 habrá 100 nuevos puntos de carga rápida en las principales vías; y para 2030, algunas estimaciones hablan de un total de 220.000 puntos públicos de recarga.

Pese a todo, los objetivos marca por marca son variables. El Grupo Volkswagen, por ejemplo, calcula que en 2025

▼ Todos los fabricantes tienen —o trabajan— en una gama electrificada. Es la tendencia para cumplir la norma de emisiones.



25 por ciento de sus ventas lo coparán modelos cien por cien eléctricos (BEV)

Por su parte, los usuarios consideran que el precio actual de los vehículos eléctricos sigue siendo demasiado elevado.

MOTORES ► Los kilovatios piden paso

Ante este panorama de reducción de emisiones obligadas, los motores de combustión interna no dejan de incorporar nuevas soluciones para bajar sus consumos y limpiar sus gases de escape. Los diésel gastan menos, emitiendo menos CO₂ y con el resto de emisiones al mismo nivel de los gasolina, pero tienden a desaparecer del Segmento B por sus costes cada vez más elevados debidos a su tecnología medioambiental. Kia incluso mejora resultados aplicando la hibridación ligera MHEV en combinación con el gasóleo. En gasolina, la tecnología híbrida HEV y PHEV se hace imprescindible para vehículos de gran tamaño y deportivos; la autonomía en modo eléctrico de los futuros híbridos enchufables, que ya alcanza los 100 kilómetros en el Mercedes-Benz GLE, llegará a los 150 kilómetros.

Por su parte, los híbridos ligeros MHEV de 48 V con alternador-motor de arranque son un buen compromiso para modelos medios. Valeo, el especialista de la industria de componentes, prevé que 25 de los 116 millones de vehículos nuevos que se venderán en 2025 serán del tipo MHEV; y de ellos, 20 millones de 48 V.

En el momento actual, las baterías para los coches eléctricos no dejan de evolucionar. Por ejemplo, el BMW i3 nació en 2013 con una batería de 22,6 kW/h de capacidad; posteriormente aumentó a 33 kW/h; y ahora ofrece una de 42,2 kW/h, que mejora la autonomía del i3 en un 30 por ciento, por lo que abandona la versión con motor de combustión como generador. Los últimos eléctricos en conocerse, como el Audi e-tron y Mercedes-Benz EQC anuncian 95 y 80 kW/h respectivamente, con una autonomía ambos de 400 kilómetros, mientras que el Jaguar I-Pace sube a 480 kilómetros con su batería de 90 kW/h de capacidad. Su próximo rival será el Porsche Taycan.

La industria de baterías de automoción es casi un monopolio asiático. Por ejemplo, la empresa china CATL va a crear una fábrica en Alemania que proveerá de baterías a BMW y



▲ Mercedes inicia su desembarco eléctrico con el EQC, con 400 kilómetros de autonomía.

también a Renault. Dentro de este sector en plena ebullición, Volkswagen ha entrado con 100 millones de dólares en el capital de la californiana QuantumScape, que desarrolla una prometedora tecnología de estado sólido o electrolito sólido, según ellos «redefiniendo la frontera de la tecnología de baterías» respecto a las actuales de iones de litio: mayor densidad energética, mayor seguridad, mejor capacidad de carga rápida y mucho menos volumen; con ellas, la autonomía de un Volkswagen e-Golf se estima que pasaría de 300 kilómetros ¡a más de 700 kilómetros! Concretamente, esta es la autonomía que citan otros fabricantes cuando hablan de sus futuros BEV a más largo plazo.

Con el tiempo y las economías de escala, la previsión es que el precio de las baterías se reduzca, aunque sus materias primas, como el litio o el cobalto, no dejan de subir.

A más largo plazo, «el hidrógeno es el futuro de la movilidad sin emisiones», como dicen los organizadores de las 24 Horas de Le Mans, que en 2024 prevén una categoría para los coches de pila de

▼ El desarrollo de las baterías ahora está en manos de países asiáticos. Pero los fabricantes de automóviles ya están sellando alianzas en este campo.



combustible. Pero si un coche eléctrico es caro, los que utilizan hidrógeno para generar electricidad lo son mucho más. El más reciente de ellos, el Hyundai Nexo tiene un precio de 69.000 euros; su autonomía es de 600 kilómetros, y el tiempo de llenado de sus depósitos en una 'hidrogenera' no llega a cinco minutos. A partir de 2030, sin embargo, se espera que esta tecnología resulte más asequible y tenga una mayor difusión en automoción. Los grandes de la industria siguen trabajando en su desarrollo. La citada marca coreana ha anunciado que venderá a Suiza 1.000 camiones de pila de combustible en los próximos 5 años.

AUTÓNOMOS ► Mejor, conducción automatizada

Según BMW aún faltan dos décadas para que el coche autónomo sea una realidad en todo el mundo. Pero si los coches de conducción autónoma siguen siendo un proyecto a largo plazo, la conducción automatizada es ya una realidad. Los primeros proyectos tangibles empezaron hace más de 10 años y los más complejos siguen su desarrollo. Hoy están disponibles modelos que mantienen la trayectoria marcada por la señalización horizontal, así como la distancia respecto a otros vehículos, e incluso cambian de carril automáticamente para adelantar activando el intermitente, o se detienen si detectan una pérdida de control por parte del conductor; también paran y arrancan automáticamente en los atascos cuando las detenciones duran menos de tres segundos. Son actuaciones que se realizan con total seguridad y se integran en los Niveles 1 y 2 de Conducción Automatizada, que van de una conducción asis-



CAR SHARING LAS NUEVAS SOLUCIONES DE MOVILIDAD SUSTITUIRÁN EN MUCHOS CASOS A LA POSESIÓN DE UN AUTOMÓVIL



▲ En la conducción automatizada se distinguen cinco niveles, con el 5 como estadio final. Su implantación dependerá de la legislación de cada país.

tida a una automatización parcial, sin necesidad de usar los pies para acelerar y frenar, o las manos para cambiar de carril.

La Conducción Automatizada de Nivel 3, 'ojos off' o altamente automatizada, permite circular en marcha lenta sin que el conductor deba preocuparse. Pasa del 'asistente de atascos' del Nivel 2 al 'piloto de atascos'. Pero el conductor siempre debe estar en condiciones de intervenir. Audi ya lo ofrece en el nuevo A8.

Con la Conducción Automatizada de Nivel 4, 'atención off' o completamente automatizada, no será necesaria la intervención del conductor, aunque solo será posible en condiciones limitadas. Este 'chófer de autopista', que definirá la ruta y responderá ante cualquier circunstancia, podría difundirse en 2025. A principios de 2018, ZF ha presentado un prototipo dotado de 6 radares, 6 lidars y 4 cámaras de visión 360 grados, necesarios para acceder a dicho nivel; es decir, una tecnología compleja.

El Nivel 5 es el de la Conducción Autónoma en todas las condiciones, en la que el conductor se convertirá en pasajero y el coche se conducirá por sí mismo. Las estimaciones sobre su implantación dependerán de la legislación de cada país y de sus infraestructuras.

Actualmente, todos los grandes fabricantes tienen proyectos sumamente avanzados, que ya han podido ponerse en práctica en diversas situaciones, especialmente en determinadas ciudades.

La inteligencia artificial, capacidad para modificar las estrategias de funcionamiento en tiempo real, tendrá un papel protagonista en el desarrollo de la conducción autónoma. Durante los próximos 5 años, Bosch invertirá 300 millones de euros en un centro de inteligencia artificial.

DISEÑO» Mi coche... mi casa

La arquitectura de los coches eléctricos ha cambiado radicalmente el diseño de automoción. La disposición de las baterías en el suelo y el menor espacio requerido por los motores, incluso su integración en las propias ruedas, lleva a optimizar la relación volumen exterior-espacio interior, con unos voladizos mínimos. A lo largo de la próxima década, pues, las formas cambiarán radicalmente.

Los interiores serán incluso más innovadores. Los diseñadores tendrán más libertad que ahora y el habitáculo será una prolongación del hogar o del puesto de trabajo. La conducción automatizada

permite prescindir de muchos elementos, y en el futuro se podrán realizar actividades de cualquier tipo, aumentadas gracias al desarrollo de internet. Los asistentes vocales se generalizarán, al estilo del Amazon Alexia del Audi e-tron, o del MBUX de Mercedes-Benz. Pero, como dicen en BMW, «los coches siempre tendrán volante».

Los diseñadores deberán afrontar otro desafío, el de la movilidad aérea urbana. Un ejemplo es el concepto autónomo Pop.Up Next, desarrollado conjuntamente por Airbus, Audi e Italdesign. Básicamente se trata de una cabina que se combina con un módulo terrestre o un módulo aéreo. Las tres compañías tienen un acuerdo para desarrollar la movilidad del futuro, en torno a la idea de vehículos eléctricos voladores, que se muevan por tierra y por aire. Según declaraciones de Airbus, el Pop.Up podría empezar a funcionar experi-

millones de vehículos conectados a internet por todo el mundo, es decir uno de cada cinco.

De cara a la seguridad, los avances serán considerables. Cuando un automóvil se encuentre con un peligro potencial en la ruta, el sistema de comunicación entre los propios vehículos (V2V) permitirá darlo a conocer a los que le siguen antes de que lo detecten con sus cámaras o sensores. Es decir, los propios automóviles se comunicarán y 'ayudarán' entre sí. La NHTSA, organización norteamericana de seguridad en el tráfico, estima que este sistema podría evitar entre 25.000 y 592.000 accidentes, salvando entre 49 y 1.083 vidas cada año, sólo en EE UU. El sistema V2V alcanzará gran difusión ya que su precio no superará los 300 euros en 2020. Actualmente, todos los fabricantes dominan ya esta tecnología; por ejemplo, el protocolo de BMW,



◀ En los países escandinavos, los modelos de Volvo ya se comunican entre sí y se avisan, por ejemplo, cuando hay problemas en una carretera, placas de hielo...

mentalmente a finales del año próximo, utilizando la arquitectura del City Airbus, un concepto de taxi aéreo.

A más corto plazo, la fisonomía de los automóviles mantendrá la tendencia actual, sobre todo con la demanda de los SUV, cuya difusión seguirá creciendo. Según estimaciones, en 2022 se venderán 37 millones de vehículos SUV en todo el mundo, frente a 32 millones en 2018.

Afortunadamente, en este panorama todavía queda sitio para los súper-deportivos, con una buena serie de proyectos en cartera: Brabham BT62, Mercedes-AMG ONE, Techrules Ten, Pininfarina PFO y un largo etc.

TRÁFICO SEGURO» Coches conectados

El desarrollo de las nuevas tecnologías de la información ha supuesto una revolución en el mundo del automóvil. Se estima que en 2020 circularán 250



▲ La comunicación entre vehículos permitirá reducir de manera considerable el número de accidentes; de hecho, debería garantizar un futuro con cero accidentes.

Ficosa, empresa líder de la industria auxiliar, proporciona el dispositivo de comunicaciones embarcado en el vehículo, un Seat Ateca; SICE, suministrador de infraestructura vial, ha dotado de conectividad a los semáforos; y Nokia pone el servidor MEC (Multi-access Edge Computing), que sirve de comunicación entre el vehículo y la infraestructura.

La seguridad saldrá altamente beneficiada con las nuevas tecnologías. A mucho más largo plazo, los coches autónomos deberían garantizar una circulación con cero accidentes. Mucho antes se generalizarán los sistemas de asistencia, que entre otras funciones reducen automáticamente la velocidad del automóvil en función de la limitación vigente en cada tramo. Son los llamados Asistentes Inteligentes de Velocidad, ya disponibles entre la mayoría de los constructores. Asimismo irán apareciendo cada vez más modelos con retrovisores externos digitales, que sustituirán a los tradicionales espe-

jos, como en algunos Audi o Lexus; o con head-up displays de realidad aumentada holográfica.

La conectividad también mejorará la relación entre fabricantes, clientes y concesionarios.

Otra tendencia cada vez más extendida es el 'car-sharing'. Actualmente el servicio emov del Grupo PSA –por poner un ejemplo– cuenta ya con más de 180.000 clientes en Madrid. Porsche incluso ha lanzado un programa de coche compartido en California, mediante el cual se puede conducir un Porsche sin necesidad de comprarlo o hacer un leasing. MOIA, filial de Volkswagen, ha iniciado un servicio de microbuses para desplazamientos compartidos en algunas ciudades de Alemania; lo definen como un servicio intermedio entre la movilidad individual y el transporte público.

Las nuevas soluciones de movilidad, con la 'venta' del tiempo de utilización, sustituirán en muchos casos a la posesión de un automóvil.

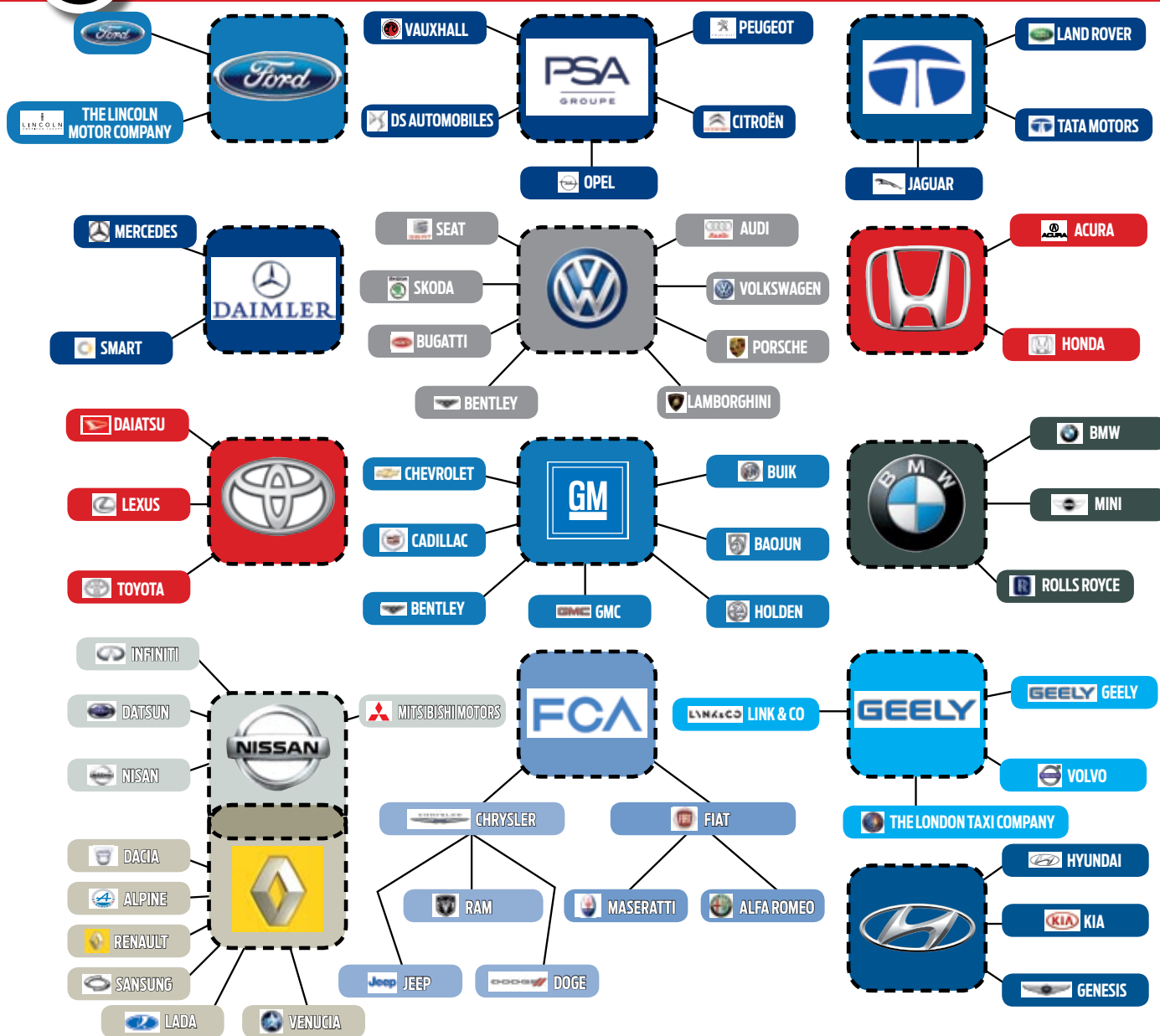


▲ La comunicación del vehículo con las infraestructuras dará al conductor una información que el coche solo no ofrece: vehículos en puntos ciegos, peatones frente a un paso de cebra...



▲ El Pop.Up Next de Audi, Airbus e Italdesign explora un posible transporte aéreo-terrestre.

FUTURO GRANDES GRUPOS Y TAMBIÉN NUEVAS ALIANZAS



INDUSTRIA Más fusiones y adquisiciones

El panorama de la industria del automóvil está en plena transformación; por un lado, con una mejora de la productividad que, gracias a la automatización y digitalización de las fábricas, se estima próxima al 30 por ciento para 2025 en algunos casos; por otro lado, con las estrategias empresariales de acuerdos, adquisiciones y fusiones.

Daimler y la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi estudian ampliar su colaboración a la tecnología de baterías, coche autónomo y servicios de movilidad (ahora se centra en motores, coches pequeños y pick-up) Pero es que la propia Alianza tiene ya su propio fondo de capital riesgo, Alliance Ventures, que invertirá 1.000 millones de dólares en cinco años en elec-

trificación, sistemas autónomos, conectividad e inteligencia artificial (los cuatro aspectos clave en los que se mueven todas las inversiones del sector de la automoción a nivel mundial). Su primera adquisición ha sido la empresa norteamericana Ionic Materials, especializada en el desarrollo de materiales para construcción de baterías, y pionera del electrolito sólido sin cobalto. «Estamos en el camino de revolucionar la tecnología de las baterías», dice Ionic Materials.

Otros ejemplos: Toyota y SoftBank, han puesto en marcha una colaboración estratégica para constituir una empresa de nuevos servicios de movilidad; Honda invertirá 2.750 millones de dólares en General Motors Cruise durante los próximos 12 años para producir un vehículo destinado a una red de coches autónomos compartidos; PSA, cuyos motores eléctri-

cos proceden de Valeo, Siemens, Aisin y Continental, fabricará los suyos propios a partir de 2023 merced a un acuerdo con Nidec Leroy-Somer (220 millones de euros de inversión) Nidec-PSA e motores, que así se llama esta 'joint venture', centrará su actividad en diseño, desarrollo, producción y venta de motores eléctricos para automóviles; Skoda invertirá en la israelí Anagog de inteligencia artificial...

Por lo que respecta a España como país productor de automóviles, ANFAC acaba de anunciar que en 18 meses llegarán a las plantas españolas 15 nuevos modelos, de los cuales la mitad tienen motorización alternativa: híbrida, eléctrica y de gas. Según la patronal de los fabricantes de automóviles, España debe aspirar a producir 500.000 turismos eléctricos en 2030. La nueva era del automóvil ha empezado ya.

A más corto plazo Todos electrificados... ...la gran mayoría, híbridos

Durante los próximos años, la generalización de la electrificación se cubrirá por dos caminos: el de los vehículos eléctricos de batería (BEV) y el de los vehículos híbridos (HEV), híbridos enchufables (PHEV), híbridos ligeros (MHEV) o híbridos de pila de combustible de hidrógeno (FCEV). Los primeros, en constante crecimiento; los híbridos, generalizándose en todos los grupos y marcas; y los de pila de combustible con un horizonte a más largo plazo.

Alberto Mallo | amallo@motor16.com



▲ Aston Martin DBX.

ASTON MARTIN

Aston Martin sigue su consolidación con el plan estratégico Second Century. Vendrán una serie de productos tan diversos como el SUV DBX con carrocería de 5 puertas (producido en una nueva fábrica en Gales), el AM-RB 001 de motor central, diseñado con Adrian Newey (150 unidades previstas), o el 003 (500 unidades previstas), al ritmo de un nuevo modelo cada año hasta 2022. Para 2025, todos los Aston Martin tendrán la opción de una motorización bien PHEV, bien BEV.

GRUPO BMW

Hace algo menos de un año, BMW anunció que desde 2020 hasta 2025



▲ De arriba a abajo, BMW iX3, Vision Next y Mini Electric Concept.

lanzaría 10 modelos BEV cien por cien eléctricos (el primero será un BMW iX3 que hará debutar un motor de nueva generación, en 2020, al que seguirá un BMW i4 en 2021), y 12 híbridos enchufables.

El concepto Vision iNext representa el automóvil eléctrico del futuro, autónomo y conectado, según BMW. Su versión de producción llegará en 2021, y será un vehículo de conducción automatizada, pero sin olvidar el placer de conducir (el concepto anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 4 segundos)

Por su parte, Rolls-Royce seguirá utilizando en los próximos modelos su plataforma de aluminio "Architecture of Luxury", estrenada por el Phantom VIII en 2017.

La cuarta generación del Mini, calendarizada inicialmente para 2021, podría retrasarse hasta el año 2023. BMW Group podría llegar a un acuerdo con algún socio para desarrollarla sobre una nueva plataforma. En 2019 se comercializará una versión eléctrica BEV de la actual generación, presentada como concepto el pasado mes de julio.



▲ Mercedes EQC.

DAIMLER AG

La electrificación en todas sus variantes marcará la futura estrategia de Daimler, con cuatro categorías: híbridos ligeros MHEV (los denominados 'mild hybrid'), híbridos enchufables PHEV, eléctricos BEV y eléctricos de pila de combustible de hidrógeno FCEV, con un total de ¡130 nuevos modelos en los

próximos 7 años! Mercedes-Benz ya ha presentado dos conceptos de su división eléctrica EQ: EQA en el Salón de Francfort 2017, y EQC en el Salón de París 2018, cuyas versiones de producción deben llegar en 2019-2020. Pero el modelo rompedor (porque utilizará una nueva plataforma específica) debería ser el EQS, en 2020. La denominación EQ, que también se utilizaría en los smart, se emplea desde 2017 en los



▲ Mercedes EQA.

monoplazas campeones de Fórmula 1. La marca estima que para 2025 entre el 15 y el 25 por ciento de su gama serán modelos completamente eléctricos.

FERRARI

Ferrari seguirá aumentando su producción paulatinamente. Para ello añadirá una línea de motores V6 con componentes radicalmente nuevos; la familia V8 turbo recibirá el apoyo de la hibridación para alcanzar rendimientos superiores a los de LaFerrari; y los V12 seguirán su desarrollo tecnológico. Ferrari, que acaba de lanzar la gama Icona, también ha comunicado que la hibridación estará presente en el 60 por ciento de su gama en 2022, y que lanzará un sucesor de LaFerrari. Asimismo ha confirmado la producción de un





sarios para retomar un papel preponderante. Volvo seguirá desarrollando sus próximos modelos de los segmentos D/E sobre la plataforma SPA, y los compactos sobre la plataforma CMA. La marca de lujo Polestar (filial de Volvo) debutará en 2019 con el coupé Polestar 1 PHEV (150 kilómetros de autonomía eléctrica), al que seguirá un año después el modelo intermedio

tre ellos un SUV del segmento A, un Cherokee largo y un Wagoneer. La gama tendrá diez modelos PHEV y cuatro BEV.

FORD

Quizá la evolución del plan producto más radical para los próximos años sea la de Ford, orientada hacia la electrificación y los SUV. La marca ha anunciado unas inversiones de 11.000 millones de dólares de aquí a 2022, exclusivamente para lanzar 16 vehículos eléctricos BEV y 24 híbridos. Al mismo tiempo la fisonomía de la gama se transformará ya en 2020 en EE UU, con



▲ De arriba a abajo, Maserati Alfieri, Jeep Renegade, Fiat 500X y Alfa Romeo Stelvio.

SUV, ya bautizado como Purosangue (pura sangre) La marca italiana anuncia nada menos que 15 nuevos modelos para el periodo 2019-2022.

FIAT CHRYSLER AUTOMOBILES

Fiat Chrysler Automobiles (FCA) dejará de ofrecer turismos diésel a partir de 2022, sustituyéndolos por híbridos ligeros o enchufables y BEV.

Fiat se centrará en el desarrollo de las familias 500 (incluidas versiones electrificadas) y Panda, a la vez que reforzará su gama en los países de América del Sur.

Alfa Romeo tendrá siete novedades hasta 2022: Giulietta 'restyling', SUV-C, SUV-D, GTV, 8C, Giulia y Stelvio de batalla larga; seis de ellos tendrán versión PHEV.

En el mismo periodo, Maserati se electrificará a tope. Levante, Ghibli, Quattroporte, Alfieri y Alfieri Cabrio serán PHEV o BEV, al gusto del cliente. Y habrá un nuevo SUV PHEV del segmento D. Todos ofrecerán conducción automatizada de Nivel 3.

Jeep lanzará nueve modelos, en-



▲ Arriba, Ford Transit PHEV; debajo el Mondeo Sportbreak híbrido.

una mayoría compuesta por vehículos de tipología SUV, pick-up y comercial. De momento, los futuros productos anunciados son un Mustang híbrido, un pick-up F-150 híbrido, un comercial eléctrico y un SUV eléctrico, este último con detalles de diseño que recordarán al Mustang y con una autonomía de 480 kilómetros. Anteriormente, en 2019, Ford lanzará una nueva generación del Mondeo Híbrido, también en versión Sportbreak, y un Transit PHEV. El Mondeo es el primer híbrido fabricado por Ford en Europa.

GRUPO GEELY

El propietario de Volvo tiene grandes expectativas a nivel mundial, y en lo que respecta a la marca sueca no ha tardado en dotarla de los medios nece-



▲ Arriba Lynk & CO 01 PHEV y debajo el Polestar 1.

Polestar 2 BEV y seguidamente el SUV Polestar 3 BEV.

Otra división de Geely es Lynk & CO, cuya gama y servicios de movilidad deberían comercializarse en Europa en 2020 vía 'on line'. El primer modelo será el Lynk 01 PHEV, desarrollado sobre la plataforma CMA.

Geely tiene también el control de



▲ Futuro Chevrolet Corvette.

Lotus, que, antes de que Phil Popham sustituyera recientemente a Jean Marc Gales, se planteaba un deportivo por encima del Evora y un crossover.

GENERAL MOTORS

Hace un año, General Motors anunció que lanzaría 30 modelos totalmente eléctricos de las marcas Buick, Cadillac, Chevrolet y GMC hasta 2023. En otro orden de cosas, el futuro Chevrolet Corvette marcará una revolución por la disposición posterior-central de su motor, si bien ya hubo un Corvette de carreras con arquitectura similar. El motor será un V8 que desarrollará hasta 750 CV en versión twin turbo, y cerca de 1.000 CV en versión híbrida. Llegará en 2019 y su carrocería seguirá siendo de fibra de vidrio.



Honda espera que dos tercios de sus ventas sean de automóviles HEV, PHEV, BEV y FCEV. Asimismo prevé comercializar coches automatizados de Nivel 4 en 2025.



▲ Honda Urban EV Concept. Abajo, el nuevo CR-V en versión híbrida.

HONDA

Honda ofrecerá una nueva generación de coches eléctricos de pila de combustible (FCEV) en 2020, desarrollada en común con General Motors. La pila de combustible alimentada por hidrógeno ya se utiliza en el actual Honda Clarity, respecto al cual se esperan grandes avances. Su gama tradicional seguirá evolucionando: el CR-V ofrecerá 7 plazas y tecnología híbrida, el Jazz IV llegará en 2020, y el Accord XI en 2022. En cuanto a modelos eléctricos BEV, el Honda Urban se comercializará en Europa en 2019. Pero la gran novedad debe llegar en 2022: una batería de nueva tecnología, que con sólo 15 minutos de carga proporcionará una autonomía de 240 kilómetros. A más largo plazo, en línea con su estrategia Vision 2030,

▼ Hyundai Nexa y debajo Genesis Essentia.



GRUPO HYUNDAI-KIA

El grupo coreano se muestra muy activo en materia de electrificación. Ya en 2016 anunció un plan de lanzamientos hasta 2020, ampliado posteriormente a 31 modelos de todas las tipologías: 10 HEV, 11 PHEV, 8 BEV y 2 FCEV. Un año después, en 2021, venderá un Genesis eléctrico capaz de recorrer 500 kilómetros de una sentada, en línea con la estrategia de priorizar la autonomía y la carga rápida. Por lo que respecta a los modelos de pila de combustible FCEV, Hyundai acaba de lanzar su modelo Nexa, lo más reciente en esta tecno-



▲ Kia Niro eléctrico.

logía. Sin embargo, considera que los costes no se reducirán sensiblemente hasta 2035.

JAGUAR LAND ROVER

Tata Motors, propietario de Jaguar Land Rover, ha anunciado el pasado verano una inversión de 13.500 millones de libras esterlinas para sus marcas británicas durante los próximos tres años, y la aparición de tres nuevas gamas al término de 2024. Estas inversiones se dedicarán a productos, instalaciones, electrificación y motores de combustión interna (nueva familia modular de 3/6 cilindros) Destaca la aparición de una nueva plataforma denominada MLA (Modular Longitudinal Architecture), que acabará sus-



▲ Nueva generación del Range Rover Evoque y Jaguar I-Pace.

tituyendo paulatinamente a las seis empleadas actualmente y que será utilizada incluso por el futuro Defender. En cualquier caso, a partir de 2020 cada modelo del grupo tendrá una versión electrificada, ya sea MHEV, PHEV o BEV. Con anterioridad, en 2019 se lanzará el nuevo Range Rover Evoque sobre una evolución de la plataforma actual, tan modificada que se ha rebautizado PTA (Premium Transverse Architecture) Las mejoras anunciadas para el próximo Evoque son: 10 por ciento en maletero, 10 por ciento en aerodinámica, 13 por ciento en emisiones de CO₂ la versión MHEV, 70 por ciento en emisiones de CO₂ la versión PHEV; y 40 por ciento en respuesta al acelerador. Además incorporará el capó transparente virtual.

MAHINDRA

De aquí a 2022, la marca india, propietaria de Pininfarina, quiere lanzar un modelo cada año en Europa, centrada en las categorías todo-camino y pick-up.

MAZDA

Mazda estima que en 2030 el 95 por ciento de su producción combinará los motores de combustión interna con algún tipo de hibridación, y que el 5 por ciento restante serán BEV. Su oferta híbrida empezará a tomar volumen con un MHEV a partir de 2019, y luego con un PHEV. Entre ambos, aparecerá un





▲ Ekai Concept, anticipo del Mazda3.

eléctrico BEV, al que seguirá otro de autonomía extendida con un motor rotativo como generador. Precisamente en 2019 debería lanzarse su nueva plataforma, ya dada a conocer entre bastidores sobre un muleto Mazda3, así como su nueva generación de motores Skyactiv-X, hasta un 30 por ciento más eficientes. Mazda espera haber reducido sus emisiones 'del pozo a la rueda' en un 50 por ciento en 2030, respecto a los valores de 2010; y en un 90 por ciento en 2050. Desde 2015, Mazda y Toyota (su mayor accionista con un 5 por ciento del accionariado) tienen transferencias de tecnología.



▲ McLaren Speedtail.

MCLAREN

McLaren presentará en 2019 su nuevo supercoche tope de gama, con tres asientos (como el mítico F1), tecnología híbrida, aerodinámica radical y altísimas prestaciones. Fabricará 106 unidades. En total lanzará 18 nuevos coches como parte de un plan de inversiones de 1.200 millones de libras esterlinas para que su gama sea cien por cien híbrida en 2025.

GRUPO PSA

Desde 2019, el Grupo PSA lanzará una versión híbrida o eléctrica de todos sus nuevos modelos, concentrando su desarrollo sobre la ya conocida plataforma EMP2 (Segmentos C y D) y la nueva CMP (desarrollada con Dongfeng y con tres distancias entre ejes, de 2,54 a



▼ A la izquierda, el Citroën C5 Aircross Plug In Hybrid. Abajo el Opel Grandland X.



▲ DS3 Crossback E-Tense.

2,65 m), destinada a modelos más pequeños como el DS3, así como a eléctricos puros de los Segmentos B y C. En dos años lanzará 15 vehículos electrificados. De ellos, ocho serán híbridos enchufables PHEV: DS7 Crossback E-Tense 4x4, Peugeot 3008, Peugeot 508, Peugeot 508 SW, Citroën C5 Aircross y Opel Grandland X, con emisiones de CO₂ inferiores a 50 g/km; y siete serán eléctricos BEV, de cero emisiones, siendo el primero el DS3 Crossback E-Tense. En 2025, el cien por cien de la gama estará electrificada.



▲ Renault Captur.

ALIANZA RENAULT NISSAN MITSUBISHI

Según el Plan Alliance 2022 presentado hace justamente un año, la Alianza Renault Nissan Mitsubishi (también con Dacia e Infiniti) está desarrollando una nueva plataforma para vehículos cien por cien eléctricos (BEV, de Battery Electric Vehicles) y un nuevo motor. El objetivo anunciado hace un año fue lanzar 12 modelos BEV hasta



2022. Por poner un ejemplo dentro de la Alianza, el 20 por ciento de la gama Renault 2022 lo constituirán coches de este tipo, concretamente ocho modelos; y otros 12 serán híbridos, entre ellos los Clio, Captur y Mégane.

El Plan Alliance 2022 también prevé que nueve de los 14 millones/año de



▲ Arriba, Nissan Leaf. Debajo el Mitsubishi Outlander PHEV.

sus vehículos vendidos entonces estén basados sobre cuatro plataformas, así como lanzar 40 nuevos vehículos con tecnología de conducción automatizada. Recordemos que el Nissan Leaf es el eléctrico más vendido en el mundo, y que el Mitsubishi Outlander PHEV ha sido el híbrido enchufable más vendido de Europa durante la primera mitad de 2018.



▼ Peugeot 508 SW, 508 GT y 3008 se ofrecerán con tecnología PHEV.



▲ SsangYong e-SIV Concept.

SSANGYONG

El potente fabricante coreano ha anunciado un nuevo modelo al año hasta 2022. Para entonces su actual gama habrá sido renovada completamente. Además, sacará un SUV del Segmento D, que se situará por encima del Korando.



▲ Subaru Viziv Tourer.

SUBARU

La marca japonesa ofrecerá la tecnología híbrida a partir de 2020 con ayuda de Toyota, su principal accionista. De cara al horizonte de 2026, Subaru tiene previsto, además, lanzar un SUV global, ampliar la línea deportiva STI a más modelos, desarrollar la conectividad coche a coche, proponer el Nivel 2 de conducción automatizada, y reforzar su lenguaje de diseño Dynamic X Solid.



▲ Suzuki Jimny.

SUZUKI

Sin perder su identidad en la realización de coches funcionales y asequibles, Suzuki se beneficiará en el futuro del acuerdo de colaboración iniciado con Toyota el pasado año en materia de tecnologías medioambientales, sistemas de seguridad, infoentretenimiento y mutuo intercambio de productos y componentes. De momento, abandona el diésel en favor de la hibridación MHEV.

TESLA

Dentro de la avalancha de anuncios realizados, destaca un nuevo crossover

compacto para dentro de dos años. Tesla ya fabrica sus propios camiones para transportar sus coches.

TOYOTA MOTOR CORPORATION

El fabricante japonés, que ha abandonado el motor diésel en pro de la electrificación, planea ofrecer versiones HEV, PHEV, BEV o FCHV de todos sus modelos de las gamas Toyota y Lexus a partir del año 2025. Su previsión para el horizonte de 2030 es vender más de 5,5 millones de vehículos electrificados/año; de ellos, más de un millón serán de cero emisiones, es decir de batería o pila de combustible de hidrógeno. Toyota, que sigue desarrollando su tecnología híbrida, de baterías e hidrógeno, es líder también en conducción automatizada y plataformas de movilidad.



▲ Arriba el Lexus ES 300h. Debajo el nuevo Toyota RAV 4.



GRUPO VOLKSWAGEN

El Grupo Volkswagen comercializará 27 modelos eléctricos de sus marcas Audi, Seat, Skoda y Volkswagen en 2022. En 2024 debería aparecer una segunda plataforma eléctrica modular, tras la ya presentada MEB, que estaría destinada a modelos más pequeños. Para 2025, el objetivo del plan Roadmap E es ofrecer 30 modelos PHEV y más de 50 BEV; y para 2030, al menos una versión electrificada de cada uno de los 300 modelos previstos.

A partir de ahora y hasta 2025, Audi ofrecerá 12 modelos BEV, cien por cien eléctricos. Sus expecta-

tivas indican que llegarán a suponer la tercera parte de sus ventas. Además de la Plataforma Modular Eléctrica (MEB) del Grupo VW, Audi dispondrá de la denominada Plataforma Premium, desarrollada con Porsche.

Porsche abandona los motores diésel, que solo representaban el 12 por ciento de sus ventas frente a un 63 por ciento de los correspondientes a híbridos. En 2019 lanzará su primer coche cien por cien eléctrico, denominado Taycan. De aquí a 2025, cada nuevo modelo tendrá una versión híbrida o eléctrica.

Bugatti estudia fabricar un segundo modelo.

Lo más sorprendente en el futuro inmediato de Lamborghini será el SUV Urus, que entrará en el segmento de los Aston Martin DBX, Bentley Bentayga, Maserati Levante, Porsche Cayenne, etc.



▲▼ En las fotos superiores, el Skoda Vision RS Concept, el Porsche Taycan y el Volkswagen.... Abajo, Audi e-Tron y Seat Tarraco.





LA GAMA AUDI CUBRE PRÁCTICAMENTE TODOS LOS SEGMENTOS DEL MERCADO; Y EN 2020 TENDRÁ 60 MODELOS DIFERENTES



El valor de la **innovación**

Audi parece marcar el paso entre las marcas premium por tecnología e innovación. Constatado en la actualidad si miramos su completísima y avanzada gama, que le ha llevado en los últimos 24 años a ser la más vendida del segmento premium en nuestro país. Y, mirando al futuro, por su gestión con las nuevas tecnologías, que ya está implementando.



Audi es una de las marcas pioneras en Alemania, con más de un siglo de historia a sus espaldas. El logotipo de los cuatro aros nació en 1932, después de que su creador, Horch, uniera su empresa con Wanderer y DKW; juntos desarrollaron vehículos en segmentos especializados, dependiendo de cada una de las marcas. En 1964, después de diversos avatares, Volkswagen adquirió la mayoría de sus acciones. Y es justo en esta fase de su historia donde nacieron algunos modelos que han marcado su historia moderna y continúan haciéndolo, como el Audi 80 o el 100. En 1985 tomó

el nombre actual de Audi AG, manteniendo un crecimiento constante, no sólo en cuanto a ventas y expansión por nuevos mercados, sino como marca. Audi ha dotado constantemente a sus modelos de soluciones técnicas innovadoras, sobre la tecnología más avanzada que le ha colocado en la actualidad como la marca más vanguardista, referente entre las marcas premium y líder en nuestro mercado desde hace casi 25 años.

Algunos de sus hitos técnicos proceden de su experiencia en la competición, como la tracción Quattro que le permitió dominar el Mundial de Rallies con el mítico mode-

lo con este nombre. La tracción integral pasó a la serie, y ahora disponible en toda su gama. Audi ha cosechado numerosos logros competitivos, siendo la gran dominadora

del Mundial de Resistencia y de la mítica prueba de las 24 Horas de Le Mans. Sus éxitos más actuales los ha logrado en el Mundial de Rallycross y en el DTM. Y su próximo reto

▼ El nuevo Audi A1, recién mostrado, demuestra que la tecnología no es un privilegio solo de los coches más grandes y de mayor precio.



hablamos con...

José Miguel **Aparicio**, Director General de Audi España



En 2017, la marca estableció un nuevo récord con un total de 1.878.000 vehículos comercializados en todo el mundo, y en España queremos cerrar 2018 celebrando 25 años consecutivos siendo líderes en el segmento premium

A LA VANGUARDIA DE LA TÉCNICA

Desde nuestros orígenes, en Audi hemos evolucionado siempre fieles a nuestro lema "A la vanguardia de la técnica", adelantándonos a las necesidades de los clientes. Y lo hemos hecho siendo la marca premium más innovadora, a través de la innovación y de la tecnología. Somos pioneros en tecnologías como la tracción quattro, la construcción ligera, los distintos sistemas de iluminación aplicados al automóvil, en sistemas de propulsión (motores TDI, TFSI, híbridos), en conectividad... Ahora, estamos inmersos en un proceso de transformación para convertirnos en un proveedor Premium de servicios de movilidad personalizada y sostenible, siempre con la vanguardia tecnológica como bandera.

60 MODELOS DIFERENTES HASTA 2020

Estamos en un proceso de constante evolución. El plan de inversiones destinado a nuevos productos y tecnología, así como a expandir nuestra red de producción, nos llevará a ampliar nuestra actual gama hasta contar con 60 modelos diferentes de aquí a 2020. Las ventas a nivel global son una constatación del trabajo bien hecho.

En 2017, la marca estableció un nuevo récord con un total de 1.878.000 vehículos comercializados en todo el mundo, y en España queremos cerrar 2018 celebrando 25 años consecutivos siendo líderes en el segmento premium. En el horizonte, el objetivo sigue siendo alcanzar los 2 millones de unidades comercializadas a nivel global para 2020.

UN FUTURO LIBRE DE EMISIONES

El principal reto es enfrentarnos con éxito a la fase de transformación en la que se encuentra la industria del automóvil, algo que en Audi estamos haciendo centrándonos en tres áreas de innovación: digitalización, sostenibilidad y urbanización. En la actualidad, el 90 por ciento de nuestras innovaciones ya están basadas en la digitalización, y aprovechamos todo su potencial en todas las áreas, desde el desarrollo y la producción de un vehículo, hasta su comercialización.

En la búsqueda de un futuro libre de emisiones, nuestro camino hacia la movilidad eléctrica se inició con los vehículos híbridos

enchufables, y el gran salto es nuestro primer vehículo cien por cien eléctrico, el Audi e-tron.

Para 2025 contaremos en nuestra gama con 20 vehículos electrificados (BEV+PHEV), y aproximadamente uno de cada tres modelos Audi que se comercialicen contará con algún tipo de electrificación.

En cuanto a la urbanización, llevamos tiempo trabajando en el desarrollo de soluciones de movilidad para las ciudades del futuro que proporcionen valor añadido. Aquí, la conducción pilotada cobrará especial protagonismo. Hasta 2025, Audi va a invertir 40.000 millones de euros en electromovilidad, conducción autónoma y digitalización.

NUUESTRO ICONO, EL AUDI QUATTRO

Aunque se presentó en 1980, y eso supone irnos un poco más allá de los 35 años, entre los modelos más significativos en la historia de nuestra marca no podemos dejar de mencionar al Audi Quattro, que se mantuvo en producción hasta 1991. Para hacernos una idea de la importancia de este modelo, podemos



▲ El Audi Q8 es el quinto modelo integrado en la familia Q.

decir que en la actualidad Audi es Quattro, y Quattro es Audi. Y dando un salto hasta el presente, sin duda alguna el Audi e-tron es uno de los lanzamientos más importantes para la historia de la marca, con el que entramos directamente en una nueva era, la de la electrificación.

Por el camino, entre estos dos modelos, podemos mencionar todo un líder de ventas como el Audi A4, pero sería injusto dejarnos modelos como el A8, primer vehículo del mundo con carrocería de aluminio; el A3, que supuso la entrada de Audi en el segmento de los coches compactos; o el Q5, el primer SUV de Audi, con el que se inició una familia que, tras la llegada del Q8, cuenta ya con cinco integrantes.



▲ El Audi Quattro es el coche que simboliza, como ningún otro, el paso de las tecnologías de competición a la vida real.



RETO SER EL FABRICANTE PREMIUM Nº 1 EN MOVILIDAD ELÉCTRICA; INVERTIRÁ MÁS DE 40.000 MILLONES EN ÁREAS CLAVE



como el TT o el R8. Y con la potente serie RS que transforma sus confortables berlinas, compactos o SUV en deportivos de espectaculares prestaciones y comportamiento. La exclusividad del A8, la superberlina de representación, escaparate de toda la tecnología de la marca. Y su ofensiva SUV, con el Q2, las segundas generaciones del Q7, Q5 y del Q3, que empezará a comercializarse en breve. A los que se suman su primer SUV coupé, el Q8 y el e-Tron, eléctrico cien por cien, que ya está a la ven-

es, sin duda, conseguir el título en la Fórmula E.

UNA OFERTA inigualable

En la actualidad cuenta con la gama más amplia del mercado y cubre prácticamente todos los segmentos. Desde utilitarios con la nueva generación del A1, presentada recientemente, a deportivos



▲ Audi es referencia en innovación, y una de las que más presupuesto destina a investigación y desarrollo. Sus laboratorios están 'bajo techo', pero también en los circuitos. Su próximo reto en ellos, la Fórmula E.



AUDI e-TRON

Audi ha puesto ya a la venta su primer modelo cien por cien eléctrico, el e-tron, que estará en la calle a finales de año. Punta de lanza de su programa de futuro en la electromovilidad de la marca, es un SUV de 4,90 m de largo. Está movido por dos motores asíncronos, uno en cada eje, que aseguran la tracción total y ofrecen una potencia conjunta de 408 CV y un par máximo de 664 Nm. Es capaz de acelerar sus 2.490 kilos de peso de 0-100 km/h en 5,7 seg. con una velocidad punta de 200 km/h. Cuenta con una batería con una capacidad de 95 kWh.



▲ El primer cien por cien eléctrico de Audi combina eficiencia y prestaciones. Cuenta con 400 km de autonomía y acelera en 5,7 segundos.



AUDI RS

Audi cuenta con el departamento Quattro para el desarrollo de sus versiones más rápidas y deportivas, con la saga RS como estandarte. Esta familia nació a finales de los 90 con el RS2, asentándose el legado sobre su siguiente modelo, el RS4. Desde entonces ha ido extendiéndose a otros modelos de su catálogo, imprimiéndoles el poder del sello RS para configurar la versión más prestacional de las diferentes gamas. A los RS3, RS5 y TT RS, se ha unido una nueva generación del RS4. El año que viene llegan las versiones RS de los nuevos A6, A7 y A5 Sportback. El último en llegar, el RS4, mantiene una potencia máxima de 450 CV, aunque los más potente serán los nuevos RS6 y RS7, que alcanzarán los 605 CV.

► El Audi RS4 Avant ha sido el último en llegar a la saga deportiva. Con sus 450 caballos es un superdeportivo disfrazado de familiar.



ta. Oferta que completará el año que viene con otro SUV coupé de formato medio.

Una gama totalmente actualizada, que en los últimos meses ha visto nacer nada menos que siete modelos, con la nueva generación del A1, A6, TT, A8, A5, A7 o Q3, y con novedades también recientes en las gamas A4, Q5 o R8. Siempre con la calidad de ajustes y materiales que ofrecen unos interiores con una marcada línea de diseño y la mejor ergonomía y funcionalidad, con muchas opciones de personalización y refinados materiales para combinar.

La tecnología más vanguardista está incluida en todos los modelos de la marca alemana, que disponen de una batería inacabable de asistentes a la conducción y lo último en conectividad e infoentretenimiento.

Pero la actividad en el desarrollo y lanzamiento de

nuevos productos no cesa. Para 2019 ya hay numerosas novedades previstas y verán la luz las siguientes generaciones del A4 y el A3. También las versiones S y RS de los A5 Sportback, A6 y A7. Y sin olvidar el A6 Allroad, además de un SUV coupé de tamaño medio y de otro modelo totalmente eléctrico, el e-tron Sportback.

DESAFÍO ELÉCTRICO ► Ya está en marcha

Como marca vanguardista, Audi lleva tiempo invirtiendo en la electrificación del automóvil y en nuevos sistemas de propulsión. A finales de los 80 ya había mostrado diferentes prototipos como los Audi Duo y Duo II, siendo en 2009 cuando presentó el R8 e-tron para en 2014 comercializar el A3 Sportback e-tron, un híbrido enchufable. Actualmente tiene en su catálogo el Q7 e-

tron Quattro, un plug-in con motor TDi. Y ahora el Q8 estrena la tecnología «mild hybrid», con la batería de 48v que le permite disponer de la etiqueta ECO de la DGT.

Pero la ofensiva Audi para la electrificación de su gama va mucho más allá: «Audi quiere convertirse en el fabricante premium número 1 en movilidad eléctrica. Fabricar coches con plena versatilidad para su utilización diaria, máxima calidad y placer de conducción para el cliente». Para ello tiene previsto invertir más de 40.000 millones de euros en áreas estratégicas como la electromovilidad, la conducción autónoma y la digitalización.

El reto que se ha fijado la marca alemana supone alcanzar la cifra de 800.000 unidades vendidas entre eléctricos e híbridos enchufables en 2025. Para ello, en este tiempo habrá puesto en el mercado al menos una veintena de coches movidos por estas tecnologías, contando en cada una de las gamas de su catálogo con un modelo electrificado.

Un desafío que ya está en marcha como muestra el e-tron, su primer coche cien por cien eléctrico. Le seguirá el año que viene el e-tron Sportback y en 2020 un compacto premium sobre la plataforma modular MEB del Grupo VW.



◀ El Audi A6, renovado por completo este mismo año, se ha convertido en el modelo de referencia entre los sedán premium.



EL ADN DE CITROËN SE VE EN LA ORIGINALIDAD DE SU DISEÑO Y UNAS SOLUCIONES INNOVADORAS CON SENTIDO PRÁCTICO



Innovación y diseño



Citroën ha dejado numerosas muestras en la historia de la automoción de su imaginación en el diseño y de soluciones innovadoras. Y su futuro sigue por ese camino.

La marca francesa nació en 1919 y, su primer modelo, el Tipo A fue el primer modelo europeo fabricado en serie. La vinculación de Citroën con España comenzó muy pronto, en 1924, cuando el propio André Citroën creador de la marca, fundó la Sociedad Española de Automóviles Citroën.

Una época donde los automóviles franceses comenzaron a llenar nuestras calles y que se cortó por los avatares de la historia; la Guerra Civil Española y la Segunda Guerra Mundial cercenaron aquella relación durante un tiempo. Porque en 1957 se creó Citroën Hispania y se fabricaron los primeros ve-

hículos en Vigo, la furgoneta 2 CV.

DEL CITROËN 2 CV » al Citroën CX

El Citroën 2 CV fue un modelo mítico en la historia de Citroën y con gran impacto en nuestro mercado. Fue diseñado antes de la Segunda

Guerra Mundial, con un motor de dos cilindros opuestos refrigerado por agua y 375 centímetros cúbicos, con una potencia de 8 caballos. El proyecto revisado y evolucionado vio la luz en 1948, ya con motor refrigerado por aire, con suspensión con cuatro ruedas independientes, capota su-

***CITROËN BERLINGO MULTISPACE.-** El modelo fabricado en Vigo es una excelente alternativa como vehículo para toda la familia. Con dos longitudes de carrocería, ofrece hasta siete plazas y un maletero que, con cinco plazas, parte de 597 litros.



▲ La nueva generación del Berlingo Multispace combina a la perfección la capacidad de una carrocería pensada para el trabajo con la calidad, tecnología y equipamiento de turismo clásico



▼ El Citroën C4 Cactus, que ha llegado a su segunda generación, es el precursor de la nueva época de innovación en la que está inmersa Citroën. Sus líneas han marcado el diseño de los nuevos modelos de la marca.

perior y arranque por motor eléctrico. En 1954 la potencia subió hasta 18 caballos.

En aquella época, el otro coche que componía la gama Citroën fue otro modelo mítico, el DS 19, el famoso tiburón, con el que la marca francesa sorprendió al mundo en 1955 cuando lo lanzó. Sus formas aerodinámicas, su suspensión hidroneumática para las cuatro ruedas, frenos de disco delanteros y dirección asistida y movido por un motor 4 cilindros de 1,9 litros de cilindrada y 75 caballos de potencia. Este icono de Citroën se comercializó hasta 1975,

evolucionando su imagen y también el resto de apartados, llegando a montar un motor de 2,3 l de cilindrada y 143 caballos.

En España, en los años 70 se fabricó el Citroën GS, un coche que mantenía la personalidad de la marca en el diseño y en soluciones innovadoras como el velocímetro digital. Otro modelo que dejó huella en la historia de Citroën fue el CX lanzado en 1974 y que se comercializó hasta 1991, por lo que coincidió en el tiempo con los primeros años de Motor 16, un modelo que pudimos probar y conocer a fondo.



CITROËN SIEMPRE HA TENIDO MODELOS QUE HAN MARCADO ÉPOCA, COMO EL 2 CV O EL BERLINGO, CREADOR DEL LUDOSPACE

hablamos con...

Hablamos con Pablo Puey, Director General de Citroën para España y Portugal

El surgimiento de innovaciones tecnológicas y una conectividad cada vez mayor permitirán dar el paso a una relación con el automóvil en la que primarán la utilidad y la disponibilidad sobre la posesión.

CASI UN SIGLO DE HISTORIA

Durante los últimos 35 años, Motor 16 ha podido reflejar la gran evolución de Citroën en las últimas décadas. Un proceso de cambio que enlaza directamente con su historia centenaria. La marca cumple un siglo en 2019, 100 años en los que no ha dejado de innovar conceptos, tecnologías y formas de ver el automóvil, marcando tendencias y lanzando modelos que han sabido responder a las necesidades del momento y que incluso han acabado creando nuevos segmentos. Todo ello, al tiempo que se hacía con un palmarés único en competición, registrando éxitos en diferentes categorías deportivas, desde el Dakar, hasta el WTCC o el WRC, en el que sigue presente hoy en día.

A las puertas de celebrar su centenario, Citroën conserva plenamente su impulso innovador, con su filosofía "Inspired by You", que se basa en escuchar a las personas para ofrecerles modelos inspirados en ellas, que respondan plenamente a sus necesidades y expectativas.

VEHÍCULOS DIFERENTES PARA RESPONDER A DISTINTAS NECESIDADES

Citroën es una marca que destaca por su creatividad, algo que forma parte de su ADN desde siempre. Una marca que ofrece hoy una gama totalmente renovada y coherente, compuesta por vehículos diferentes que responden a distintas necesidades, que se distinguen por su diseño y que son toda una referencia por el bienestar que proporcionan, gracias a una combinación única de confort y nuevas tecnologías. Modelos seguros y de calidad, con ayudas a la conducción que hacen más fácil la vida a las personas, y que se adaptan a su estilo, pudiendo ser personalizados prácticamente a la carta. Prueba de ello son los últimos lanzamientos, como los Citroën C3, el SUV Compacto C3 Aircross, la Nueva Berlina C4 Cactus o el Nuevo Berlingo.

Además de una gama renovada, Citroën ofrece hoy una experiencia 360º, con una red renovada y servicios inspirados en las personas que les hacen más fácil el acceso a la movilidad y su relación con su vehículo. Prueba de

► El Citroën C5 Aircross será el encargado de inaugurar la hibridación.



▲ Citroën C4 Cactus, el compacto se fabrica en Madrid para todo el mundo.

ello son, por ejemplo, la aplicación MyCitroën, que permite crear un espacio personal en el que seguir el consumo de carburante del vehículo, obtener consejos de mantenimiento, saber el lugar donde se ha aparcado, etc; o Citroën Advisor, que permite opinar, online, sobre la calidad de los puntos de venta y sobre los modelos de la marca.

CAMBIOS PARA ADAPTARSE A LAS NECESIDADES DE FUTURO

En el apartado ambiental, el sector, que ya lleva años demostrando su compromiso, seguirá trabajando en el desarrollo de vehículos movidos por energías alternativas, así como ofreciendo modelos con motores convencionales cada día más limpios y eficientes, con los que ya se han conseguido grandes niveles de reducción de consumo y emisiones.

En este sentido, uno de los grandes retos es rejuvenecer el parque automovilístico en nuestro país, cuya edad media supera los 12 años, retirando así de la circulación los coches más viejos y por tanto los menos eficientes. Para contribuir a ello, Citroën, cuya gama está ya homologada WLTP y cumple el estándar Euro 6.2, acaba de lanzar el ECOPLAN Citroën, con el que se ofrece un ECOBONUS de 3.000 euros para quienes entreguen su coche de más de 10 años al comprar un nuevo Citroën.

Además, Citroën acaba de presentar, en primicia mundial en el Salón de París, el Nuevo SUV C5 Aircross Hybrid Concept, que adelanta la futura versión híbrida recargable del Nuevo SUV C5 Aircross y que se inscribe en una estrategia que llevará a tener en 2023 el 80 por ciento de la gama con una versión eléctrica, y el 100 ciento en 2025.

Por otra parte, conceptos como movilidad o propiedad van a sufrir una transformación radical en los próximos años. El surgimiento de innovaciones tecnológicas y una conectividad cada vez mayor permitirán dar el paso a una relación con el automóvil en la que primarán la utilidad y la disponibilidad sobre la posesión. Este contexto supone una oportunidad para convertir a las marcas de automóviles en auténticos proveedores de movilidad. En este sentido, como marca visionaria y adelantada a su tiempo, Citroën ofrece ya nuevos servicios

como Rent&Smile, que permite alquilar un Citroën en la red comercial de la marca sólo por el tiempo que se necesite.



CITROËN 2 CV, UN COCHE ACCESIBLE

Desde siempre, Citroën ha contado con vehículos que han marcado su época. Modelos como el 2CV, que este año cumple 70 y que en su nacimiento supuso una auténtica revolución, no solo por sus ingeniosas tecnologías sino porque el coche dejaba de ser un artículo de lujo para convertirse en algo accesible. Un modelo con una silueta inconfundible, considerado hoy un auténtico icono de la historia del automóvil.

Otro de nuestros modelos que ha marcado un antes y un después ha sido, sin duda, el 'Made in Spain' Citroën Berlingo, lanzado en 1996 y fabricado en Vigo. Creador del segmento de los Ludospaces, fue el primer vehículo comercial diseñado como un modelo independiente y no como un derivado de turismo. Una revolución que hoy es la referencia, líder histórico del mercado español de vehículos comerciales y el modelo de Citroën más vendido no solo en España sino también en otros 16 países, en 2017. Sus puntos fuertes siguen plenamente vigentes y son parte esencial del Nuevo Berlingo, su tercera generación, que acaba de llegar al mercado con un diseño moderno, un elevado nivel de confort, 19 tecnologías de ayuda a la conducción y 4 tecnologías de conectividad.

Además, en estos 35 años, hemos visto como otro 'Made in Spain', el Citroën C4 Cactus, marcaba el comienzo de una nueva era para la marca. Internacionalmente reconocido por su diseño y su concepto, inspiró y abrió el camino a la posterior llegada de los modelos que hoy componen la gama de Citroën. Una gama diferente, formada por modelos con un diseño único y personalizable, que destacan por su elevado nivel de confort y por sus tecnologías útiles, como su sucesor, la Nueva Berlina C4 Cactus, que incluye innovaciones como la suspensión de Amortiguadores Progresivos HidráulicosTM y los Asientos Advanced Comfort.

► El modelo más icónico de la historia de Citroën es, sin duda, el 2 CV, que este 2018 ha cumplido 70 años.



***LÍDER EN LOS RALLYS.-** La marca francesa ostenta el récord de victorias en el Mundial de Rallys, es segunda por número de podios y también por títulos de constructores. En 2019 volverá con una ofensiva renovada con su C3 WRC y el fichaje de Sebastian Ogier.



► La gama C4 SpaceTourer (antes Picasso) es uno de los grandes éxitos de Citroën.

RETOMANDO LA originalidad en el diseño.

Citroën fue absorbida por Peugeot en 1976, lo que le permitió seguir creciendo como marca en aquella época complicada. Una fase en la que perdió parte de su identidad para lanzar modelos más funcionales, sin soluciones arriesgadas pero que llegaron al gran público logrando unas cifras de venta elevadas. Son de esa época modelos inolvidables como el AX, el ZX o el BX.

EN VIGO QUE CUMPLE 60 AÑOS, HA CREADO ALGUNOS DE LOS GRANDES ÉXITOS DE CITROËN: AX, C-15, BERLINGO, PICASSO...

Todos ellos de carácter más funcional pero sin olvidar soluciones innovadoras. Y si recordamos la faceta de Citroën como fabricante de vehículos comerciales ligeros, no se pueden olvidar ni el C-15 ni, por supuesto, el

go. Y sus últimos productos muestran una línea diferenciadora para ofrecer una opción diferente a la que ofrece Peugeot. Una nueva fase, en la que la originalidad en el diseño y las soluciones in-



▲ El C5 Aircross, a punto de lanzarse al mercado, es el SUV compacto de Citroën.

Berlingo trazan la actual personalidad de la marca.

Su último modelo en salir al mercado es la nueva generación del Berlingo Multispace, que se ofrece con dos longitudes de carrocería: M (4,40 m y XL 4,75 m). Destaca por su espacio, funcionalidad y versatilidad interior,



▲ El Citroën C3 Aircross mezcla originalidad y funcionalidad.

con gran capacidad de maletero, 597 o 850 litros.

La oferta de motores se articula sobre dos opciones de gasolina de 1,2 litros de cilindrada, de 110 o 131 CV. Y tres diésel de 1,5 litros BlueHDI de 76, 102 o 131 CV. Todos van asociados a una caja de cambios manual de 5 o 6 velocidades, estando disponible un cambio automático para el motor más potente de gasolina, de 8 velocidades y por convertidor de par.

El nuevo Berlingo puede montar numerosos elementos electrónicos de equipamiento, poco habituales en este segmento, como el control de velocidad activo, head-up display o una pantalla táctil de ocho pulgadas que es compatible con Android Auto y Apple CarPlay. Lo mismo que en sistemas de ayuda a la conducción, como el detector de ángulo muerto o aviso de cambio de carril.



Berlingo, el precursor de los modelos multisusos.

Actualmente son varios los modelos que salen de la factoría de Vigo, como los C4 Picasso y Grand Picasso o la nueva generación del Berlin-

novadoras en la faceta práctica vuelven a formar parte de sus nuevos modelos: C3 y C3 Aircross, C4 Cactus, C5 Aircross, el Mehari de propulsión eléctrica o el nuevo



▲ El E-Mehari recupera el original estilo del Mehari y lo combina con la avanzada tecnología eléctrica

EL ELÉCTRICO, PRESENTE EN SU GAMA

La electromovilidad está presente en Citroën desde 2011, cuando puso a la venta el C-Zero, que hoy sigue estando en su gama. Y posteriormente a través E-Mehari que puso a la venta en 2016, y que ofrece un original diseño con reminiscencias en su personalidad con el Mehari de 1968, que llenó las zonas de playa por sus características como coche de ocio descapotable. De ahí que se haya convertido en el eléctrico oficial en Formentera, tras la iniciativa del Gobierno de la isla para instaurar este tipo de vehículos no contaminantes y sustituir los coches de combustión.

El E-Mehari dispone de un motor eléctrico que rinde 68 CV y se alimenta de una batería de polímero de litio con 30 kWh de capacidad, que puede alcanzar los 200 kilómetros de autonomía.

El C5 Aircross SUV Hybrid Concept será el paso siguiente en el camino de la marca hacia la electrificación de su gama y que verá la luz en 2020, siendo un híbrido enchufable.

Pero el programa 'Low Emission Vehicle' de Citroën implica el lanzamiento de un nuevo vehículo LEV cada año a partir de 2020.



▲ El funcional C-Zero fue el primer eléctrico de la firma francesa en 2011.



▲ El siguiente paso en la estrategia de electrificación de Citroën es este C5 Aircross Hybrid Concept, un híbrido enchufable de 225 caballos, con 50 kilómetros de autonomía eléctrica. Llega al mercado en 2020.





GAMA AL ALZA DS LANZARÁ UN NUEVO MODELO POR AÑO Y EN 2025 TENDRÁ UNA VARIADA OFERTA ELECTRIFICADA



hablamos con...

Hablamos con **Borja Sekulits**,
Director general de DS Automobiles para España y Portugal



En los próximos meses veremos el lanzamiento del DS 7 Crossback E-Tense, que estrenará una novedosa tecnología híbrida 'plug-in', y la llegada al mercado del DS 3 Crossback

UNA MARCA JOVEN

DS Automobiles es una marca joven: nació hace poco más de 4 años. Sin embargo, en ese tiempo ha sabido trasladar la filosofía del mítico DS de 1955 a nuestros días. Con sus lanzamientos y la evolución de su identidad de marca, ha traducido los puntos fuertes de este modelo, como el diseño, el cuidado por los detalles, la innovación tecnológica o el toque exclusivo del lujo francés a vehículos pensados para los gustos, las necesidades y los retos de la movilidad del presente y del futuro.

UN NUEVO MODELO CADA AÑO

Actualmente, DS Automobiles está recogiendo los frutos que se han ido sembrando desde hace una década y se ha

y el diseño propios del lujo francés.

DEL DS 'TIBURÓN' AL DS 7 CROSSBACK

El primero de todos tiene más de 35 años, concretamente ha pasado más de medio siglo tras su espectacular presentación en el Salón de París de 1955. El DS 'Tiburón' es el vehículo que da nombre a esta marca y que inspira toda su filosofía. Fue un automóvil que marcó un antes y un después, con sus innovaciones técnicas, su diseño futurista, su comportamiento en carretera y su confort. Encarna todo lo que quiere ser DS Automobiles en el siglo XXI.

El DS 3 ha sido otro modelo clave en la historia de la marca. Su lanzamiento supuso el nacimiento de una nueva forma de entender el lujo en el automóvil, poniendo el acento en la personalización. Además, también marcó la estética y el diseño de la firma con aportaciones que siguen muy presentes en la gama, como la tapicería de cuero tipo Bracelet, el techo bitono o la aleta de tiburón en la carrocería. Acabamos de presentar la evolución del mismo en el Salón de París: el nuevo DS 3 Crossback.

Finalmente, el DS 7 Crossback es el primer vehículo desarrollado íntegramente dentro de la marca y su primera incursión en el universo de los SUV. En el apartado tecnológico da protagonismo a la seguridad y al confort con funciones novedosas, como el DS Connected Pilot, que abre la vía a la conducción autónoma, o DS Park Pilot, que permite el estacionamiento automático. En cuanto a las prestaciones destaca la DS Active Scan Suspension, un sistema activo que detecta y anticipa las imperfecciones de la carretera para gestionar continuamente los amortiguadores.

convertido en la punta de lanza de la innovación y el lujo en el seno del Grupo PSA. Desde el pasado 1 de julio, con la firma de los nuevos contratos de distribución, dispone de una red comercial propia e independiente, formada actualmente por 30 puntos. En el apartado de producto, la marca está empezando a hacer realidad su ambición de lanzar un nuevo modelo al año durante el próximo lustro. Así, en marzo empezó a comercializarse el innovador SUV DS 7 Crossback, que ha sido el primer vehículo del Grupo PSA en contar con novedades como la suspensión inteligente o la visión nocturna, y será el pionero en tecnología híbrida enchufable dentro del grupo. Acabamos de presentar, en el Salón de París, el DS 3 Crossback, un SUV compacto con el que se estrenará la nueva generación de vehículos eléctricos del Grupo PSA y que da grandes pasos en materia de conectividad: por ejemplo, se podrá abrir y cerrar a través del móvil.

UNA GAMA ELÉCTRICA COMPLETA EN 2025

En España, el reto es consolidar la red comercial. El objetivo es llegar a los 40 DS Stores en 2020, ofreciendo en todos ellos la misma experiencia personalizada del lujo francés, con servicios exclusivos, como los que se ofrecen dentro de la gama DS Only You, y una presencia digital acorde con esta filosofía.

En un contexto en el que el mercado del automóvil, y la sociedad en general, está dando los primeros pasos hacia una transición energética de gran calado, DS Automobiles debe ser capaz de seguir siendo la gran marca francesa de automóviles de lujo, manteniendo el placer de conducir, la visión innovadora, el cuidado por los detalles y el diseño de vanguardia que son parte esencial de su identidad. En los próximos meses veremos el lanzamiento del DS 7 Crossback E-Tense, que estrenará una novedosa tecnología híbrida 'plug-in', y la llegada al mercado del DS 3 Crossback con una nueva generación de vehículos eléctricos que dará que hablar por sus prestaciones y su autonomía.

El objetivo de DS Automobiles es contar con una gama totalmente eléctrica o híbrida en 2025, manteniendo la exclusividad



▲ El 'Tiburón' abrió el camino en su día por su tecnología; el DS 7 Crossback es ahora el modelo más avanzado.

Una nueva era



DS tiene una historia reciente, pero intensa, desde que se independizó como marca dentro del Grupo PSA. Su enfoque son los coches refinados de avanzada tecnología.

Lo que comenzó siendo una división de Citroën en el año 2010, con modelos diferenciadores como el DS3 –el primer modelo lanzado con las dos siglas en la época más actual–, hace cuatro años se convirtió en una marca independiente dentro del Grupo PSA.

Lo hizo sobre los modelos que ya configuraban su oferta: DS3, DS4 y DS7, que adoptaron detalles estéticos como la calandra delantera para diferenciarse como marca. Un tiempo hasta este año que ha servido a DS para ir consolidándose como marca, abriendo nuevos 'DS Stores' y creando una red comercial propia más exclusiva.

El sello premium de sus productos se debe reflejar en todo lo que les rodea, contando con nuevos servicios exclusivos, bajo la denominación DS Only You.

Es en este 2018 cuando se lanza el DS 7 Crossback, un refinado, vanguardista y tecnológico SUV y que es el

► DS ya avanza el futuro con concepts como este X-Tense, su visión de un deportivo eléctrico para 23035



▲► En los próximos meses llegará al mercado el nuevo DS 3 Crossback. Y tendrá una versión eléctrica.

primer modelo de la marca en su etapa independiente. Y en breve se verá acompañado de otro SUV de dimen-

siones más pequeñas, el DS3 Crossback, presentado en el Salón de París y que llegará al mercado en 2019. O por

nuevas versiones como el DS 7 Crossback E-Tense 4x4, el primer modelo híbrido enchufable de este fabricante

y que marca el camino hacia la eficiencia programada por DS para electrificar su gama.



FCA ES UNO DE LOS MAYORES GRUPOS MUNDIALES, CON UN VOLUMEN Y CRECIMIENTO QUE MUY POCOS PUEDEN IGUALAR



Cargado de futuro



Bajo estas siglas se unen una serie de marcas de gran tradición histórica, con un largo y brillante pasado, que han mantenido su identidad para afrontar el presente con total confianza y conformar una empresa de éxito para el futuro.

El Grupo Fiat ha tenido ante sí un gran reto como empresa para encajar las piezas de un puzzle enorme, para englobar y dinamizar una serie de marcas con un importante legado histórico, manteniendo su esencia. Juntar Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Abarth y Fiat Professional, por citar solamente a las principales marcas en Europa del grupo, son el resultado de un ambicioso reto, no carente de dificultades, pero del que, sin duda, han conseguido salir airoso tras años sumamente complejos en un momento delicado por la crisis financiera global.

Un proceso en el que FCA ha sabido mantener la identidad de cada marca, creando un presente con respeto a su pasado y con la vista puesta siempre en el futuro. El Fiat 500 es líder en su segmento 60 años después del lanzamiento del primer modelo que dio forma a su denominación.



▲ El espíritu deportivo de Abarth se refleja en modelos como el 124 Spider.



◀ Jeep se ha convertido en una de las marcas líderes de FCA. Con sus nuevos Compass, Renegade, Cherokee o Wrangler, ha multiplicado sus ventas.



hablamos con...

Víctor **Sarasola**, Consejero delegado de FCA



FCA es ahora uno de los mayores grupos de la industria mundial del automóvil, con un volumen de negocio y, sobre todo, de crecimiento, que muy pocos pueden igualar.

UN GRAN RETO CUMPLIDO

Sin duda, a lo largo de las tres últimas décadas hemos vivido la mayor transformación de nuestra historia. En 2014 nos presentamos al mundo como FCA, una organización global única, sólida y con un equipo de gestión unido. Y no solo se trataba de un nombre, sino que también anunciamos un plan de negocios que nos guiaría durante los siguientes cuatro años y a través del cual prometíamos convertir nuestras marcas en globales, triplicar nuestros ingresos y poner nuestras cuentas en positivo a finales de 2018. ¿Ambicioso? Desde

luego, pero como hemos demostrado, no solo hemos sido capaces de conseguirlo, sino que hemos superado nuestras propias expectativas gracias al esfuerzo y determinación de todos los que formamos parte de esta gran compañía.

EN EL MEJOR MOMENTO

FCA es ahora uno de los mayores grupos de la industria mundial del automóvil, con un volumen de negocio y, sobre todo, de crecimiento, que muy pocos pueden igualar. Y esto se ha conseguido gracias al trabajo minucioso en cada una de nuestras marcas. Fiat, Alfa Romeo, Jeep, Abarth y Fiat Professional, por citar solamente a nuestras principales marcas en Europa, viven el mejor momento de su historia. Y no solo no hemos renunciado a nuestro ADN, sino que ha sido, justamente, a través de potenciar esas raíces con la tecnología más avanzada, como hemos conseguido hitos

históricos de los que nos podemos sentir orgullosos.

12 SISTEMAS DE PROPULSIÓN ELÉCTRICA

No cabe duda de que las alternativas energéticas marcarán el camino de los próximos años y, en este sentido, confiamos plenamente en nuestra capacidad para estar a la vanguardia. Durante los últimos años hemos sido uno de los pocos actores que han trabajado con decisión en las aplicaciones de unos de los mejores recursos energéticos de los que disponemos: GLP y GNC. Y, por ello, hoy en día somos capaces de tener implementada con total naturalidad esta tecnología en todas nuestras marcas. El Renegade híbrido enchufable es el siguiente paso en el despliegue de la electrificación de nuestras marcas. Para 2022, FCA ofrecerá un total de 12 sistemas de propulsión eléctrica (coche eléctrico de batería, híbrido enchufable, totalmente híbrido y semi-híbrido) en arquitecturas globales. 30 modelos diferentes se equiparán con uno o más de estos sistemas.

CADA UNA DE NUESTRAS MARCAS TIENE SUS ICONOS

Fiat es la marca de los iconos, desde un carácter más pasional como el de la familia 500 o el 124 a los más funcionales Panda o Tipo. Abarth aporta la parte más emocional, con modelos excitantes como la nueva gama 595, el 695 Rivalle o el 124 Abarth. Alfa Romeo ha recuperado sus mejores estándares a través de dos productos de altísima calidad, diseño y dinamismo, como son la berlina Giulia y el SUV Stelvio, ambos con unas indómitas versiones Q de 510 CV. Y hablando de mitos, qué decir de Jeep, con modelos icónicos los como Wrangler, Cherokee o Grand Cherokee. Todos los modelos citados son especiales para mí.

La pasión y la calidad de Alfa Romeo siga estando viva a través de una de las mejores berlinas y uno de los SUV más dinámicos del mercado, como son el Giulia y el Stelvio. Jeep ha conquistado nuevos territorios y duplicado sus ventas haciendo honor a su esencia. Abarth



◀ El Stelvio de Alfa Romeo es referencia entre los SUV deportivos gracias a un comportamiento excepcional.

es una marca independiente con una completa gama de modelos. Mientras la Ducato lleva más de tres décadas siendo el líder continental en vehículos comerciales. Estos son solo algunos de los logros de la nueva era para el conjunto de marcas bajo las siglas FCA.



◀ 60 años después del lanzamiento del 500 original, el nuevo 500 es líder en su segmento. El Fiat Ducato lleva más de tres décadas también como líder en comerciales.



GENÉTICA ESPAÑOLA LA RELACIÓN DE FORD CON LA PLANTA V ALENCIANA DE ALMUSSAFES HA SIDO MUY FRUCTÍFERA



Una larga trayectoria



Marca centenaria con hitos importantes, como su propia creación por Henry Ford, siendo quien inició la fabricación en serie. Y una marca asentada en España, donde la fábrica de Almussafes sigue siendo una de las más importantes para Ford a nivel global.

Marca centenaria que debe su existencia a Henry Ford, su fundador en 1903. Sus productos son vendidos en todo el mundo, contando con un tejido industrial y factorías en todos los continentes.

Y en esa dinámica se convirtió en uno de los principales fabricantes en Europa, diseñando y desarrollando productos específicos adaptados a los gustos y exigencias de este lado del Atlántico.

Su relación con España es directa y comenzó muy pronto, a principios del siglo pasado. En 1907 estableció una relación comercial con nuestro país, y ya en 1919 creó sus primeras instalaciones productivas en nuestro territorio, en Cádiz. Posteriormente se mudó a la Zona Franca de Barcelona, creando la sociedad Ford Motor Ibérica. Pero su integración como fabricante en España se produjo con la instalación de la avanzada fábrica de Almussafes, tras el acuerdo alcanzado cuatro años antes y

por el que comenzó a crear la factoría. Terminada en 1976, de su línea de montaje salieron los primeros Ford Fiesta ese mismo año, un modelo esencial en la historia de la automoción de

nuestro país y de gran éxito comercial en España y en Europa, del que se han vendido ya más de 17 millones de unidades.

Un utilitario que desde su lanzamiento ha sido un mo-

delo referencial en su segmento. Y prueba de su éxito es que en 2017 se lanzó su octava generación, que mantiene la esencia del modelo del 76. Aquel Fiesta montaba en su escalón básico un mo-



▲▼ Los primeros Ford Fiesta comenzaron a salir de la línea de montaje de Almussafes en 1976 y desde entonces se ha convertido en un modelo emblemático para la marca, con más de 17 millones de unidades vendidas. Actualmente ya presenta ocho generaciones, la última con una oferta tan amplia como avanzada, incluyendo una variante Active de corte crossover.



hablamos con...

Jesús Alonso, Presidente y Consejero Delegado de Ford España



«No se entendería Ford sin Valencia, lo mismo que después de casi 42 años no se entendería Valencia sin Ford»

UNA FRUCTÍFERA RELACIÓN

Para una marca centenaria como Ford, ser parte activa de la historia reciente de España en los años de mayor desarrollo y prosperidad de los últimos tiempos, es todo un honor. Desde el punto de vista de fabricación, en Ford España siempre decimos que parte de nuestro éxito se lo debemos a esta tierra. No se entendería Ford sin Valencia, como después de casi 42 años no se entiende Valencia sin Ford.

A lo largo de todos estos años hemos recorrido un camino conjunto que no ha estado exento de dificultades. Años de crisis, de tomar decisiones en algunos casos difíciles en los que siempre hemos encontrado el apoyo, tanto de nuestros trabajadores como de la sociedad y sus representantes. Gracias a ese trabajo conjunto hemos logrado convertir la factoría valenciana en una planta moderna, tecnológicamente ejemplar que nos posiciona como una de las industrias más innovadoras de la región y de España.

Y todo ello gracias al tesón de nuestros empleados, que han asegurado la renovación del Kuga en nuestra planta, uno de los vehículos de mayor éxito de la compañía que producimos en exclusiva en Europa y que exportamos, además, a más de 70 países.

En Ford estamos convencidos de que la industria de la automoción es punta de lanza de las transformaciones que las ciudades vivirán en un futuro, que ya no es tan lejano. En Ford queremos ser, una vez más, pioneras en este camino y ser parte de la solución. Ayudar a definir cómo queremos que sean las ciudades del mañana. Y para eso es fundamental la innovación y la investigación.

En Ford estamos comprometidos en buscar soluciones para los desafíos de la movilidad urbana, el transporte de personas y el reparto y entrega de bienes y servicios, mediante la innovación y la tecnología. Por eso estamos realizando proyectos que nos ayudarán a sentar las bases de la movilidad del futuro, movilidad de la que queremos ser referente y aspiramos a que ciudades como Londres, Colonia o Valencia crezcan con nosotros.

EN PLENA RENOVACIÓN DE LA GAMA

Como dijimos al anunciar nuestros resultados del segundo trimestre en julio, nuestro negocio en Europa requiere un rediseño para alcanzar nuestros objetivos a largo plazo. Ford Europa tiene una sólida cartera de productos (vehículos comerciales, turismos, SUV y deportivos...) que encaja perfectamente en los gustos y preferencias del usuario europeo. El trabajo está en marcha, acelerando nuestros cambios para garantizar un negocio sostenible y rentable para el futuro. Actualmente tenemos la gama de turismos y comerciales más sólida de Europa. Estamos lanzando el nuevo Ford Focus, tenemos un Ford Fiesta recientemente renovado y nuestra gama de comerciales se sigue actualizando con nuevos modelos y tecnologías, como la nueva Transit que acabamos de presentar en el Salón de Hanover. Es decir hay una enorme renovación en marcha, fruto de la evaluación de las preferencias y tendencias de los clientes.



FIRME COMPROMISO

Ford sigue comprometido con Europa. Estamos invirtiendo en nuestras instalaciones de fabricación y en nuestros productos. Sólo en 2018 estamos lanzando numerosos vehículos nuevos o muy actualizados en Europa, incluidos los nuevos Mustang, Fiesta, Transit y Tourneo, y Focus, nuestro mejor vehículo nuevo. Como cualquier buen negocio siempre buscaremos formas de mejorar el crecimiento y la rentabilidad para poder construir un negocio Ford sostenible en Europa.

En estos años son ininidad los modelos Ford que han marcado tendencia, que han innovado o simplemente que han pasado a formar parte de la galería de modelos ilustres de la automoción. Desde el punto de vista español creo que habría que destacar el Ford Fiesta, coche que, además de ser el primero que salió de la planta valenciana, ha sido parte fundamental de la historia de la motorización en España y el coche que permitió al conductor español dar un salto cualitativo hacia el automóvil moderno.

Siguiendo en la línea de los coches que se han fabricado en Valencia, no podemos olvidar el Ford Focus. Un coche que, ahora que estamos lanzando su cuarta generación, se ha mantenido siempre fiel a aportar al conductor medio la más alta tecnología, la mejor dinámica de conducción y un gran placer de uso. Por supuesto hay que dar un reconocimiento especial al Ford Transit, un nombre acuñado sobre los atributos de resistencia y funcionalidad, imprescindibles para el profesional. Estos son modelos que son y serán reconocidos por muchas generaciones de conductores como coches carismáticos.

GAMA EXTENSA POCOS FABRICANTES PUEDEN PRESUMIR DE UNA OFERTA TAN COMPLETA Y AVANZADA DE VEHÍCULOS



▲ La extensa gama de Ford contempla un amplio abanico de segmentos, como utilitarios, compactos, berlinas, monovolumen, pick-up o SUV.

tor de gasolina de 957 cc, que rendía 40 o 45 CV, contando también con una versión de 1,1 litros de cilindrada y 53 CV, todas asociadas a una caja manual de 4 velocidades. Igualmente contó con una versión deportiva, con estética más agresiva, el 1.3 Super Sport, que fue lanzada en 1980 y que rendía 66 CV de potencia. Pero la esencia del Fiesta deportivo la pro-

yectó su sucesor, el XR2, con un motor 1.6 de 84 CV de potencia.

Desde entonces todas las generaciones –menos una– del Ford Fiesta han tenido sus versiones deportivas, con diferentes configuraciones de motor, aumentando cada vez más su potencia y prestaciones, con estudiadas puestas a punto de sus chasis para dinamizar al máximo sus sen-

saciones de conducción a la vez que su seguridad.

El XR2 fue la versión deportiva hasta la cuarta generación, que se sustituyó por el ST, después de que la cuarta generación cortase la tradición de los Fiesta deportivos. Desde el ST de 2005 de 150 CV de potencia hasta el modelo actual, siempre ha habido en la gama un Fiesta de estas características. El

motor EcoBoost de 1,6 litros del ST de la anterior generación ha sido sustituido en la versión actual, presentada este año, por un motor 1.5 de tres cilindros, pero que entrega la misma cifra de potencia: 200 CV.

El modelo actual muestra el alto nivel de acabados y tecnológico alcanzado por Ford, contando con numerosas ayudas electrónicas a



▲ La fábrica valenciana de Almussafes se inauguró en 1976 y desde entonces ha sido un referente para Ford a nivel mundial.

la conducción, con hasta 15 tecnologías diferentes y lo último en conectividad e infotretenimiento.

La oferta de motores se escalona, en gasolina, desde dos opciones de acceso con 70 y 85 CV, además de los tricilíndricos 1.0 EcoBoost turboalimentados de 100, 125 y 140 CV, y el 1.5 del ST de 200 CV. En cuanto a los diésel, cuenta con un 1.5 TDCi de 4 cilindros con 85 y 120 CV de potencia. Está disponible con carrocería de 3 y 5 puertas y, por primera vez con la variante Active, de estilo crossover.

al resto de productos Ford. El Edge, recién renovado para 2019, es el SUV de lujo, y también mantiene la oferta pick-up en Europa, con el Ranger en sus diferentes configuraciones de carrocería.

El Mondeo sigue siendo su berlina representativa con tres opciones de carrocería: sedán, cinco puertas y Sportbreak. Y Ford sigue siendo una de las marcas que apuestan por el monovolumen, con la oferta más extensa para quien busque un familiar de estas características, con el C-Max, el Grand C-Max y con las dos variantes de formato grande, el Galaxy y el S-Max.

GAMA» equilibrada

También cuenta en su oferta con derivados como el Tourneo, que además de especializarse como vehículo comercial, ofrece sus versiones de pasajeros. Lo mismo pasa con el Transit de gran capacidad.

Su opción más urbana es el Ka+, siendo el recién presentado Focus el modelo que aún la última tecnología de la marca. El Focus ha dado un importante salto de calidad

En lo más alto de la gama se sitúa en Ford GT, un superdeportivo con 655 CV.

En lo más alto de la gama se sitúa en Ford GT, un superdeportivo con 655 CV.



▲ El S-Max es uno de los modelos más atractivos de Ford debido a su gran habitabilidad y a una dinámica más propia de un turismo.

en esta nueva generación, destacando por su amplio interior y maletero frente a sus rivales de segmento, así como por su buena calidad de

res. Y fiel a su tradición, en su gama europea no pueden faltar sus deportivos puros, con dos modelos icónicos en su proyección actual. El Mus-



◀ El Mustang es un deportivo de altas prestaciones que goza de una atractiva relación precio-potencia. La variante Bullit ofrece 459 CV.



rodadura y dinámica de marcha. También por la calidad de materiales y acabados, en un interior a la última por su dotación en confort y conectividad. Y por el número de asistentes que monta alrededor de su tecnología Co-Pilot 360, con sistemas innovado-

tang, que ha sido homologado para el mercado europeo y es el modelo deportivo que tiene un precio más competitivo para su alto rendimiento, con 290 y 450 CV tanto en carrocería coupé como convertible. Y el Ford GT, un superdeportivo de 655 CV.

HACIA LA ELECTRIFICACIÓN CON EL FORD TEAM EDISON

Ford, en su afán por la reducción de emisiones en su gama, ya ha contado con un modelo totalmente eléctrico sobre la base del Focus, además de dos híbridos enchufables, el C-Max y el Mondeo.

Pero su apuesta tecnológica por este camino va más allá; si bien para 2019 la gama Focus contará con un modelo 'plug-in', su siguiente modelo cien por cien eléctrico saldrá en 2020 sobre una nueva plataforma. Será un coche de estética inspirada en el Mustang y estará dotado de un motor con una autonomía de 482 kilómetros. Será el primero bajo el programa Ford Team Edison, creado para el desarrollo específico de los Ford movidos por motores eléctricos, con sede en Detroit, y que marcará el camino bajo esta tecnología.





OBJETIVO 2025 DOS TERCERAS PARTES DE LOS HONDA QUE SE VENDAN EN EUROPA TENDRÁN TECNOLOGÍA ELÉCTRICA



Siempre a la vanguardia

Con una gama muy equilibrada, con gran personalidad en sus diseños y la tecnología más avanzada, Honda ha actualizado todos sus modelos en los últimos meses para alcanzar el máximo protagonismo en los segmentos en que está representada.

Honda es una marca que claramente ha apostado por una línea propia, de gran personalidad y desarrollando la tecnología más avanzada para aplicarla en cada uno de sus productos. En España está arraigada desde 1979, si bien la división de automóviles se constituyó en 1988.

Honda ha ido adaptan-

do la gama a la demanda de nuestro mercado, con el Civic siempre presente, siendo el modelo más representativo de la marca. Actualmente la gama Civic está compuesta por dos tipos de carrocería hatchback y sedán, siempre con un diseño diferenciador, una cuidada polivalencia y practicidad y la última tecnología en asis-

tentes electrónicos de conducción. Y con dos eficientes motores de gasolina de rendimiento ejemplar con 129 y 182 CV y un diésel de 120 CV. Pero también el Civic es fiel a su historia reciente y, como en las últimas generaciones ofrece la versión deportiva Type R, un coche de calle que adopta los genes desarrollados en compe-

titución, con 320 CV de potencia y un chasis puesto a punto para ponerlos con seguridad sobre la carretera.

El Jazz, el modelo urbano de Honda, tras su reciente actualización se ofrece con dos motores de gasolina de 102 y 130 CV, que destaca por su gran espacio interior y funcionalidad.

Honda no renuncia a la ti-

▼ La gama de SUV de Honda, con el CR-V y el HR-V acaba de ser renovada.



► El Jazz como modelo urbano y el Civic Type R como el más rabiamente deportivo. Son los extremos de una gama marcada por la más avanzada tecnología.



hablamos con...

Marc **Serruya**, Presidente de Honda en España



«Honda es la única compañía que ha sido capaz de situar tres modelos (Civic, CR-V y HR-V) en el ranking de los 10 automóviles más vendidos en el primer semestre de 2018 en el mundo»

En estos 35 años Honda ha mantenido su filosofía fundacional, aplicando ingeniería y tecnología a la movilidad para anticiparnos al futuro. La innovación constante ha alimentado nuestros desarrollos para liderar una movilidad sostenible, para estar presentes con gran éxito en la alta competición y para ofrecer al mercado productos muy fiables, avanzados, seguros y con personalidad y carácter deportivo. Estar permanentemente a la vanguardia nos ha permitido situarnos como el séptimo fabricante mundial, siendo una compañía automotriz independiente, y como cuarta marca en el mundo.

avanzada de su categoría. Estamos progresando hacia el objetivo marcado para 2025 en Europa: que dos terceras partes de las ventas de Honda sean de vehículos con algún tipo de tecnología eléctrica, es decir híbridos, híbridos enchufables o eléctricos de baterías o de pila de combustible.

MOVILIDAD ELÉCTRICA ALTAMENTE AUTÓNOMA

El sector vive una revolución en el que las empresas de automoción tenemos que hacer la transición de productores de bienes (automóviles) a proveedores de servicios (movilidad). Esta dinámica viene marcada por la progresiva concentración de la población en entornos urbanos y unas nuevas generaciones de ciudadanos habituados a consumir de otra manera, más responsable y orientada a cubrir las necesidades inmediatas. Además, la prestación de estos servicios se deben cumplir bajo criterios de gran eficiencia energética, seguridad y dentro de criterios de economía circular. Esta tendencia se traduce en una movilidad eléctrica, altamente autónoma y con procesos de diseño, fabricación y materiales que faciliten la recuperación y el reciclaje. En Honda llevamos años orientando nuestro modelo de producción y negocio en esta dirección y por ello puedo decir que hoy ya abordamos los retos del futuro en todos y cada uno de nuestros productos.

EN LA PUNTA DE LA OLA

Actualmente estamos en un momento dulce. Honda es la única compañía que ha sido capaz de situar tres modelos (Civic, CR-V y HR-V) en el ranking de los 10 automóviles más vendidos en el primer semestre de 2018 en el mundo, según datos de la consultora JATO. Este mes de octubre lanzamos al mercado español el nuevo CR-V con motor de gasolina VTEC TURBO, y a principios de 2019 llegará el nuevo CR-V dotado con la tecnología híbrida más

EL COCHE DE LOS 35 AÑOS: HONDA CIVIC, 46 AÑOS ROMPIENDO MOLDES



Honda ha desarrollado modelos icónicos que han causado gran admiración entre los amantes del motor. Innovamos inventando el concepto SUV con el CR-V a mediados de los años 90, desarrollamos un superdeportivo que constituyó un mito que todavía hoy perdura, como el NSX, o llevamos a las carreteras europeas y americanas el primer vehículo híbrido, el Honda Insight. Pero si hay un modelo que destacaría como simbólico de lo que representa Honda, ese es el Civic. Son 46 años, ininterrumpidos, rompiendo moldes en cada nueva generación, hasta el punto que en la primera mitad de ha sido el 4º automóvil más vendido en todo el mundo.



◀ El nuevo Civic es heredero de una tradición que dura desde hace 46 años. El Civic está entre los 10 modelos más vendidos del mundo.

*El CR-V, el SUV más vendido del mundo, llega a su quinta generación en la que habrá motores de gasolina y a principios de 2019, una versión híbrida con 184 caballos.



pología de moda, la de los todocamino y dispone en su gama de dos SUV. El recién renovado HR-V, con motor

gasolina 1.5 i-VTEC de 130 CV y la quinta generación del CR-V, el SUV más vendido en el mundo, ahora con dos mo-

tores de gasolina VTEC 1.5 de 173 y 193 CV con tracción 4x2 y 4x4. A principios del 2019 también contará con

una variante híbrida con un motor 2.0 gasolina, un motor eléctrico y un generador que rinde 184 CV.



HYUNDAI IONIQ HÍBRIDO, HÍBRIDO ENCHUFABLE Y ELÉCTRICO, UN MODELO Y 3 MODOS DE PROPULSIÓN EFICIENTE. TODO UN HITO



Adelantándose al futuro

Hyundai ha crecido como marca a un ritmo vertiginoso para convertirse en el quinto fabricante mundial, con una amplísima gama y una tecnología que se traduce en la mayor oferta de modelos eficientes de la actualidad.



En 1976 Hyundai lanzó su primer coche desarrollado por la marca, el Pony. Y desde entonces no ha parado de crecer para convertirse en uno de los principales fabricantes de automóviles del mundo.

Hyundai comenzó su andadura en 1992 en España, con una oferta muy limitada de modelos y con un producto que aunque luchaba por alcanzar los exigentes baremos de calidad en Europa no estaba al nivel de las marcas tradicionales. Aunque eso sí, con precios muy competitivos. Fue

su tarjeta de presentación, porque desde entonces Hyundai ha ido evolucionando a un ritmo vertiginoso hasta convertirse en el quinto fabricante

mundial y ofrecer una de las gamas más completas del mercado y situarse por calidad o tecnología no solo a la misma altura que las marcas

europeas sino que en algunos casos incluso por encima. Gracias a esto sus ventas no han parado de crecer a nivel mundial y, nuestro mercado no es una excepción.

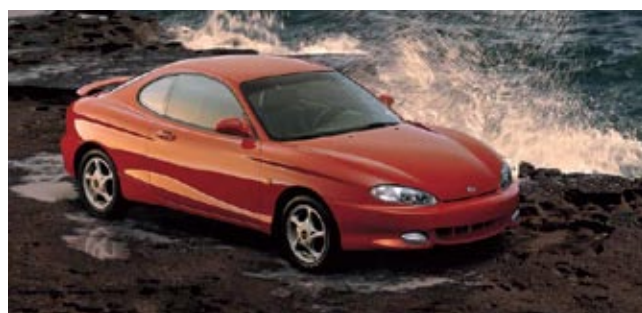
Pero su proyección va más allá y, su apuesta por los coches eficientes de 'emisiones 0' o muy bajas, permite a Hyundai ofrecer ya en la actualidad modelos propulsados con la más variada tecnología, desde modelos cien por cien eléctricos, como el Ioniq o el recién presentado Kona, al Nexo, movido por pi-



▲ El Hyundai Kona eléctrico es el último lanzamiento de la marca.

HYUNDAI COUPÉ

En 1998 Hyundai lanzó en nuestro mercado la primera generación del Coupé, uno de sus modelos icónicos y que, con un gran éxito de ventas, reflejó el salto cualitativo que estaba experimentando la marca.



HYUNDAI TUCSON

Sucesor del ix35, el Tucson representa un salto de calidad que permite a Hyundai ser uno de los referentes en un segmento de moda como el de los SUV compactos, cuyo protagonismo ha sido reconocido con numerosos galardones.



hablamos con...

Polo **Satrústegui**, Director General de Hyundai en España



Somos la única marca que puede ofrecer tan diferentes tecnologías en la actualidad a los clientes

EVOLUCIÓN CONSTANTE

La evolución de Hyundai ha sido sencillamente espectacular. Hace 35 años éramos una marca de las denominadas 'low-cost' y ahora somos el quinto fabricante mundial con modelos en todos los segmentos y con tecnología puntera en muchos de ellos. Sin duda alguna el diseño y los avances tecnológicos de los últimos lanzamientos han hecho que la imagen de Hyundai haya crecido hasta las posiciones en las que se encuentra en la actualidad.

UN MOMENTO DULCE

Podemos decir que estamos en el momento más dulce de la historia de Hyundai. En cuanto a ventas, este año 2018 batiremos el récord, con más de 60.000 unidades vendidas en España. Tenemos más del 90% de nuestra gama renovada y con modelos en todos los segmentos. Los clientes nos perciben como una marca cercana gracias a todos los planes de ayuda para ellos. Y por encima de todo esto, somos la única marca que puede ofrecer diferentes tecnologías a los clientes: eléctrico 100%, híbrido, híbrido-enchufable, GLP y Pila de Combustible de Hidrógeno, sin olvidarnos de los vehículos de combustión interna de gasolina y diésel.

QUEREMOS SER LA MARCA REFERENTE COMO ECO

El principal reto para Hyundai es convertirse en un referente

como marca ECO, ya que tenemos unos planes muy ambiciosos, como son lanzar al mercado 21 modelos de estas características. Estaríamos hablando de diferentes tecnologías como son eléctrico 100%, híbrido, híbrido-enchufable y, por supuesto, la tecnología de pila de combustible de hidrógeno, en la que Hyundai es ya un claro referente al ser el primer fabricante en producir en serie este tipo de vehículos.

Asimismo la revolución de los próximos años no irá tanto por el diseño o el tipo de vehículo sino por la conectividad y el coche autónomo, donde las marcas están apostando fuerte. Para 2021 nosotros sacaremos un coche autónomo con nivel 4 –el máximo es el 5– y en pocos años habrá la posibilidad de comprar coches que vayan prácticamente solos. Esa será la tendencia del mercado.

TRES MODELOS DE RECONOCIDO VALOR

Modelos emblemáticos de Hyundai han sido el Coupé lanzado al mercado en 1998 y que supuso un impresionante éxito de ventas; el ix35 de primera generación, que representó un salto tanto cualitativo como de imagen para Hyundai, y que se alzó con el premio 'Mejor Coche del Año en España'. Y por último el ix35/Tucson, modelos que han sido un referente dentro del mercado SUV y que así mismo se alzaron con el prestigioso galardón de 'Mejor Coche del Año'.



▲ Pila de hidrógeno es la tecnología que utiliza el Nexo; un avance del futuro ya a la venta.

▼ Le Fil Rouge, un concept presentado en Ginebra muestra los rasgos del futuro diseño de Hyundai.



la de combustible, así como variantes plug-in o movidos por GLP.

En su portfolio cuenta con coches en todos los principales

segmentos, consolidando una amplia oferta en la tipología de moda, la de los SUV, con modelos nuevos y recién renovados como el Kona, el Tucson

y el Santa Fe. O el Nexo con motor de hidrógeno.

En esa evolución, la competición forma parte de su ADN. Y ahí se he centrado especial-

mente en el Mundial de Rallyes (WRC), donde con el i20 WRC es este año favorita para hacerse con el título de pilotos y el de constructores.

► La carrocería Fastback del i30 reemplaza al Elantra, un clásico.



◀ El i30 fue el primer modelo cien por cien europeo de Hyundai. Y su nueva generación, referencia de calidad.



▲ El i20 WRC es el arma de Hyundai en el Mundial de Rallyes.



MADUREZ ES LA MARCA QUE MÁS CRECE EN VENTAS DE LOS ÚLTIMOS AÑOS, AVALADA POR UN PRODUCTO MODERNO Y FIABLE



◀▲ Tres generaciones del Ceed, un modelo joven como la marca, pero que ha evolucionado para convertirse en uno de los mejores compactos.



El Niro, una historia de éxito desde su nacimiento con propulsor híbrido, que ya tiene versiones plug-in y eléctrica cien por cien. Esta última llegará a España en el próximo mes de marzo.

motores de última hornada. Y con amplias posibilidades de equipamiento, con la última tecnología de la marca en conectividad y ayudas electrónicas a la conducción.

Utiliza motores diésel y gasolina desde 100 CV hasta los 204 CV del recién presentado GT. Y ofrece una configuración de carrocerías diferentes; sí cuenta con variante break, pero ya no hay tres puertas y sí una bonita opción estilo 'shooting brake', el ProCeed.

▼ El Stonic asienta la marca en uno de los segmentos de moda.

Rápido crecimiento



Kia sigue aumentando sus ventas en todos los mercados, apoyándose sobre una amplísima, avanzada y equilibrada gama, que le permite equipararse sin complejos con cualquier fabricante europeo con más tradición.

Kia fue fundada en 1944, primero montando motos y coches bajo licencia, pasando por diferentes etapas hasta que empezó a diseñar y crear sus propios coches a finales de los años 80.

cando a Ford del accionariado, y que en 2000 se hizo con la totalidad de Kia.

La tercera generación supuso un importante salto de calidad, siendo un coche pa-

ra competir sin complejos en una categoría en auge, la de los SUV compactos, frente a las marcas europeas y japonesas. Tecnología, motores, calidad, equipamiento y com-

portamiento; en todos los apartados era un modelo muy competitivo, bajo una imagen moderna y atractiva, diseñado en su centro europeo de I+D, con gran espacio interior. Un conjunto de cualidades que le llevó a tener un gran éxito comercial.

El relevo generacional se produjo en 2015 sobre la base del anterior Sportage, adoptando el nuevo lenguaje de diseño de la marca y mejorando cualitativamente para ofrecer una mayor calidad de rodadura, de materiales y acabados



▲▶ 25 años separan al primer Sportage de la exitosa generación actual, que acaba de recibir una puesta al día.



CON EL SPORTAGE

Kia se introdujo en España

Kia fue creciendo como marca y, aunque la crisis asiática cortó su evolución, llegó a Europa y a nuestro mercado, entrando en España con el Sephia y el Sportage en 1993. El Sportage fue su icono de aquella época, un todoterreno de dimensiones compactas y que se comercializó durante más de una década.

La segunda generación del Sportage se lanzó en 2004, apareciendo la tercera a finales de 2010, ambas ya en una etapa bajo el paraguas de Hyundai Motor Company que en 1998 compró el 51 por ciento de la marca, desban-

interiores y, sobre todo, incorporando numerosos asistentes electrónicos. Este año ha sido objeto de una actualización con ligeros retoques de diseño y novedades en equipamiento. Y también en la gama de motores, adoptando un nuevo sistema «mild-hybrid» con batería de 48V para mejorar su eficiencia. La familia de motores introduce dos novedades con los diésel de 1,6 litros de cilindrada en vez del 1,7, que rinden 116 y 136 CV. Dependiendo de los motores, el Sportage puede disponer de tracción total o delantera.

CEED » Supuso el empujón definitivo

Ceed, ahora sin apóstrofe, pues cuando Kia presentó su primer compacto en 2005 lo hizo bajo la denominación Cee'd. Un modelo que supuso la entrada en serio de la marca en el segmento más competitivo, el de los compactos, y

sirvió para dar el empujón definitivo y que Kia se convirtiera desde ese año en el fabricante con mayor crecimiento mundial en ventas hasta nuestros días; y lo sigue siendo a nivel global. El Cee'd fue el primer Kia diseñado y producido en Europa, fabricado en la factoría creada en Zilina, Eslovaquia.

La siguiente generación es de 2012. Un coche ya muy equilibrado para convertirse en una seria alternativa a las

marcas generalistas, con muy buen comportamiento y con varias carrocerías. Hatchback, coupé, tres puertas y break. Y con una oferta de motores amplia y bien articulada, desde versiones económicas a la deportiva GT.

Y este 2018 nace la tercera generación, un coche muy equilibrado, con un comportamiento excelente, funcional y bien terminado en su interior, con buen aprovechamiento del espacio y eficientes



◀▶ El ProCeed, un coupé práctico, con estilo 'shooting brake' y una apuesta clara por el diseño.



NIRO » Hacia nuevos horizontes

Kia apuesta por la electromovilidad como demostró con su primer eléctrico puro, el Soul. Pero va un paso más allá con su 'crossover', el Niro, que sobre la plataforma compartida con Hyundai estará disponible con tres tipos de propulsor. El Niro, que lleva en el mercado desde 2016 y que está teniendo una gran demanda, dispone de un motor híbrido, que combina un bloque de gasolina 1.6 litros y un eléctrico para una potencia combinada de 140 CV con un consumo de solo 3,8 l/100 km. Este año ha unido la versión PHEV, híbrida enchufable con una autonomía en eléctrico de 58 km y un consumo de 1,8 l/100 km.

Y la trílogía se completará a principios de 2019 con el EV, la versión eléctrica, que rinde 204 CV con una autonomía de 485 km. Los tres disponen de las etiquetas ECO y Cero de la DGT, las que permiten circular en ciudad incluso en episodios de alta contaminación.

APUESTA EFICIENTE LEXUS ES LA ÚNICA MARCA QUE OFRECE UNA GAMA DE VEHÍCULOS TOTALMENTE HÍBRIDA



Híbridos con marchamo premium



Lexus nació en 1989 como la marca de lujo de Toyota y, de la mano del LS 400, al que siguió el SUV RX, en seguida se hizo con un hueco protagonista entre los fabricantes premium. Pronto dispuso de su propia estructura para ser una marca independiente dentro del gigante japonés, y ha ido diversificando su gama, pero siempre manteniendo su sello de distinción.

El año 2004 supuso el despertar de un nuevo camino para la marca, ya que lanzó su primer modelo híbrido, el RX 400h, tecnología que ha ido desarrollando y que hoy ha extendido a toda su gama. Con más de doce años de experiencia en la fabricación de vehículos híbridos, Lexus es pionera fabricando ya más de un millón de vehículos en el mundo con esta tecnología. Es la fórmula diseñada desde entonces para desarrollar coches eficientes, reduciendo el consumo de sus motores de gasolina y, consecuentemente, las emisiones contaminantes, a la vez que consigue un rendimiento

La apuesta de Lexus por los híbridos es total y ya la incorporan todos sus modelos, evolucionando constantemente la tecnología desde que la incorporó en 2004.

to superior y unas mejores prestaciones.

La tecnología híbrida de Lexus es de tipo autorrecargable, con lo que no tienen limitaciones de autonomía más allá de repostar gasolina. Y permite circular en conducción urbana hasta 2/3 partes del tiempo con el motor térmico desconectado, moviéndose con la energía de las baterías.

Combina de forma sincronizada un motor de gasolina con otro eléctrico que puede funcionar en solitario a baja velocidad, de ahí

► El UX 250h es su primer crossover compacto.

sus ventajas en tráfico urbano, mientras que a alta velocidad el motor térmico y el eléctrico funcionan conjuntamente. Para ello cuentan con un generador, una batería de níquel-metal de hidruro de alto rendimiento y un dispositivo de reparto de potencia para combinar y redistribuir la potencia del motor de gasolina y el eléctrico según las necesidades de funcionamiento. Los SUV con tracción total, el RX 450h, el NX 300h y el nuevo UX 250h, disponen además de un motor eléctrico adicional para mover el eje posterior y presumir así de tracción total, ideal en terrenos resbaladizos.

La tecnología Lexus Hybrid Drive ha servido para reforzar aún más los valores tradicionales de la marca. Coches premium, pero todos con la etiqueta ECO de la DGT que les concede numerosas ventajas a la hora de entrar en algunas ciudades ante los diferentes protocolos restrictivos.

VENTAJAS ► Beneficios en la ciudad

Además los Lexus híbridos disfrutan de otras ventajas, como bonificaciones de aparcamiento que pueden ser de hasta un cien por ciento en algunos ayuntamientos. También cuentan con un 80 por ciento de bonificación en el Impuesto Municipal de Circulación, descuentos en autopistas de

peaje o acceso libre a algunos carriles BUS/VAO con cualquier número de ocupantes a bordo.

Ventajas para todos los modelos de Lexus, que dispone en la actualidad de una amplia gama compuesta por los CT 200h, IS 300h, RC 300h, NX 300h, GS 300h, RX 450h, LC 500h y los nuevos LS 500h, RX 450h L, ES 300h y UX 250h. Una oferta que se ampliará, ya que la marca tiene previsto lanzar seis

► El LF-1 Concept desvela el futuro más cercano de los próximos modelos Lexus.

nuevos modelos con tecnología híbrida al mercado hasta 2020, como parte de su apuesta por este tipo de propulsión más eficiente.



▲ En 2004 el RX fue el primer modelo híbrido de Lexus. Ahora la marca japonesa ha lanzado esta variante RX 450h L que añade a la eficiencia la posibilidad de disfrutar de hasta siete plazas.



◀ El RC 300h sabe combinar la personalidad de un deportivo con la eficiencia de un híbrido.



▲ El ES 300h y el UX 250h son las nuevas incorporaciones a la gama Lexus. Los vimos en el Salón de París y en breve serán protagonistas por nuestras calles.

LA GAMA MASERATI AFINA SU DINÁMICA CON UN NUEVO CAMBIO Y ESTRENA NOVEDADES PARA SER AÚN MÁS EXCLUSIVOS



Maserati muestra sus novedades en el Cannes Yachting Festival



Maserati, coche oficial del Yachting Festival de Cannes, el mayor evento de yates de toda Europa, presentó sus novedades 2019 en este entorno único y exclusivo.

El Cannes Yachting Festival es el mayor evento de yates de toda Europa. Un escenario único del que Maserati es el coche oficial por segundo año consecutivo. Así, en la 41ª edición celebrada en el mes de septiembre, partiendo de La Croisette, el glamoroso punto donde termina el bulevar de

Cannes, Maserati proporcionó la posibilidad de realizar pruebas de conducción de sus modelos y conocer la gama 2019. El Levante, con el que la marca del tridente se ha adentrado en la categoría de los SUV; el Quattroporte; el buque insignia de la marca, y el Ghibli, su berlina deportiva.

Invitados y clientes pudieron conducir la nueva gama Maserati. Saliendo desde La Croisette, condujeron los coches a través de una ruta cuidadosamente elegida, para explotar las altas prestaciones de sus motores V6 y V8 que se montan en la planta de Ferrari en Maranello. Pudieron

comprobar desde el volante las cualidades dinámicas de sus afinados chasis y su confort de marcha, que demuestra el excelente equilibrio alcanzado.

GAMA 2019 con novedades de equipamiento

Y pudieron conocer las novedades incorporadas en la gama Maserati que adopta mejoras y nuevos detalles de equipamiento. Los tres modelos estrenan una palanca de la caja de cambios automática de nuevo diseño, con una gestión que hace más rápida y suave la transición entre marchas. Desplazando la palanca de derecha a izquierda se selecciona el modo manual para que el conductor elija a su voluntad las marchas, con un nuevo botón 'P' que configura el modo de parado de forma más in-



▲ Levante, Quattroporte y Ghibli, con interesantes novedades en 2019.

tuitiva. Siguen disponiendo de un sistema con tres modos de funcionamiento para adaptar la conducción a cada momento, actuando sobre diferentes parámetros, estando ahora el selector en la consola central, más accesible y fácil de seleccionar.

Otra mejora ergonómica

que ofrecen los nuevos Maserati se encuentra en la colocación del sistema de climatización, dual, que optimiza la distribución del flujo de aire entre ambos lados del habitáculo.

Los Levante, Ghibli y Quattroporte comparten el sistema de infotretenimiento, denominado MTC+, que ofrece una



◀ Entre las novedades del año una nueva palanca y un cambio afinado para lograr un funcionamiento más suave.

interfaz mejorada. Los gráficos de la pantalla táctil de 8,4" de serie en alta resolución han sido actualizados, siendo controlados desde un doble botón giratorio situado en la consola central.

Maserati presenta, por primera vez en los tres modelos, el cuero Pieno Fiore de grano completo para tapizados y guarnecidos. Se trata de un material exclusivo, con un tacto natural y suave, que está disponible en tres colores, con costuras específicas para los asientos y doble costura en los paneles de las puertas. El cuero Pieno Fiore se puede equipar opcionalmente, ofreciendo además Maserati dos refinados acabados interiores para Ghibli y Quattroporte, y tres para el Levante.

En la actualización de colores para la gama MY19 están disponibles diez colores de carrocería para el Quattroporte

y once para Ghibli y Levante, con dos novedades destacadas: Rosso Potente y Blu Nobile, ambos de tres capas. La oferta de llantas de 20 y 21 pulgadas se amplía con cinco nuevos diseños específicos.

El Levante además, con el nuevo acabado GranSport más equipado que la terminación GranLusso ya disponible, adopta detalles distintivos en el frontal y la vista posterior que realzan su imagen, con un aire más dinámico y deportivo. También el Levante dispone opcionalmente, por primera vez, de faros adaptativos con tecnología Full LED Matrix y el sistema de Control Integrado del Vehículo (IVC) de Maserati, ya utilizado en el Ghibli y Quattroporte. Este sistema permite mejorar el comportamiento y ampliar la seguridad activa, para aprovechar al máximo sus cualidades dinámicas.

UNA EXPERIENCIA ÚNICA

El exclusivo programa 'Drive & Sail', además de permitir conocer y conducir las últimas novedades de Maserati, puso al alcance de los participantes la oportunidad de vivir una experiencia única a bordo del Maserati Multi70, el espectacular trimarán de competición de altas prestaciones. Su capitán Giovanni Soldini y su tripulación, mostraron cómo se "vuela sobre las olas" en esta vanguardista

embarcación, que logró el récord de la Ruta del Té. 12.948 millas náuticas desde Hong Kong a Londres, cubiertas en solo 36 días, 37 minutos y 12 segundos.

Además, para desplazarse durante el evento, Maserati también ofreció un servicio de coches de cortesía para los invitados VIP en sus modelos más amplios, el Quattroporte y el Levante.



◀ La experiencia Maserati se completaba no solo con los coches, sino con la posibilidad de 'volar sobre las olas' a bordo del trimarán Maserati Multi70.



OUTLANDER PHEV ES EL MEJOR EJEMPLO DEL ESPÍRITU INNOVADOR DE QUE HA HECHO GALA MITSUBISHI EN SU HISTORIA



Eficiencia 4x4



Mitsubishi ha renovado su modelo estrella, el Outlander PHEV, para mejorar su funcionamiento y así seguir siendo el SUV 4x4 más eficiente del mercado.

Mitsubishi lanzó al mercado en 2013 su primer híbrido enchufable sobre la base del Outlander, su todoterreno de referencia. Fue el primer SUV de gran eficiencia y con capacidad 4x4, un modelo que está dejando huella.

Y para hacer ésta todavía más profunda, Mitsubishi acaba de renovar su SUV híbrido enchufable para seguir siendo el plug-in más

vendido de nuestro mercado. Cuenta con un nuevo motor de 2,4 litros de cilindrada y 135 CV de potencia y dos motores eléctricos que mejoran su rendimiento.

Ambos motores se asientan sobre los ejes delantero y posterior para asegurar la tracción permanente gracias a su sistema S-AWD (Super All Wheel Control), mejorando la potencia combinada con

el motor de combustión hasta alcanzar los 230 CV. Y cuenta con diferentes modos de conducción que permiten sacar el máximo provecho en cada momento (Sport y Snow). A estos se suman dos modos de recarga, Save y Charge, que permiten recargar y almacenar en las baterías desde el motor de combustión para poder movernos de nuevo solo en eléctrico.

El nuevo Mitsubishi Outlander PHEV 2019 ofrece una autonomía en eléctrico de hasta 54 kilómetros, de ahí que cuenta con la etiqueta '0 emisiones' de la DGT y todas sus ventajas a la hora de entrar en las ciudades en los episodios de alta contaminación. Y permite alcanzar una velocidad máxima circulando en modo eléctrico de 135 km/h, con un

▼ La tecnología híbrida enchufable del Mitsubishi Outlander, con sus 54 kilómetros de autonomía eléctrica, garantizan la etiqueta '0' de la DGT. Eso permite que no tenga ningún tipo de restricciones para circular por la ciudad, incluso en los episodios de alta contaminación.



hablamos con...

Jorge Belzunce, Consejero Delegado de Mitsubishi



«Estamos realmente entusiasmados con un futuro repleto de novedades de producto»

Desde el punto de vista tecnológico, la evolución de la marca ha sido espectacular, siendo uno de los referentes en todo momento. Cuando los todoterrenos puros vivían su época de máximo esplendor, Mitsubishi aportó al mercado el Montero, el mejor, sin duda, de su categoría y una leyenda en el rally más duro del mundo: el Dakar.

En la época en donde los rallies eran la especialidad favorita de los auténticos aficionados del motor, el Lancer EVO marcó un antes y un después con el gran Tommi Makinen. Poco después, la marca de los tres diamantes fue la primera en vender en

serie el primer vehículo eléctrico cien por cien en 2009, el iMIEV. Y volvió a ser pionera dando la campanada con el lanzamiento del Outlander PHEV en 2013, el primer SUV híbrido enchufable con tracción a las cuatro ruedas del mundo.

Tengo claro que el Outlander PHEV es nuestra bandera tecnológica y buque insignia, líder entre los híbridos enchufables en España, Europa y el mundo, con más de 150.000 unidades

vendidas. El PHEV es la mejor combinación de dos mundos: el híbrido y el eléctrico y cuenta con una serie de ventajas que lo convierten en el mejor aliado para hacer frente a restricciones de circulación por contaminación. Con él, puedo aparcar en zona verde y azul sin pagar y sin límite de tiempo, tengo descuento en peajes, facilidad de carga con un enchufe normal, y una garantía de fábrica de 5 años, que se convierte en 8 para las baterías. Además, con mi Outlander PHEV soy capaz de recorrer cerca de 60 km completamente en eléctrico, y como lo cargo por la noche con la Tarifa Tempo Cero de Endesa, no me cuesta "ni un duro", como decimos los de mi época. ¿Qué más puedo pedir?

MERECIDO RESPETO

En la actualidad, Mitsubishi vive el momento más prometedor de su historia. Mitsubishi es una marca querida, respetada y apreciada en todos los rincones del mundo y por supuesto en España, como demuestra el espectacular crecimiento del presente año. Estamos realmente entusiasmados con un futuro repleto de novedades de producto, gracias a pertenecer a la mayor alianza de fabricantes de automóviles en el mundo.

EL FUTURO

APOSTAMOS POR LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA ENCHUFABLE



Nuestro principal reto pasa, sin lugar a dudas, por seguir siendo la referencia mundial en tecnología híbrida enchufable, que es no ya el futuro, sino el presente del automóvil. Además, lo vamos a hacer consolidando a nuestros SUV como los vehículos clave de sus segmentos. Cuando la gente piensa en Mitsubishi, además de su herencia todoterreno, ya empieza a pensar en movilidad sostenible de vanguardia, y sobre todo piensa en una marca con uno de los mejores índices de fiabilidad del mundo: ¡Un Mitsubishi no se rompe! y así debe seguir siendo.

consumo homologado (ciclo WLTP) de solo 1,8 l/100 km, con 40 g/km de emisiones de CO2.

Se puede recargar en cualquier enchufe en unas 5 horas, si bien Mitsubis-

hi ha llegado a un acuerdo con Endesa en España para ofrecer a los clientes del Outlander PHEV una solución integral de recarga que incluye todo el proceso de instalación del punto de

▼ La recarga de las baterías se realiza en unas cinco horas en un enchufe normal. Y admite carga rápida. La capacidad de maletero se cifra en unos estupendos 498 litros, ampliables hasta 1.602.



▲ En modo eléctrico puede circular hasta 135 km/h. Y la potencia total de la mecánica de combustión y la eléctrica es de 230 caballos.

carga donde desee el cliente. El SUV 4x4 más eficiente del mercado se ofrece ahora con dos acabados, Motion

y Kaiteki, ambos con un amplio equipamiento de serie y con un precio que parte de 33.295 euros.

LÍDER EN CROSSOVER MODELOS COMO EL QASHQAI, EL X-TRAIL Y EL JUKE COMPLETAN UNA GAMA MUY VARIADA



Crea tendencias de futuro



Con el Leaf, Nissan muestra su apuesta por el coche cien por cien eléctrico como la mejor fórmula de cara a la movilidad sostenible. Un futuro que empezó a forjar la marca japonesa hace tiempo, pero sin dejar de evolucionar a su funcional gama, con el Qashqai –el coche que inventó el concepto crossover– como referente.

Nissan siempre ha dejado una marcada huella en nuestro mercado del automóvil. Prueba de ello es el Patrol, con el que la firma japonesa comenzó su andadura en España en 1983. Un todoterreno clásico que fue acogido por numero-

sas instituciones nacionales por su capacidad para moverse fuera del asfalto. Y también en el canal privado, como un vehículo polivalente, robusto, con gran capacidad de carga y un perfecto aliado para la aventura.

El testigo como actor principal recayó posteriormente sobre el Qashqai, que nació en

2006 sobre la plataforma del Mégane, siendo diseñado en la sede de la marca en Londres. El Qashqai creó un nuevo concepto, el de los crossover, que se ha convertido en el más demandado en nuestros días, creciendo hacia otros segmentos. Y ha sido desde entonces el principal abanderado, respal-



◀ La segunda generación del Leaf ofrece 150 CV y una autonomía de hasta 389 kilómetros en ciclo urbano.

▶ El GT-R, un deportivo de raza con hasta 600 CV.



hablamos con...

Marco Toro, Consejero Director General de Nissan Iberia



«Somos líderes en movilidad eléctrica y además, dos de nuestros modelos, el Leaf y el Qashqai, ya incorporan los primeros pasos hacia la conducción autónoma»

FORTALEZA GLOBAL

La evolución de la marca a todos los niveles ha sido espectacular. En los últimos cinco años hemos más que duplicado nuestros volúmenes en España.

Hoy Nissan es percibida como una marca líder en distintos segmentos. Es una marca global y hoy en día compite de tú a tú en calidad con las otras marcas del sector. A nivel mundial Nissan es la marca líder del grupo dentro de la Alianza.

Tecnología, calidad, foco en el cliente... han sido algunas de los pilares que han proporcionado a Nissan esta excelente posición a nivel mundial, lo mismo que en nuestro mercado.

tomóvil. Hoy día el segmento crossover es el que mantiene un fuerte crecimiento y en España un 40 por ciento de los vehículos que se venden son crossover. Nissan es líder desde hace 10 años en este segmento.

Pero la sociedad actualmente también nos pide que seamos más eficientes y que nuestros productos sean más respetuosos con el medio ambiente. Nissan también es líder en la movilidad eléctrica cero emisiones con sus dos vehículos eléctricos, el Leaf y la furgoneta fabricada en España e-NV200. Líderes en crossover, en movilidad eléctrica y en calidad, Nissan tiene retos importantes, pero un futuro muy prometedor.

HACIA NUEVAS FORMAS DE MOVILIDAD

Yo diría que los principales retos son la reducción drástica de emisiones, la movilidad eléctrica y su desarrollo hacia nuevas formas de uso de la energía y de la conducción autónoma. En este sentido Nissan está bien posicionada a la hora de afrontar los retos con garantías. Somos líderes en movilidad eléctrica y, además, dos de nuestros modelos, el Leaf y el Qashqai, ya incorporan los primeros pasos hacia la conducción autónoma. Ya hemos anunciado que para 2022 tendremos un vehículo completamente autónomo.

LÍDER ENTRE LOS CROSSOVER

La marca se encuentra en un buen momento para afrontar con garantías los retos que nos plantea la sociedad actual: movilidad, menores emisiones, diversificación, calidad y liderazgo.

Nissan ha sabido liderar el cambio de tendencias en el au-

NISSAN QASHQAI

El Qashqai ha marcado un antes y un después en Nissan y en el mercado. Fue pionero en el segmento de moda, un SUV compacto con una imagen más dinámica que las berlinas y mayor polivalencia. Líder de la categoría desde su nacimiento. Si me tengo que remontar a unos años más atrás, elegiría el Nissan Patrol. Todavía sigo viendo muchos de ellos por variadas zonas geográficas de España.



NISSAN LEAF

Un coche diferenciador para abrir un nuevo concepto de movilidad para la marca, en el que creemos se desenvolverá el futuro. La apuesta de Nissan por los coches 'emisioneros' es total y la segunda generación del Leaf es totalmente vanguardista.



dado por las ventas. Y su historia continúa en nuestros días con la segunda generación que sigue siendo el referente.

Y de cara a un futuro ya inminente también un modelo que está dejando huella por su carácter innovador y que lleva años como abanderado de

la nueva movilidad: el Nissan Leaf, el coche eléctrico más vendido del mundo del que el pasado año se lanzó la segunda generación, con tecnologías innovadoras y un rendimiento y autonomía superiores. Y la historia continúa.

▶ El Micra es el modelo de acceso, algo más que un urbanita.



▲ Nissan lidera la movilidad eléctrica con dos modelos 'cero emisiones', el e-NV200 y el LEAF.



LA INTEGRACIÓN EN PSA ABRE A OPEL GRANDES POSIBILIDAD ES DE FUTURO, MANTENIENDO SU IDENTIDAD ALEMANA



Sello alemán



Opel es una marca con más de un siglo de historia. Aunque fue fundada con anterioridad, es en 1989 cuando comenzó a fabricar automóviles. Una historia que continúa a día de hoy, dejando numerosos hitos en la historia del automóvil y modelos icónicos que la han llevado a ser una marca puntera en Europa.

Opel llegó a España en los años 80, aprovechando la liberalización en la importación de automóviles que se produjo en aquella época. Pero su implantación en nuestro país se consolidó dos años después con la finalización del centro de producción de Figueruelas, en Zaragoza, el de mayor capacidad de producción por aquel entonces.

En 1982 salía de la cadena de montaje el primer Corsa,

Opel ha entrado en el Grupo PSA para seguir creciendo, pero se mantiene fiel a sus principios de ser 'alemana', y con una imagen propia en sus diseños.

***EL CORSA** significó la entrada de Opel en el segmento de los coches pequeños. Ha sido uno de los protagonistas de la historia de la automoción española. Además de haber **FABRICADO CERCA DE 10,5 MILLONES** en Zaragoza en sus cinco generaciones



un modelo siempre muy alabado por su atractivo aspecto y por hacer una gran utilización de su espacio dentro de unas dimensiones compactas. Y del que se han fabricado cerca de 10,5 millones de unidades en Zaragoza en sus

cinco generaciones. Desde entonces su gama se ha ido extendiendo a todos los seg-

mentos para ofrecer una amplia oferta, siendo precursora en algunos segmentos como el de los monovolumen compactos, donde ha lanzado al mercado numerosas soluciones innovadoras sobre todo con el Zafira y el Meriva.

Su integración en el Grupo PSA, le va a permitir aprovechar las sinergias de grupo para seguir creciendo. Pero seguirá siendo una marca alemana: fiel a sus principios y siempre poniendo su tecnología y sus llamativos diseños al alcance del mayor número de clientes posible. Opel llegará a más de 20 nuevos mercados de exportación en el año 2022.



◀ El GT-X es un concepto que adelanta un futuro SUV eléctrico y marca tendencia en diseño.



▲ Haciendo honor a su nombre, el Insignia es el modelo de vanguardia de la marca alemana por tecnología y presencia.



▲ El Opel Grandland X es el representante de la marca en el segmento de más éxito, el de los SUV compactos.

hablamos con...

Jorge Tomé, Director de Opel España y Portugal



Opel se ha incorporado a Groupe PSA, creando un auténtico campeón europeo. Después de un año de formar parte de Groupe PSA, Opel/Vauxhall vuelve a los beneficios.

DESDE LA FÁBRICA DE FIGUERUELAS

El 35 aniversario de Motor 16 casi coincide con el tiempo que lleva Opel implantada en España, ya que aunque su actividad comercial comenzó en 1981, el auténtico hito en nuestra historia fue la inauguración a finales de 1982 del centro de producción de Figueruelas, en Zaragoza.

Durante este tiempo, Opel ha jugado un papel muy destacado como marca iniciadora de tendencias y de soluciones de movilidad avanzadas. No debemos olvidar que hemos sido los creadores de algunos de los segmentos más importantes del mercado.

También, en seguridad Opel ha sido una referencia en estos 35 años; por ejemplo, siendo la primera marca

en Europa en dotar a toda su gama de turismos de airbags de gran tamaño o en ecología, al ser pioneros en equipar todos sus modelos con catalizador.

Eso sí, creo que la idea que teníamos hace 35 años de que los coches del siglo XXI serían parecidos a naves espaciales ha quedado claro que no se ha cumplido, aunque cualquier coche de hoy en día tenga más tecnología a bordo de la que tenían los vehículos espaciales de entonces.

SINERGIA DE GRUPO PARA MANDAR EN EUROPA

Últimamente, el gran cambio se ha producido hace escasamente un año cuando Opel se ha incorporado a Groupe PSA, creando un auténtico campeón europeo. Después de un año de formar parte de Groupe PSA, Opel/Vauxhall vuelve a los beneficios. La integración de fortalezas impulsará las sinergias entre Opel y Groupe PSA. Actualmente el grupo está reuniendo sus fuerzas, creando sinergias y explotando el potencial máximo de sus marcas. En este proceso, las sofisticadas tecnologías de Groupe PSA dan la mano a la mejor ingeniería alemana.

A nivel de producto estamos en un gran momento, este año hemos presentado muchas novedades. Insignia GSi, Grandland X y el nuevo motor 2.0 turbodiésel de 177 CV. En mayo mostramos a la prensa por primera vez el Combo Life y en julio dimos a conocer las nuevas motorizaciones en nuestra Gama X (Crossland X, Mokka X y Grandland X). Justo después del verano hemos lanzado el pequeño deportivo Corsa GSi y hace unos días convocamos nuevamente a los medios para que pudieran conducir el Combo en sus dos versiones, el familiar Combo Life y la versión comercial, Cargo.

Antes de final de año mostraremos el vehículo de concepto de marca que anticipa el futuro de los modelos Opel.

ADAPTÁNDONOS A LAS NUEVAS EXIGENCIAS

La industria del automóvil cambia continuamente. Desde hace unos años escuchamos continuamente eso de que «se van a producir más cambios en los próximos 5 o 10 años, que en los 50 o 100 anteriores», y desde luego es cierto. Las tecnologías, la forma de dirigirnos a nuestros clientes y, sobre todo, el concepto de movilidad que tienen nuestros clientes más jóvenes van a

suponer que entremos en una nueva era de la automoción.

Mucha gente joven no se comprará un coche, comprará soluciones de movilidad, acceso puntual al coche; un día un coche, otro día otro coche, sin coche, fin de semana o vacaciones con coche de alquiler; en definitiva, soluciones de movilidad en vez de tener la propiedad antigua del coche. Y a todo ello, los fabricantes debemos adaptarnos. También vamos a asistir a nuevos formatos de tienda con gran presencia digital donde la imagen de la marca tendrá un valor adicional.

El plan estratégico PACE! se basa en la electrificación de la cartera de productos de Opel. Uno de los principales objetivos de este plan es cumplir el límite de 95 gramos de CO₂ impuesto por la UE para 2020. Para entonces, Opel ya contará con modelos electrificados en el mercado, que incluirán el Grandland X como vehículo híbrido enchufable y el Corsa de nueva generación con una versión eléctrica con batería.

DEL CORSA AL KADETT

El Corsa significó la entrada de Opel en el segmento de los coches pequeños y, desde luego, ha sido uno de los grandes protagonistas de la historia reciente de la automoción española. Además de haber fabricado cerca de 10,5 millones en Zaragoza en sus cinco generaciones, el Opel Corsa siempre ha sido muy alabado, particularmente por su atractivo aspecto y por hacer una gran utilización del espacio dentro de unas dimensiones compactas.

El segundo modelo, que también hemos fabricado en Figueruelas en exclusiva para todos los mercados en sus dos generaciones, ha sido el Meriva. Cuando fue lanzado en 2003, la primera generación del Opel Meriva creó el segmento de los monovolumen pequeños.

Pero no me puedo olvidar del Kadett E de 1984. En su desarrollo, el objetivo era el de aumentar significativamente la eficiencia económica en comparación con su predecesor. La clave fue la reducción de la resistencia del aire. Después de 1.200 horas en el túnel de viento, el equipo de desarrollo fue capaz de anunciar 'misión cumplida'.



▲▼ De la fábrica de Figueruelas han salido ya más de 13 millones de coches desde su inauguración en 1982. Entre los modelos legendarios de la marca está el Kadett.





TRADICIÓN UNA DE LAS MARCAS CON MAYOR LEGADO HISTÓRICO Y QUE SIEMPRE HA SABIDO ESTAR A LA VANGUARDIA



El largo camino hacia la excelencia



Peugeot es una de las marcas más antiguas del automóvil y ha mantenido una trayectoria firme hasta nuestros días para convertirse en uno de los mayores fabricantes del mundo. Una trayectoria apoyada en la tecnología, el diseño y la búsqueda de la máxima calidad.

A principios del siglo XIX Peugeot comenzó a imprimir su emblema del león sobre herramientas de trabajo, para luego hacerlo también sobre molinillos de café, bicicletas, motos y, por supuesto, coches.

Una larga historia que le ha llevado a convertirse en el segundo fabricante europeo bajo las siglas PSA del grupo, que engloba también a Citroën que adquirió en 1974, la marca de nuevo cuño DS y la recién adquirida Opel. Casi 20 factorías se reparten por el mundo para fabricar en la actualidad todos sus modelos en producción.

DE LA MANO » del 205

Coincidiendo casi con el nacimiento de Motor 16,

Peugeot lanzó uno de los modelos más emblemáticos en la historia moderna de la marca, el 205. Un utilitario esencial en la motorización de nuestro parque automovilístico y que dio pie a una saga que hoy día continúa con la actual generación del 208.

Un modelo con versiones básicas y económicas,

pero también con variantes de carácter dinámico como el GTi, que han servido como imagen del modelo en la sucesión de generaciones. También respaldado por los éxitos deportivos en el mundial de rallyes y en el raid más duro del mundo, el París-Dakar.

El deporte siempre ha sido parte de la esencia de

Peugeot, estando presente en la primera carrera considerada como tal en la historia, la París-Burdeos de 1895.

DEL 505 » al 508

Uno de los segmentos en los que Peugeot ha estado siempre presente en España es el de las berlinas medias. El

***PEUGEOT 205 GTI.-** El 205 es sin duda uno de los modelos icónicos de la marca del león. Una de las referencias entre los utilitarios que han poblado nuestras carreteras y que ha dado lugar a una saga que hoy día continúa con el 208. La versión GTI en sus distintas generaciones es la más deportiva, con numerosos reconocimientos, incluso hoy en día.



ergonomía estrenada en el 3008 actual y la evolución del Peugeot i-Cockpit. Un interior muy amplio y una gran calidad de los materiales utilizados, para un ambiente moderno y refinado, que se antoja cercano al de las propuestas de marcas premium.

El Peugeot 505 fue la primera berlina de la marca fabricada en España. El nuevo 508, un verdadero escaparate tecnológico.

tima generación, como un amplio paquete de infoentretenimiento diseñado por la marca francesa.

En el apartado mecánico, el coche llegará con dos nuevas propuestas desarrolladas sobre la base del PureTech 1.6, con 180 y 225 CV. Esta última sólo disponible en la versión GT y asociada al cambio automático de 8 velocidades. Dentro de la oferta diésel, cuatro serán las opciones disponibles en la gama, con base en los

BlueHDi de 1.5l y 2.0l, de 130 CV (manual 6 velocidades) y 130, 160 y 180 CV (automático 8 relaciones).

EN LA ONDA » 3008 y 5008

Peugeot dispone de una completa gama en la actualidad, desde un pequeño utilitario, el 108, hasta el nuevo Rifter, un derivado de gran

504, ganador del galardón de 'Coche del Año en Europa' dio paso al 505 en 1980, que estuvo a punto también de obtener el prestigioso galardón. El 505 fue producido en la factoría de PSA en Vigo e instauró para la marca una tradición de prestigio en el segmento D que se ha mantenido hasta nuestros días con las consiguientes generaciones. Y que hoy continúa con el recién presentado 508, que mantiene el nombre de su antecesor.

El nuevo Peugeot 508, presentado en el pasado Salón de Ginebra, refleja la evolución de la marca de la mano de la tecnología más vanguardista y bajo el ADN actual de diseño en la marca francesa.

Está disponible con dos variantes de carrocería: sedán, pero con cierto estilo coupé en su zaga sin comprometer su habitabilidad. Y SW, con un gran volumen



El Peugeot 308 supone la proyección del modelo compacto de la marca hoy en día, que demuestra su evolución en un segmento tradicional.

de carga de 530 litros, que puede llegar a los 1.780 litros con todos los asientos abatidos.

Por dentro, también mantiene el estilo y la estudiada

capacidad de carga y habitabilidad. Y, por supuesto, no se ha resistido a la 'moda SUV'. Ya disponía en las anteriores generaciones en su gama de varios modelos

DISEÑO ES UN VALOR UNIDO A LA MARCA PARA CREAR PRODUCTOS EMOCIONALES Y QUE SIGUE SIENDO SEÑA DE IDENTIDAD

hablamos con...

Hélène Bouteleau, Directora de Peugeot España y Portugal

Se puede decir que Peugeot está viviendo un momento dulce en España. Dispone de una gama completa, presente en prácticamente todos los segmentos del mercado y con modelos exitosos en cada uno de ellos.

MÁS ALLÁ DEL AUTOMÓVIL
Precisamente hace 35 años, se produjo el lanzamiento del Peugeot 205, un modelo que ayudó a transformar la imagen de Peugeot. El Peugeot 205 es historia, pero muchos de sus elementos perviven en los modelos actuales de la marca, como el diseño redondeado y sin aristas, la línea dinámica, la amplia superficie acristalada, que da luminosidad al habitáculo y ligereza al conjunto, y la moldura que une los dos faros traseros, un rasgo de estilo presente en automóviles tan recientes como los SUV Peugeot 3008 y 5008 o el nuevo Peugeot 508. Actualmente, Peugeot dispone de una gama con una fuerte presencia

en los principales segmentos del mercado y que destaca por una imagen y un posicionamiento totalmente renovados. Sin embargo, los actuales compactos, urbanos, berlinas, vehículos, SUV que llevan el emblema del León tienen varios rasgos en común que, además, los integran plenamente en la identidad y en la historia centenaria de la marca.

A bordo de todos ellos se puede vivir una experiencia al volante intensa y tecnológicamente avanzada, que se manifiesta tanto en sus prestaciones y sus funciones de ayuda a la conducción como en el revolucionario Peugeot i-Cockpit, que apuesta por

una configuración ergonómica e innovadora del puesto del conductor, que recibe toda la información sobre el vehículo y su ruta de un modo intuitivo y atractivo, sin tener que apartar los ojos de la carretera.

En el apartado del diseño y los acabados, la gama Peugeot destaca por un estilo elegante con una fuerte tendencia dinámica, que apela a la emoción, y por un interior confortable en el que se refleja un elevado nivel de calidad y de cuidado por los detalles. Estos dos rasgos sitúan a Peugeot como un gran referente entre las marcas generalistas de alta gama.

Más allá del automóvil, Peugeot lleva su vocación tecnológica, su compromiso con el medio ambiente y su apuesta por un diseño atractivo y práctico a sus otros productos, como sus scooter, bicicletas y patinetes, que le convierten en un proveedor de movilidad único en el mundo.

LÍDER EN ESPAÑA

Se puede decir que Peugeot está viviendo un momento dulce en España. Dispone de una gama completa, presente en prácticamente todos los segmentos del mercado y con modelos exitosos en cada uno de ellos. La oferta de la marca está perfectamente adaptada a las futuras normativas anticontaminación, que cada vez son más severas y se basan en datos que se van acercando más al uso real del automóvil que están haciendo los conductores europeos. Además, responde plenamente a las expectativas y a los gustos del cliente español, como demuestran los datos de venta.

En los primeros nueve meses de 2018, Peugeot es la marca líder en el mercado español, con 101.773 turismos y vehículos comerciales matriculados y una cuota del 8,5 por ciento, unas cifras que suponen un crecimiento del 16 por ciento respecto al mismo periodo del año pasado.

La fuerte apuesta de Peugeot por su gama SUV se ha traducido en el liderazgo de este segmento en el mercado español, con 40.626 matriculaciones y un 9,6 por ciento de penetración. El Peugeot 3008 ha sido el turismo más vendido en España durante el mes de septiembre. Peugeot se ha convertido en una marca de referencia SUV en España. Las matriculaciones de Peugeot 2008, 3008 y 5008 suponen ya casi la mitad de los turismos comercializados por la Marca en nuestro país.

En vehículos comerciales, Peugeot es líder del mercado, con 26.767 matriculaciones y una cuota del 16,3 por ciento.

La recta final de año viene con

importantes novedades en la gama, con el lanzamiento del Peugeot Rifter y las nuevas generaciones del Peugeot 508 y el Peugeot Partner.



UNA AUTÉNTICA REVOLUCIÓN

El sector del automóvil se enfrenta a una auténtica revolución, que provocará cambios en muchos paradigmas que estaban asentados desde hace décadas.

La transición energética es el desafío que está llenando las portadas, por las restricciones al diésel en algunas grandes ciudades y los ambiciosos objetivos de reducción de emisiones que se están marcando desde las instituciones europeas. En este sentido, Peugeot está listo. Actualmente, toda su gama cumple las futuras actualizaciones de la norma Euro 6, incluso teniendo en cuenta el protocolo de medición WLTP. Además, la marca acaba de presentar su nueva tecnología híbrida enchufable, que se estrenará en 2019 en el nuevo Peugeot 508 y que garantiza altas prestaciones con una eficiencia energética que marcará nuevas referencias en el mercado. Peugeot también prevé lanzar una nueva generación de vehículos totalmente eléctricos en 2019, con una autonomía y unas prestaciones que marcarán la diferencia.

Otra transformación que veremos en los próximos años será la del coche autónomo. Ya el nuevo Peugeot 508 incorpora innovaciones tecnológicas que anticipan algunas de sus funciones. Peugeot ha plasmado su visión sobre el futuro de la movilidad en el concept-car Peugeot E Legend Concept. Eléctrico, autónomo y con un diseño inspirado en el mítico Peugeot 504 Coupé, manifiesta el compromiso de la Marca con la eficiencia, el medio ambiente y la seguridad, que no debe nunca dejar de lado el placer de conducir, el confort, las prestaciones y la estética en el automóvil.

DEL 205 AL 3008

El Peugeot 205, lanzado en 1983, supuso una ruptura estilística para la marca, que pasó de ser conocida por sus grandes berlinas tradicionales, como los Peugeot 504 o 505, a tener una posición sólida entre el público juvenil con un vehículo urbano de estética moderna y vocación deportiva, con hitos como el legendario Peugeot 205 GTi. Además, este modelo abrió una nueva era en la historia de la competición de la marca que llega hasta nuestros días, con el compromiso de Peugeot con las jóvenes promesas de los rallies, como demuestra la Peugeot Rally Cup Ibérica o las recientes victorias de los Peugeot 2008 DKR y 3008 DKR en el Dakar.

Más recientemente, el Peugeot 308 ha marcado un antes y un después en la historia de la Marca, al ser un modelo clave en la estrategia de 'montée en gamme', que tiene como objetivo afianzar a Peugeot como una marca generalista premium. Sus innovaciones como la plataforma EMP2, garantía de eficiencia y prestaciones, o el puesto de conducción Peugeot i-Cockpit son la base de un éxito con la calidad percibida, la tecnología y las prestaciones como señas de identidad.

Por último, destacaría el Peugeot 3008, que introduce una nueva forma de entender lo que es un SUV, incluyendo en la ecuación un estilo dinámico y atractivo, un interior muy cuidado, que destaca por su habitabilidad y su confort, y un importante arsenal tecnológico en el que destaca la nueva versión del Peugeot i-Cockpit, con un revolucionario cuadro de instrumentos digital y el innovador i-Cockpit Amplify, que convierte cualquier trayecto en un viaje capaz de estimular todos los sentidos.

SIEMPRE EN PRIMERA LÍNEA

La historia de Peugeot no se entiende sin la competición, verdadero banco de pruebas para el desarrollo de soluciones que luego se extrapolan a la serie. Sus éxitos más destacados en su historia moderna los ha logrado en pruebas de resistencia, rallies y, sobre todo, en la prueba más dura en tierra, el París Dakar. Con 7 participaciones oficiales ha logrado vencer la carrera en 6 ocasiones, con los Peugeot 205 Turbo 16, 405 Turbo 16, 2008 DKR y 3008 DKR.



de esta tipología, pero lejos de las cualidades de los modelos actuales. Sí porque dispuso de sendos SUV desarrollados conjuntamente con Mitsubishi sobre la base de los modelos japoneses, pero el 4008 desapareció de su portfolio. El único modelo disponible era el 3008, un crossover, pero con un concepto lejano a lo que se espera de un SUV hoy día. El 508 tenía una versión crossover y actualmente, el 2008 ofrece esta filosofía.

Pero es con el lanzamiento del 3008 con el que Peugeot cuenta con un SUV moderno, de cuidado diseño y con la última tecnología en equipamiento y sistemas electrónicos de ayuda a la conducción. Un modelo con una excelente acogida y numerosos reconocimientos desde su lanzamiento.

El 5008 es una variante

PEUGEOT Y EL DISEÑO

Peugeot es un fabricante que en su entramado industrial va más allá del automóvil. Y que apuesta fuertemente por el diseño, para lo que dispone de un departamento específico, el Peugeot Design Lab, que transforma en obras de arte desde elementos cotidianos a diferentes tipos de vehículos, dándoles una imagen con una visión original y futurista. El Sea Drive Concept, por ejemplo, refleja una nueva forma de interpretar el puesto de pilotaje de un barco



▼▼ Del 205 al 3008, dos estrellas de la marca que manifiestan la evolución del automóvil en los últimos 35 años.



ELECTRIFICACIÓN PEUGEOT TRABAJA A FONDO EN LA PROPULSIÓN ELÉCTRICA. EN 2019 TENDRÁ VARIOS MODELOS PLUG-IN



▲ Peugeot ha sido una de las primeras en ofrecer en su catálogo un coche eléctrico, el iOn. Aquí, cómo sería un punto de recarga diseñado por la marca.



carga rápida. También podrá hacerse por inducción. El Peugeot e-Legend Concept ofrece una conducción autónoma, con cuatro modos de conducción para elegir la forma en que se mueve, más dinámica o pausada, o para que el conductor tome los mandos. Cuenta con un asistente personal accionado por la voz y adaptado a la conducción autónoma, y es capaz de entender y comunicarse

con mayor amplitud, con capacidad hasta 7 plazas gracias al aprovechamiento de sus 11 centímetros extras de longitud de carrocería. Comparte también las mismas mecánicas con potencias entre 131 y 180 caballos, aunque añade una variante diésel básica de 100 caballos de potencia.



▲ En el interior de los últimos modelos de la marca en ver la luz, destaca el innovador Peugeot i-Cockpit, con un ergonómico salpicadero que configura un excelente puesto de conducción.

HACIA LA **eficiencia máxima**

Peugeot ya está trabajando en la electrificación de su gama. Si bien, ha sido una de las primeras marcas en contar con un coche cien por cien eléctrico, con el pequeño iOn, y de montar el primer híbrido con un propulsor diésel, su paso en la reducción de emisiones se había centrado en lograr la máxima eficiencia en sus motores de combustión diésel y gasolina.

Pero ya prepara una ofen-

siva hacia el desafío en la máxima reducción de emisiones contaminantes. Primero con dos versiones híbridas enchufables del 3008 para 2019: HYBRID4, que estará disponible en septiembre, y el 3008 HYBRID que llegará unos meses después. El 3008 HYBRID4 cuenta con un motor 1,6 litros de gasolina que rinde 200 CV, y dos motores eléc-

tricos de 109 CV (uno para cada eje), para una potencia conjunta de 299 CV. Está alimentado una batería de iones de litio de 12,2 kWh de capacidad. Anuncia una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos, con una autonomía en modo eléctrico de 50 km.

El 3008 HYBRID utiliza el mismo bloque 1.6l pero con un menor rendimiento

de 180 CV, complementado con un solo motor eléctrico de 109 CV para una potencia conjunta de 224 CV y una autonomía en eléctrico, también de 50 km. El mismo sistema, con el mismo rendimiento que en el futuro 508 HYBRID, que será el siguiente híbrido enchufable tras las dos versiones del 3008, ya en 2020.

En el reciente Salón de París Peugeot también nos daba pistas sobre su programación para lanzar un eléctrico cien por cien, a través de un bonito prototipo denominado e-Legend Concept.

Refleja la forma de lo que para Peugeot será el placer de conducir en el futuro ante la revolución tecnológica que está viviendo el automóvil. Para dar forma a su visión tecnológica, el Peugeot e-Legend Concept se sumerge en la historia de la marca y proyecta los rasgos



▲► El futuro toma forma en el e-Legend, un concept eléctrico y autónomo, con un guiño hacia el pasado de la marca en su diseño.

sobre el presente de uno de sus modelos míticos, el 504 Coupé.

El Peugeot e-Legend Concept está movido por un motor eléctrico que rinde 462 CV, dotado de una batería de 100 kWh. Dispone de tracción a las cuatro ruedas, siendo capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de



cuatro segundos, con una velocidad máxima de 220 km/h. Dispone una autonomía de 600 kilómetros ba-

jo las condiciones del ciclo WLTP y se puede recargar de forma casi completa en 25 minutos en un punto de

en 17 idiomas. Una versión adaptada de este sistema a los vehículos de serie de la marca estará disponible de aquí a dos años.



ELECTRIFICACIÓN RENAULT ES PIONERA Y EN 2020 LANZARÁ VERSIONES HÍBRIDAS DE CLIO Y PLUG IN DE CAPTUR Y MÉGANE



Estrategia de futuro



Sobre su experiencia de marca y con toda la tecnología de que dispone, Renault avanza con pasos firmes hacia el futuro y marca su camino hacia la movilidad sostenible que proyecta ya hoy sobre diferentes conceptos.

Renault está presente en casi todos los segmentos del mercado, con una gama muy competitiva, totalmente actual y renovada. Un proceso que ha transcurrido de la mano de Laurens van den Acker, que en 2009 sustituyó a Patrick Le Quément como jefe de diseño de la marca. Este movimiento supuso un momento importante para Renault, que necesitaba un cambio conceptual para dar un aire nuevo a sus productos. El holandés logró ese cambio de rumbo, en un ciclo que comenzó con el Clio y termi-

nó con el Koleos, imprimiendo a sus coches el aire emocional que habían perdido para lograr un compromiso ejemplar entre diseño y funcionalidad, con un ADN estilístico diferenciador.

NUEVAS FORMAS de movilidad

Pero Renault también trabaja en el futuro en su centro de diseño. Es la marca que antes ha apostado por el coche eléctrico, creando una diversificada oferta comercial, que se mueve por nuestras calles desde 2011:

Fluence ZE, Kangoo ZE, Twizy y Zoe. Coches adaptados para moverse en ciudad y que abren la puerta a las nuevas formas de movilidad. El Zoe, en formato de pequeño utilitario, habitable y funcional, proyecta la evolución de esta tecnología y ha ido mejorando su rendimiento para ofrecer una autonomía práctica de 300 kilómetros reales con la nueva normativa WLTP.

El plan estratégico trazado por la marca sigue su camino y, Carlos Ghosn, Presidente Director General del Grupo Renault,

ya ha anunciado las próximas etapas de la electrificación de la gama Renault bajo el programa «Drive the Future»: Renault K-ZE, un nuevo vehículo eléctrico asequible que empezará a comercializarse en China en 2019. Y junto a esta, versiones híbridas e híbridas recargables en 2020 en tres de sus vehículos más populares: Clio será híbrido y Captur y Mégane, híbridos enchufables.

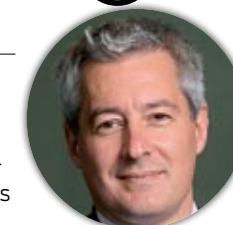
En el Salón Mundial del Automóvil de París, Renault cerraba la trilogía conceptual que da forma a sus planes para lo-

▼ Una clara apuesta por la electrificación desde hace años, pone a Renault en vanguardia de la nueva movilidad.



hablamos con...

Iván Segal, Director general de Renault Iberia



Si tengo que elegir una gama que represente la historia de Renault en España en estos años, tengo que hablar de Mégane, que ha sido y es la referencia del segmento C en España.

RENAULT HA SEGUIDO ENRIQUECIENDO SUS ATRIBUTOS FUNDAMENTALES DESDE EL ÉXITO

Renault como marca, en 1983, ya capitalizaba muchas de las virtudes que ostenta hoy en día. Una historia que arranca en 1898, con una gran tradición deportiva y el protagonismo en la democratización del automóvil tanto en Francia, con el 4/4, como en España, con el 4L y el R5. De hecho en España Renault fue pionera en la fabricación de automóviles a gran escala, una historia que comenzó en 1953. Hace 35 años, Renault era sinónimo de 'mecánica y confort', siendo ya enormemente conocida por los españoles e, igual que ahora, era líder destacada del mercado de turismos y derivados en España. Partiendo de estas bases, la marca Renault ha ido añadiendo, durante los años siguientes, atractivos a su ya sólida imagen ante los consumidores españoles. A grandes rasgos, primero fueron los monovolúmenes (Twingo, Scénic y Espace), que revolucionaron la manera de entender el automóvil y crearon nuevos segmentos que demandaban los clientes de la época. Modelos inteligentes, habitables y modulares al servicio de la familia. Más adelante fue la seguridad, de la que fue pionero en los años 90 y que no ha abandonado ya los genes de la marca, siempre a la vanguardia en equipamientos de seguridad y, lo que es más importante, ofreciéndolos de serie en todas las versiones.

Posteriormente, y en colaboración con Fernando Alonso, Renault escribió las páginas más gloriosas del automovilismo español, entrando en el corazón de todos los hogares a través de los dos campeonatos del mundo de Fórmula 1, logrados en 2005 y 2006. Más actualmente, en concreto desde 2011, Renault ha añadido a su bagaje ser pionero en ofrecer la movilidad sostenible al alcance de todos, a través de su gama Z.E. 100% eléctrica y cero emisiones.

En definitiva, Renault ya poseía una imagen excelente en 1983, que sustentaba su liderazgo en el mercado y, en estos 35 años, ha seguido enriqueciendo sus atributos fundamentales.

RENOVACIÓN ACTUAL DESDE EL DISEÑO

Renault ha seguido creciendo y añadiendo elementos que son importantes para los consumidores de hoy en día, sin deterioro de los atributos del pasado. Por ejemplo, a través de la mano de Laurens van den Acker, director de diseño de Renault, la marca ha renovado por completo toda su oferta y se ha adaptado a los gustos de los clientes de hoy. Para ello, ha desarrollado una variada oferta de crossovers en todos los segmentos del mercado, de línea muy atractiva, de forma que actualmente presenta la gama más joven

con un diseño innovador que responde a las necesidades de los clientes de hoy.

El momento actual es, pues, idóneo, y de ello se deriva el liderazgo absoluto en el mercado español de turismos y derivados por tercer año consecutivo.

EL FUTURO PASA POR EL CUIDADO AL MEDIOAMBIENTE Y REDUCIR A CERO LOS ACCIDENTES

Renault ha tenido siempre una visión humana del automóvil, y ha estado siempre preocupada por el confort y la seguridad del conductor y de los ocupantes. Luego, el desarrollo tecnológico ha ido dando forma a estas expectativas de manera creciente.

El principal reto es precisamente continuar así, a la escucha del cliente y anticipando sus gustos y necesidades.

En esa línea, los retos futuros pasan por el cuidado al medioambiente y por contribuir al objetivo de cero accidentes. Y para ello, Renault trabaja desde hoy en día en la tecnología 100% eléctrica cero emisiones, en la conectividad completa en el interior de los modelos, y en el vehículo autónomo, del que ya ha presentado varios prototipos (Symbioz, Trezor, EZ GO...), que ya están siendo testados en las carreteras europeas y que darán respuesta a las expectativas del consumidor de un futuro próximo.

EL MÉGANE COMO LA GRAN REFERENCIA

Si tengo que elegir una gama que represente la historia de Renault en España en estos años, tengo que hablar de Mégane, que ha sido y es la referencia del segmento C en España.

A lo largo de sus cuatro generaciones, ha sido la gama más vendida en España en los últimos 20 años, ostentando el récord absoluto de ventas en un año en la historia de nuestro país, en 2004, con más de 117.000 unidades.

Además, siempre ha tenido una parte de sus carrocerías fabricadas en España, siendo el mayor emblema del 'made in Spain' de Renault.

Mégane ha destacado históricamente por su calidad, su confort, su seguridad, su equipamiento tecnológico, su conectividad y su diseño, gozando del favor de los clientes españoles, que lo han situado líder anual en 12 ocasiones, 9 de ellas consecutivas entre 2003 y 2012.





EL PLAN ESTRATÉGICO DE RENAULT SE ASIENTA SOBRE 4 PILARES: ELÉCTRICO, CONECTADO, AUTÓNOMO Y COMPARTIDO



el EZ-PRO desarrollado como vehículo de reparto y que mostró en el Salón de Hannover; y el EZ-ULTIMO presentado en París y que proyecta la experiencia de movilidad premium. Así Renault se ha convertido en el primer fabricante en proponer una familia completa y complementaria de vehículos robotizados.

Son el resultado de la aplicación de las tecnologías desarrolladas por Renault o bajo la batuta de la Alianza. Y también en el programa «Open Innovation», con socios externos. Todo para sustentar el plan estratégico «Drive the Future» (2017-2022) del Grupo Renault, que se asienta sobre cuatro pilares: eléctrico, conectado, autónomo y compartido.

El Renault EZ-GO es un vehículo a la vez que un servicio y refleja el ADN 'Easy Life' de la marca para una experiencia de movilidad agradable y práctica. Para utilizarlo como servicio de movilidad, se podrá reservar en un smartphone o directamente en una estación para su uso. Los pasajeros podrán ocupar el tiempo

▼ Captur, Kadjar y Koleos conforman la gama de crossovers de Renault.

▲ El espíritu deportivo siempre ha acompañado a Renault, que acaba de recuperar la marca Alpine y también ha lanzado el nuevo Mégane RS, más potente y capaz que nunca.

gar una movilidad sostenible para todos, ahora y en el futuro. Vehículos cero emisiones y autónomos para dar respuesta a las necesidades de los consumidores y ofrecer las necesarias soluciones de movilidad, tanto en posesión como compartidas.

El futuro de la movilidad será eléctrico, conectado y autónomo. Y se podrá elegir entre conducir o dejarse conducir. Vehículos que ya no serán productos aislados sino que formarán parte integrante de su entorno, con servicios de movilidad que se integrarán en las ciudades inteligentes

gracias a las tecnologías conectadas.

CONDUCIENDO

» hacia el futuro

El Grupo Renault continuó mostrando su visión del futuro a través de sus prototipos. En 2017 presentó el SYMBIOZ Concept y el SYMBIOZ Demo car. Y este año 2018 ha presentado su visión del futuro de la movilidad compartida a través de tres conceptos: el EZ-GO presentado en el Salón de Ginebra;

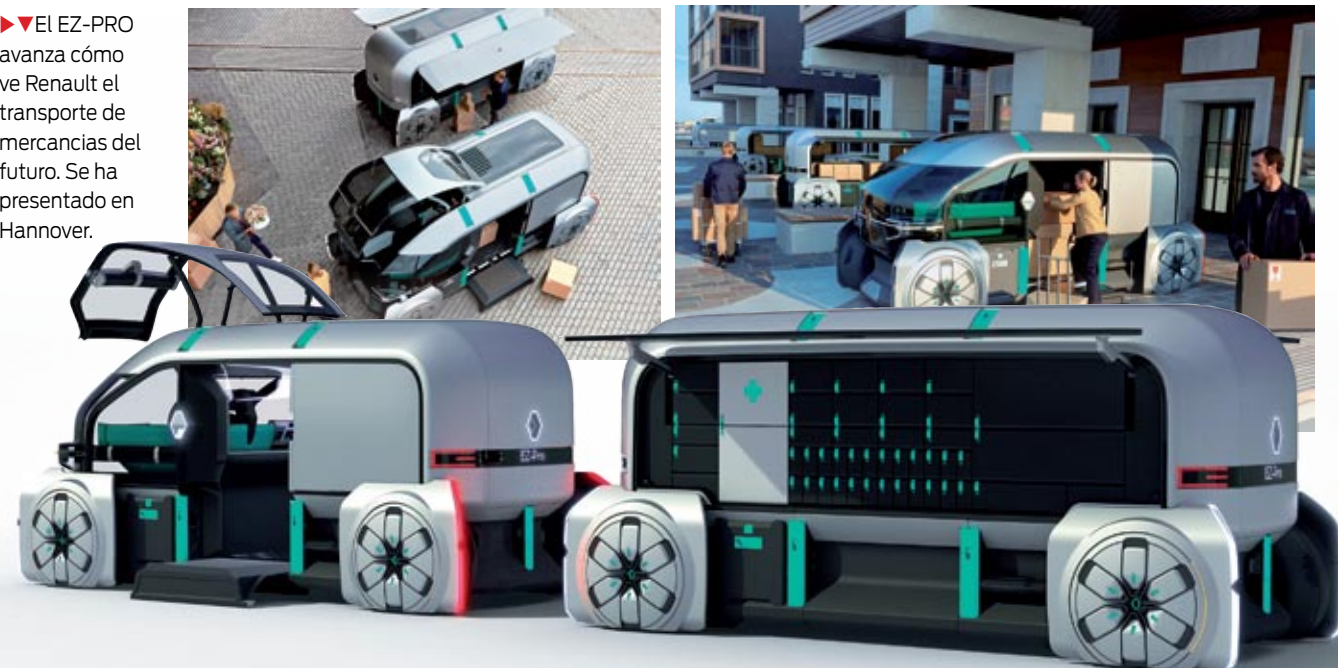


▲ El EZ-GO es un vehículo pero también un servicio de movilidad individual o en grupo.

po libre leyendo, trabajando, entreteniéndose, disfrutando de las vistas de la ciudad, durmiendo, etc. El precio del servicio será asequible, con un ratio tarifa/kilómetro muy interesante. Un servicio para todo tipo de usuarios, pensado tanto para trayectos de un solo pasajero, en grupo o compartido con otros usuarios.

El EZ-PRO se centra en soluciones de reparto, siendo capaz de transportar tras de sí hasta un máximo de cuatro vagones eléctricos autopropulsados y autónomos.

► El EZ-PRO avanza cómo ve Renault el transporte de mercancías del futuro. Se ha presentado en Hannover.



◀ EZ-ULTIMO, un salón rodante con nivel 4 de conducción autónoma. Se ha mostrado en París.

ofrecer una visión inédita y premium de la movilidad compartida.

Renault se mueve con paso firme hacia el futuro.

Y el Renault EZ-ULTIMO es un vehículo robotizado –sin puesto de conducción– dotado de una capacidad de conducción autónoma de nivel 4. Es capaz de gestionar la distancia con respecto al vehículo que tiene delante, de permanecer en su carril, de cambiar de carril (para adelantar, por ejemplo) y de girar en una intersección. También es capaz de ponerse a resguardo en un lugar seguro. Su diseño es uno de los elementos diferenciadores, con una amplia habitabilidad y un interior refinado para



MARCA INDEPENDIENTE SEAT VIVE UNA FRUCTÍFERA ETAPA; CUPRA NACE PARA CREAR SUS PRODUCTOS MÁS DEPORTIVOS



hablamos con...

Mikel Palomera, Director General de Seat España



Las ventas globales de la compañía alcanzaron un nuevo récord en el pasado mes de septiembre: desde enero de 2018, Seat ha entregado 415.600 coches en todo el mundo

Seat, al igual que el resto de la sociedad española, ha experimentado una gran evolución tanto en productividad como en calidad. Tres décadas en las que nuestra compañía ha aumentado sobremedida su gama de producto. De esta forma, al tradicional icono de la marca, el Ibiza, se unió el León, como segundo pilar de la compañía, dos modelos que siguen siendo referentes en las ventas de Seat. Además, hay que destacar la llegada en los últimos años de la nueva gama SUV con el Ateca, Arona y ahora el Tarraco, tres modelos fundamentales que completan una oferta atractiva para todo tipo de clientes. Y la marca independiente Cupra, especializada en desarrollar los modelos más deportivos y de competición.

desarrolla y fabrica automóviles en España, es el primer inversor industrial en I+D en España, representa el 1 por ciento del PIB español, tiene una de las fábricas más grandes y flexibles del Grupo Volkswagen a nivel mundial, exporta un 80 por ciento de su producción a más de 80 países de los cinco continentes... En definitiva, Seat es mucho más que una compañía de automóviles y contribuye enormemente en la economía del país.

UN NUEVO ECOSISTEMA DE MOVILIDAD

El sector del automóvil se encuentra ante los mayores retos de toda su historia. La transformación digital (coche conectado, coche autónomo), la llegada de tecnologías y combustibles alternativos, y los cambios de hábitos y del modelo entre el concepto de la propiedad y el del uso, van a variar de manera relevante el actual modelo de negocio. En este aspecto, debemos evolucionar y hacer más fácil el acceso a esta nueva movilidad a las nuevas generaciones. Nosotros sabemos hacer coches, ahora hay que crear un ecosistema de movilidad y servicios alrededor, creando una experiencia de movilidad fácil que siga atrayendo a los clientes jóvenes. Indudablemente, tal y como marca la tendencia actual, habrá una mayor regulación del tráfico en el centro de las ciudades, que junto a la conducción autónoma, la electrificación, y el uso de combustibles alternativos como el gas natural, modificarán los criterios de movilidad y las necesidades.

RÉCORD DE VENTAS

A nivel económico, la evolución también es muy destacada. Después de pasar años complicados, las ventas de Seat han aumentado considerablemente y, en la actualidad, podemos decir que estamos en el mejor momento de nuestra historia. Sin ir más lejos, las ventas globales de la compañía alcanzaron un nuevo récord en el pasado mes de septiembre: desde enero de 2018, Seat ha entregado 415.600 coches en todo el mundo, un 17,1% más que en el mismo periodo del año pasado. Una cifra que supone el mejor resultado en la historia de la marca y supera el registrado entre enero y septiembre del año 2000 (394.400 coches vendidos).

Otro avance importante ha sido en cuanto a seguridad y tecnología, ya que los modelos de Seat cuentan en la actualidad con la última tecnología si hablamos de sistemas de ayuda a la conducción y, por supuesto, de conectividad. Además, la percepción de nuestra marca ha mejorado considerablemente no solo en nuestro país, sino también en el continente europeo. No hay que olvidarse que Seat es la única compañía que diseña,

CINCO GENERACIONES DEL SEAT IBIZA

Sin duda, el Ibiza, todo un icono para SEAT y nuestro modelo de mayor éxito, con más de 5,6 millones de unidades vendidas. Además, su lanzamiento en 1984 casi coincide en el tiempo con el nacimiento de Motor 16 -en 1983-. Cinco generaciones y 34 años después, el Ibiza sigue siendo un referente gracias a la combinación de la tecnología más avanzada, un diseño espectacular, un gran dinamismo, una habitabilidad líder en su segmento... y todo ello con una relación calidad-precio difícil de igualar por sus competidores.



Nace una nueva marca

Seat sigue creciendo y este año ha creado CUPRA como marca independiente, centrada en el desarrollo de los modelos más deportivos pero de altísima calidad en su ejecución y en una experiencia diferenciada para sus clientes en busca del segmento premium.

Seat ha vivido diferentes etapas desde su creación, incluso desde que pasó a formar parte del Grupo VW. Pero es ahora, en los últimos años, cuando ha encontrado su sitio dentro del consorcio alemán, su propia línea con la que identificarse plenamente. Un momento en auge que le permite disponer de la gama más extensa y competitiva de que ha disfrutado nunca. Y tam-



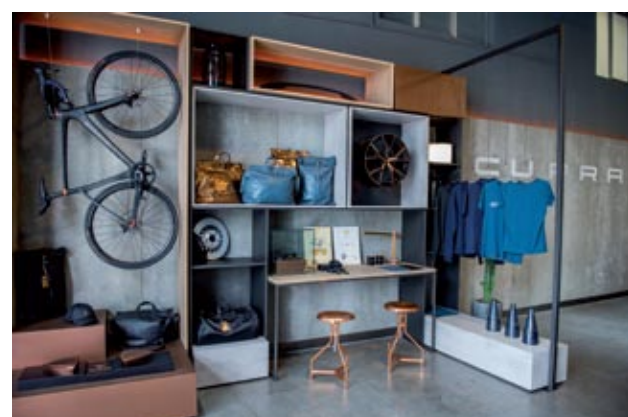
▲ La 'doble C' del logo representa los valores de la marca Cupra.

bién escindir sus modelos más deportivos en una nueva marca, alrededor de una filosofía que la permite distinguirse.

Las versiones más deportivas de Seat siempre iban unidas a la denominación Cupra. Pero desde este año, Cupra supone mucho más dentro de la marca, aunque siga representando, como siempre, prestaciones y deportividad máxima.



▲ Capacidad y tecnología para desarrollar los coches más prestacionales y dinámicos, y también modelos de competición.



▲ Cupra es más que una marca; representa una experiencia para sus clientes, a los que ofrece una línea exclusiva de productos.

CUPRA» Sello propio

Y es que en febrero de este año se presentó como una marca independiente, con personalidad propia sustentada sobre una serie de valores identificativos como son la sofisticación, la pa-

sión y la deportividad. Una identidad propia alimentada por originales e innovadoras propuestas, tanto en términos de producto como de experiencias para sus clientes; es el universo Cupra: coches con carácter diferenciador.

Luca de Meo, presidente de Seat, explicaba acerca de Cupra en su presentación como marca «que supone una gran oportunidad para nuestros clientes, para nuestros dealers y para Seat. Con Cupra estamos haciendo una declaración de amor

a nuestra industria y a los apasionados de la misma. Cupra es una marca especial para personas especiales».

Como marca independiente cuenta con un logotipo propio, mostrado en su presentación, con dos 'ces' entrecruzadas, una inspira-



CLIENTE ALREDEDOR DE CUPRA HAY MÁS QUE COCHES; SE HA CREADO EL UNIVERSO CUPRA CON EXPERIENCIAS ESPECÍFICAS

da en la actitud de las civilizaciones tribales, y la otra representando estilo, deportividad y la belleza de la simetría. Un símbolo para transmitir los valores de Cupra.

SUS VALORES» Cuatro pilares

Cupra, la nueva marca de Seat, se sustenta sobre cuatro pilares que ellos definen de la siguiente forma:

Garaje. Cupra desarrollará conjuntamente con

▶ Cupra Ibiza, aun como prototipo, pero que verá la luz próximamente.



Seat modelos de altas prestaciones para crecer de forma independiente. **Racing.** Cupra, basada

en la experiencia del equipo Seat Sport, lleva impreso en su ADN la competición. Por esto motivo desarrolla-

rá su propio programa de competición bajo la nueva denominación Cupra Racing. Así, ya ha presentado

CUPRA ATECA

Cupra ha empezado a comercializar su primer modelo sobre la base del Ateca. Un SUV compacto de aspecto musculoso dotado del motor 2.0 TSI, que rinde 300 CV y está asociado al cambio automático DSG de 7 velocidades. Dispone de tracción total 4 Drive, lo que junto a una estudiada puesta a punto y a los diferentes asistentes electrónicos (como el Control Dinámico de Chasis (DCC) con amortiguadores adaptativos, entre otros elementos), ofrece un comportamiento

dinámico capaz de proyectar sobre el asfalto todo su potencial. Porque es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 5,4 segundos, con una velocidad máxima de 245 km/h. Muy bien equipado, cuenta con numerosas posibilidades de personalización y, entre sus diversas fórmulas de compra está la llamada Cupra Care, que incluye garantía, mantenimiento y servicios de movilidad durante cinco años, así como un seguro a todo riesgo durante el primer año por 200 euros.



▶ Equipamiento exclusivo, en un ambiente refinado y dinámico, con detalles de marca. Asientos deportivos tapizados en Alcantara.



▶ El Cupra Ateca está movido por el motor 2.0 TSI, que rinde nada menos que 300 CV de potencia, con un par máximo de 400 Nm entre 2.000 y 5.200 rpm.



▶ La competición es parte del ADN de Cupra. Ya ha desarrollado dos modelos, el TCR y el Cupra e-Racer, de propulsión eléctrica.

CUPRA E-RACER

Primer turismo de competición cien por cien eléctrico con el que Cupra participará en el futuro campeonato de turismos eléctricos. Está basado en el Seat Cup Racer de gasolina y está dotado de cuatro motores eléctricos, que ofrecen una potencia continua de 300 kW (408 CV), alcanzando un techo de potencia de hasta 500 kW (680 CV). El par máximo es de 500 Nm en modo continuo, alcanzando

960 Nm cuando se emplean los 500 kW de potencia máxima. Los motores van situados en la parte posterior del e-Racer –dos para cada una de las ruedas del eje trasero–. Sus prestaciones son espectaculares, siendo capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,2 segundos, de 0 a 200 km/h en 8,2 segundos y superar los 270 km/h de velocidad punta.

su primer modelo de competición, el Cupra TCR, que está cosechando éxitos en los campeonatos TCR continentales, europeos y regionales (CER, en España), el Campeonato Mundial de Turismos (WTCR), y otras copas como el ETCC y pruebas de resistencia.

También, como muestra de su capacidad tecnológica, tras su presentación como marca independiente ha mostrado el Cupra e-Racer, un turismo deportivo impulsado con energía eléctrica con nada menos que 408 caballos.

Distribución. Cupra aprovecha la red de concesionarios de Seat, pero de forma más exclusiva para su distribución, por lo que utilizará un total de 277 concesiones de todo el mundo –29 en España–. Éstos disponen, de forma exclusiva de su espacio Cupra personalizado. Aquí ofrecerá todos sus productos e información acerca de las experiencias y actividades que dispone la marca para sus clientes.

Experiencias y lifestyle. La marca se dirige a personas con un espíritu de vida deportivo, sofisticado y funcional. Para ello Cupra colabora con otras compa-



▶ El Cupra TCR está presente en el Mundial de Turismos (WTCR), donde está cosechando importantes éxitos.

ñas de diferentes ámbitos, con las que desarrolla nuevas líneas de accesorios, complementos e incluso bicicletas, entre otros proyectos.



▶ Detalles Cupra específicos como la doble salida de escape o las llantas de diseño propio.





APUESTA SUV A LOS CONOCIDOS KODIAQ Y KAROQ SE UNIRÁ EL PRÓXIMO AÑO UN NUEVO MODELO BASADO EN EL VISION X



La funcionalidad se hace emocional

Skoda ha mantenido siempre una trayectoria firme para asentarse, de la mano de Volkswagen, como un gran fabricante, ofreciendo en la actualidad una gama muy completa, moderna y funcional, que también apuesta por el diseño.

Skoda es una de las compañías de vehículos más antiguas del mundo, pues su nacimiento data de hace más de 120 años. A finales del siglo pasado, en 1991, entró a formar parte del Grupo VW, que se hizo con el total de las acciones en el año 2000. Era el comienzo de una nueva etapa, del renacimiento de la marca del que ha podido, por lo tanto, ser testigo Motor16. Aprovechando la tecnología del Grupo ha ido configurando una gama cada vez más completa sobre la base de la excelencia, pero siempre con una filosofía propia.

Todos los modelos de Skoda destacan por el aprovechamiento del espacio interior, que se traduce en unos habitáculos con unas cotas de confort muy amplias y unos maleteros con un vo-



▲ El Vision X es un atractivo vehículo que nos desvela fielmente las formas del que será el nuevo SUV de la marca checa, un modelo que se situará un escalón por debajo del Karoq en cuanto a tamaño.

lumen récord en casi todos los segmentos en los que están presentes. También por su racionalidad y funcionalidad, que se proyecta en ingeniosas soluciones bajo la filosofía 'Simply Clever', que

invade sus modelos de innovadoras ideas prácticas. Formar parte de VW ha permitido a Skoda aprovechar su tecnología para aplicarla sobre todos sus productos. Utilizando las plata-

formas desarrolladas por el Grupo, todos sus coches muestran un notable equilibrio entre comportamiento y confort, con motores eficientes y de excepcional rendimiento. Y cuentan con

hablamos con...

Fidel Jiménez de Parga, Director General Skoda España



«Si tuviera que elegir tres modelos de la marca por encima del resto serían el Octavia, el más vendido, el Superb, el buque insignia, y el Kodiaq, el SUV de siete plazas»

ÉXITO INTERNACIONAL

Skoda es una de las cuatro empresas de automóviles más antiguas del mundo. Sus orígenes se remontan al año 1895, cuando Vaclav Laurin y Vaclav Klement, los fundadores de la marca, empezaron con la producción de bicicletas. Su pasión por la movilidad llevó a ingenieros y diseñadores a explorar el mundo de la motocicleta, hasta acabar construyendo el primer vehículo en 1905.

Pero no hace falta remontarse a principios del siglo pasado para comprobar que la marca ha evolucionado con el paso de los años. La fecha más importante para Skoda ha sido sin lugar

a dudas el 16 de abril de 1991, con la firma de la alianza con el Grupo Volkswagen.

Desde entonces la marca ha pasado de ser un líder de mercado a nivel regional a un fabricante automovilístico de éxito internacional, con presencia en más de 100 mercados y multiplicando por siete sus ventas.

Otra de las fechas clave de estos últimos 35 años, al margen del lanzamiento de nuevos modelos, fue el Salón de Ginebra de 2011, con la presentación de la nueva imagen corporativa y el nuevo logo de la marca. Esta nueva imagen corporativa, más joven y fresca, se ha adaptado, no sólo a toda la comunicación de la marca, sino también a toda la red de concesionarios a nivel mundial.

RESPONDIENDO A NUESTRO DESAFÍO

En estos momentos podemos decir que la marca Skoda se encuentra en una fase de crecimiento y consolidación. Desde el lanzamiento del Kodiaq en 2016 y el nuevo Karoq en 2017, la marca ha ampliado su ofensiva de lanzamientos.

Una ofensiva que no ha hecho más que empezar como lo demostrará el nuevo Fabia, recientemente renovado y, especialmente, el nuevo Scala, nuestro compacto que verá la luz el año que viene. O la versión definitiva del prototipo Vision X presentado en el Salón de Ginebra de este año, un crossover que estará por debajo del Karoq.

A todos estos lanzamientos hay que añadir la electrificación de la gama, que empezará en 2019 con la llegada del Superb PHEV o el eCitigo, nuestro primer vehículo cien por cien eléctrico. Unos lanzamientos que seguro que convertirán a Skoda en un jugador de primer orden en el mercado nacional.

ESTRATEGIA 2025 DE SKODA

El mundo de la automoción se enfrenta a tres grandes disrupciones en los próximos años. En primer lugar la sostenibilidad y las limitaciones de circulación en las grandes ciudades, que van a llevar aparejado el paso de los vehículos con motores térmicos a vehículos eléctricos; la digitalización de los vehículos, que va traer la conducción autónoma; y, por último, la urbanización y el paso del vehículo propio al vehículo compartido.

Estos tres grandes retos se recogen en la Estrategia 2025 de Skoda para afrontarlos de forma efectiva y convertir a la marca en la compañía Simply Clever, ofreciendo la mejor solución de movilidad.

DIFÍCIL ELECCIÓN

Escoger sólo 2 o 3 modelos de Skoda es realmente difícil ya que cada uno de ellos ha supuesto un hito para la marca. A pesar de ello, si tuviera que destacar algunos por encima del resto serían:

El Octavia. Presentado por primera vez en el Salón de Frankfurt en 1997 es uno de los pilares fundamentales de la marca y el primer coche desarrollado por completo tras la adquisición de Skoda por parte del Grupo Volkswagen. Se trata, además, del modelo más vendido de la marca a nivel internacional.

El Superb. Nuestro buque insignia que recuperaba el nombre histórico del primer Superb anterior a la Segunda Guerra Mundial, un modelo de lujo del que se produjeron sólo 285 unidades. El nuevo Superb fue presentado en el Salón de Frankfurt de 2001 y supuso un salto en calidad y tecnología para la marca.

El Kodiaq. Nuestro SUV de 7 plazas presentado en 2016 y que iniciaba la ofensiva en ese segmento, el de mayor crecimiento de los últimos años.

los últimos avances en seguridad, montando los más avanzados asistentes a la conducción en materia de seguridad y confort, así como en conectividad.

DESAFÍO » Poderío SUV

La oferta de Skoda ha ido creciendo desde entonces para configurar una gama muy completa y posicionarse en la parte alta de cada segmento en el que está representada. Y lo está en más

categorías que nunca, desde coches urbanos hasta mostrarse con firmeza en la tipología de moda, la de los SUV. Si bien Skoda ya estaba presente desde 2009 con el Yeti, en 2016 lanzó el Kodiaq como punta de lanza de su ofensiva SUV, al que siguió el Karoq unos meses después. Y se completará con un modelo más compacto y cuyas formas quedaron plasmadas en el Vision X presentado en el Salón de Ginebra.

Kodiaq, el SUV de has-



▲ El Fabia es uno de los modelos de su segmento más atractivos si analizamos la relación entre todo lo que nos ofrece y su precio.

HISTORIA SKODA ES UNA DE LAS MARCAS MÁS ANTIGUAS DEL SECTOR. OFRECE UNA GAMA AMPLIA Y MUY AVANZADA

ta 7 plazas, y su hermano menor, el Karoq, han ido completando sus gamas respectivas con nuevas motorizaciones y versiones especiales. Ambos cuentan con una variante Scout para una mejor adaptación a salir fuera del asfalto, con elementos de protección de la carrocería y mayor altura

al suelo. Y en el reciente Salón de París ha presentado en sociedad la versión más prestacional, un RS con un motor TDI de 240 CV y un chasis con una puesta a punto específica.

Con tracción total o delantera, según motorizaciones, el Kodiaq dispone de motores de gasolina y dié-

sel de 125 a 240 CV; en el Karoq el abanico oscila entre 115 y 190 CV.

GAMA» De todo para todos

El resto de la gama se mantiene totalmente actualizada. El Fabia ha sido objeto de una reciente puesta al día, con

cambios estéticos y de equipamiento, contando con una completa oferta de motores y estando disponible con carrocería hatchback y Combi.

También su compacto de cinco puertas, el Spaceback, fue objeto de una actualización el pasado año y en breve será sustituido por el Scala, mucho más ambicioso. Tam-

VERSIONES DEPORTIVAS RS

Desde hace más de cien años Skoda ha contado con el departamento Motorsport para el desarrollo de versiones deportivas y su programa de competición. Actualmente centrado sobre todo en los rallyes, le ha permitido lograr el Mundial de WRC2 en los últimos 3 años, y lleva camino este año del cuarto galardón consecutivo. Un ADN que en la actualidad se plasma en la versión más deportiva

del Octavia, con el marchamo RS, que rinde hasta 245 CV. Y para 2019 en el Kodiaq, en este caso con un motor diésel de 240 CV. En París también vimos el Vision RS, que anticipa las formas del Scala, el sustituto del Spaceback, que se unirá a la saga RS.

► El Kodiaq se une al 'club' RS con esta variante deportiva que monta un propulsor diésel de 240 CV y una puesta a punto específica.



▲ El Vision RS que vimos en París se llamará Scala y tendrá una variante RS en el segmento compacto.



▲ El Octavia siempre ha sido un fiel representante de la saga RS, con potencias de hasta 245 caballos.



◀ Las variantes Scout se identifican con varios modelos, como el Octavia, el Kodiaq o el Karoq. Añaden tracción total y una mayor altura al suelo.



▲ El Superb es uno de los modelos más equilibrados y habitables de su segmento. No es el único encanto del buque insignia de la marca.

bién se renovó el Octavia, que este año se ha completado con las versiones más deportivas. Líder en su categoría por espacio y volumen de maletero, cuenta entre su amplia oferta de motores TDI y TSI,

con potencias entre 115 y 245 CV. Y una motorización alimentada por GNC, de 110 CV y con etiqueta ECO de la DGT para aprovechar las ventajas en las grandes ciudades.

El buque insignia de la

marca sigue siendo el Superb, un modelo funcional y también representativo con un maletero de 625 litros en la variante sedán -660 en el Combi- y un espacio longitudinal en las plazas tras-

ras por encima de cualquier rival en su categoría. El año que viene contará con una versión híbrida enchufable.



► El Citigo será en 2019 el primer modelo eléctrico; le seguirán muchos más...

EL CAMINO HACIA LA ELECTROMOVILIDAD

El año que viene Skoda lanzará su primer eléctrico sobre la base de su modelo más urbano, el Citigo, capaz de alcanzar los 300 kilómetros de autonomía. Pero es solo la punta de lanza en el camino de producir coches 'cero emisiones'. En 2020 llegará el primer modelo eléctrico con la plataforma modular desarrollada por el Grupo Volkswagen para eléctricos puros. Será un SUV con un alcance de más de 500 kilómetros con una sola carga al que le seguirán otras variantes de diferente tipología.



▲ Skoda tendrá en un par de años un SUV totalmente eléctrico con una autonomía que superará los 500 kilómetros.

ROBUSTEZ EL REXTON MANTIENE SUS CUALIDADES «TT»

ADN DE MARCA SOLUCIONES PROPIAS DIFERENTES



Imparable crecimiento

SsangYong, especialista en SUV, dispone de una de las gamas más completas en esta categoría de moda, con un renovado Rexton como escaparate de su avanzada tecnología y que, fiel a su filosofía, sigue mostrando una excelente capacidad “off-road”.

SsangYong es el fabricante de coches surcoreano más antiguo, siendo una de las empresas de mayor proyección de su país. Y también el distribuidor más antiguo de Europa, llegando a nuestro mercado en 1994 y, desde entonces, sus ventas no han dejado de crecer. Una marca que desde su nacimiento se ha distinguido por ser una especialista en la fabricación de SUV, 4x4. Aunque también ha entrado en otras categorías con modelos como el Rodius o el nuevo XLV, modelos siempre funcionales de gran habitabilidad.

De hecho, en su plan de

crecimiento cada vez dispone de un portfolio de modelos más amplios, centrándose en la tipología más demandada en la actualidad, la de los todocamino, donde es una verdadera especialista. Con coches como el Tivoli y el Korando, con el Rexton como el modelo más icónico y que se acaba de renovar para convertirse en el escaparate tecnológico de la marca, pero fiel a sus valores. Un SUV de hasta siete plazas y gran volumen de maletero, pero que mantiene intactas sus cualidades para alejarse del asfalto. Estrena una imagen con

un diseño totalmente renovado y moderno pero que le identifica con su antecesor, con un interior con materiales de calidad, un estudiado diseño ergonómico y un equipamiento amplísimo. No solo en cuanto a elementos de confort, sino que el Rexton incorpora la última tecnología de la marca en conectividad y en seguridad, con numerosos asistentes electrónicos para la conducción. Ha dado un paso más en comportamiento en asfalto, manteniendo su alto nivel de confort para lo que monta un eje multibrazo de nueva concepción

detrás. Y para la conducción “off-road” cuenta con un evolucionado sistema de tracción total, de serie en nuestro mercado, que monta un embrague multidisco para repartir de manera óptima el par entre ambos ejes dependiendo de las condiciones del terreno. Además se puede bloquear (50:50) y cuenta con reductora para las condiciones más complicadas.

SsangYong también trabaja en el futuro, en nuevas alternativas eficientes e irá incorporando paulatinamente a su oferta, modelos híbridos y eléctricos.

▼ 7 plazas: el SsangYong Rexton ofrece una gran habitabilidad y una amplia dotación de serie, con muchos elementos de confort.



▲ El Rexton mantiene una arquitectura sencilla para su chasis, de largueros y travesaños, ahora con un eje trasero multibrazo.

Fiel a sus orígenes

Subaru ha crecido sobre una oferta diferenciadora, con un estilo y una filosofía propia para todos sus modelos, en los que la tracción integral permanente ha estado siempre presente en casi toda su gama así como los motores boxer de cilindros.

Subaru desembarcó en España en 1986 y sus raíces aeronáuticas se han reflejado siempre en sus productos. Esto ha permitido una importante transferencia tecnológica, con soluciones habituales en la aviación como los chasis monocasco o la arquitectura bóxer en sus motores. Tecnología diferenciadora para modelos de gran personalidad estética y una filosofía original de marca. Los motores horizontalmente opuestos, que han cumplido recientemente 50 años, siguen totalmente presentes en su gama actual, lo mismo que la tracción integral permanente trac-

ción permanente Symmetrical AWD, de serie en casi toda su gama. Desde 1972 Subaru ha fabricado más de 19 millones de vehículos con tracción integral, mostrando una evolución del sistema para aprovechar al máximo la capacidad de tracción en cada terreno y ofrecer un comportamiento más seguro en cualquier circunstancia.

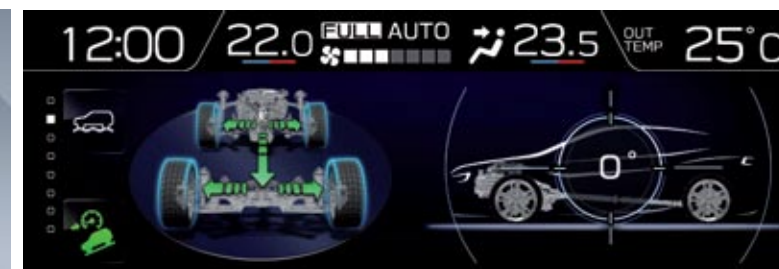
Porque la seguridad es uno de los pilares de Subaru, que ha evolucionado desde sus primeros test de choque en 1965 de la mano de la tecnología más avanzada. Uno de los asistentes electrónicos desarrollados por la marca para la seguridad es el

sistema de Seguridad Preventiva EyeSight, aplicado en los modelos en su evolución más avanzada. El sistema Eyesight no solo detecta, también reconoce objetos como vehículos y sus luces de frenado, peatones y ciclistas. Y entra en funcionamiento solo después de avisar previamente al conductor cuando es necesario. Para ello dispone de dos cámaras de alta definición estéreo que actúan como dos ojos adicionales, permitiendo reducir notablemente el riesgo de accidente, actuando en conjunto sobre el motor, la transmisión y el sistema de frenos. El EyeSight logra limi-

tar significativamente el riesgo de sufrir un accidente a través de la aplicación de sus funciones principales: El sistema de frenada precolisión que funciona hasta 50 km/h, el control de crucero adaptativo de 0 a 180/km/h, el control precolisión del acelerador y la advertencia de desvío y salida de carril. Tecnología aplicada en una marca que no deja de evolucionar sobre una oferta que atiende las exigencias actuales del mercado: la tendencia todocamino, en la que Subaru siempre ha centrado su gama principal, con el XV como modelo más demandado.

▼ La tracción integral permanente (Symmetrical AWD) forma parte del ADN de la marca, siendo de serie en casi todos sus modelos.

▼ Entre las diferentes funciones de control de la pantalla, encontramos la ayuda «off-road», para movernos fuera del asfalto.





LA ETIQUETA ECO ES DE LA QUE DISPONEN, SIN EXCEPCIÓN, TODOS LOS HÍBRIDOS ELÉCTRICOS AUTORRECARGABLES DE TOYOTA



Apuesta firme por los híbridos eléctricos



Los motores híbridos son una realidad cuando buscamos un vehículo que combina unas buenas prestaciones y un consumo moderado con bajas emisiones. Una tecnología por la que Toyota lleva apostando desde hace años para convertirse en su referente.

Los automóviles impulsados por tecnología híbrida combinan el motor de combustión interna con el eléctrico, de forma que puede permitir desplazarnos usando solo la batería en determinadas condiciones. Como apoyo al motor térmico dispone de sendos motores-generadores eléctricos. El primero, de reducido tamaño, trabaja como alternador, motor de arranque y generador eléctrico para las baterías híbridas. El segundo es un motor-generador eléctrico de tipo síncrono de imanes permanentes y que es el responsable de impulsar el vehículo junto al de combustión. Y de recargar las baterías cuando levantamos el pie del acelerador o activamos

el freno. La electricidad se recoge en una batería, actualmente de iones de litio.

La tecnología híbrida eléctrica muestra sus ventajas en tráfico urbano. Permite un consumo de combustible realmente bajo, lo que se traduce en unas bajas emisiones nocivas, tanto de CO₂ como de NOx.

De ahí que todos los híbridos eléctricos de Toyota, sin excepción, dispongan de la etiqueta ECO de la DGT. El distintivo para entrar en el centro de las ciudades que tienen reducido su acceso o que ante un elevado índice de emisiones imponen un protocolo restrictivo. La etiqueta ECO permite aprovecharse también de las tarifas reducidas o gratuitas de apar-

camiento en muchas de las zonas reguladas.

MAYOR RENDIMIENTO» Menor consumo

Pero también los motores híbridos en carretera cuentan con interesantes ventajas al disponer del rendimiento extra que aporta el motor eléctrico para ofrecer unas mejores prestaciones con un consumo más bajo. Los motores con tecnología híbrida-eléctrica de Toyota van asociados a una caja automática de engranajes planetarios que redundan en el confort de marcha y en la facilidad de conducción. Este tipo de transmisión se caracteriza por su suavidad en las transiciones entre marchas, destacando

además por su bajo mantenimiento frente a otros cambios automáticos.

La apuesta de Toyota por la hibridación es clara y está disponible en todos los modelos de su gama en Europa, abandonando los motores diésel. Frente a un vehículo propulsado por un motor de gasóleo, el ahorro estimado en el coste de mantenimiento y desgaste de un propulsor híbrido eléctrico es de un 17 por ciento en 90.000 kilómetros.

Otra de las ventajas de los híbridos eléctricos autorrecargables de Toyota es que no hay que enchufarlos a la red eléctrica para contar con el empuje eléctrico extra. Como en cualquier vehículo de combus-

*El Toyota C-HR, es el modelo de mayor éxito de la marca japonesa en España. De este SUV compacto ya se han matriculado 18.000 unidades.



ción interna, su autonomía depende de tener combustible en el depósito, siempre gasolina súper de 95 octanos. La batería que alimenta el propulsor eléctrico utiliza la potencia sobrante del motor de combustión que la carga de manera continua.

AL FRENTE» del mercado

En nuestro mercado, Toyota lidera de forma indiscutible el segmento de los vehículos híbridos y de tecnologías alternativas, con una completa oferta asentada sobre los modelos Yaris híbrido, C-HR, Prius, Prius+, que se verá reforzada en los próximos meses con los nuevos híbridos eléctricos autorre-



Desde la primera generación del Prius, Toyota es líder indiscutible a nivel mundial, en tecnología híbrida.



cargables RAV4 híbrido, Corolla híbrido, Corolla híbrido Touring Sports y dos nuevas versiones híbridas del Yaris (GR Sport

e Y20). Es el Toyota C-HR, el SUV compacto, del que ya se han matriculado 18.000 unidades desde que se lanzó a finales de 2016, el más vendido de la marca y de todo el segmento de vehículos de tecnologías alternativas.

NOVEDADES DE PARÍS TOYOTA RAV4 HYBRID Y TOYOTA COROLLA HYBRID Y HYBRID TOURING SPORTS

En el reciente Salón de París Toyota presentó sus principales novedades, que llegarán al mercado en los próximos meses.

RAV4 HYBRID

La quinta generación del RAV4 supone un importante paso adelante en todos los apartados sobre la nueva plataforma Toyota New Global Architecture (TNGA). Estrena un nuevo sistema híbrido eléctrico, más potente y eficiente sobre un bloque de 2.5 litros, rindiendo 222 CV. También estrena un nuevo sistema 4x4 eléctrico que garantiza llegar allí donde ningún otro híbrido lo ha hecho hasta ahora.

COROLLA HYBRID Y HYBRID TOURING SPORTS

La gama Corolla amplía su oferta con la variante familiar, el híbrido Touring Sports, más deportiva y dinámica, refinada y versátil. Y su lanzamiento supone el inicio de la estrategia híbrida eléctrica dual, con lo que se ofrecerá con dos niveles de potencia: 122 y 180 caballos.



Toyota recupera la denominación Corolla —el turismo más vendido de la historia— para su nueva gama compacta que apuesta por dos variantes híbridas, con 122 y 180 CV. Y el nuevo RAV-4 Hybrid ofrecerá tracción 4x4 y 222 CV.

EL FUTURO





CUOTA FIJA EL RENTING PRIVADO DE VW SUPONE UNA VENTAJA OSA FÓRMULA A LA HORA DE DISFRUTAR DE UN COCHE



Ya **no hay excusas** para cambiar de coche



Volkswagen, con su programa "My Renting", es la marca precursora en el renting privado. Una fórmula para adquirir un coche, incluyendo su mantenimiento, a cambio de una cuota fija. ¿6 euros al día por un VW Polo? Así es.

En una época donde la era digital está haciendo que todo cambie rápidamente, encontramos también nuevas fórmulas en tareas cotidianas y servicios para hacernos la vida más fácil. Lo podemos comprobar a la hora de adquirir un coche nuevo, algo posible de hacer con métodos que antes no existían. O por lo menos no para el canal privado.

Estamos hablando de productos financieros, en este caso el renting, una herramienta creada para las empresas y que no estaba al alcance de los particulares. Pero ahora sí, existe el renting a particulares en idénticas condiciones que a flotas, siendo Volkswagen la primera marca en ofrecerlo, contando ya con una importante experiencia.



▲ My Renting de Volkswagen te permite conducir lo más novedoso de la marca, como el T-Roc.

DISFRUTAR DEL COCHE» Sin preocupaciones

'My Renting' de Volkswagen permite adquirir un coche de su catálogo y aprovechar además de las diferentes

ventajas adicionales que proporciona. Porque realmente encontramos ventajas interesantes. Sí, no somos propietarios de un coche, pero disfrutamos de su uso en propiedad a cambio de

unas cuotas mensuales fijas que, además del disfrute del coche incluyen su mantenimiento. Es como pagar a la hora de ver la televisión por el uso de Netflix y acceder a toda su programación. O



▲ Con My Renting puedes disfrutar de un Polo por 6 euros al día.



▲ También la oferta SUV está incluida en el renting de la marca.



▲ Todo el mantenimiento se realiza en talleres oficiales de VW.

por Spotify si lo que buscamos es escuchar toda la música existente a cambio de una cuota mensual, que puede subir si añadimos algunas opciones como el pack familiar.

'My Renting' de Volkswagen, con el pago de la cuota acordada, ofrece además una serie de servicios añadidos al simple uso del coche. Pero también la opción de ampliar éstos con modalidades extras a cambio de pagar algo más. Una ventaja frente a otros productos para la adquisición de un coche, como el leasing, la financiación tradicional o la multiopción, y siempre, como hemos explicado, con una cuota invariable según el periodo que hemos contratado.

DURACIÓN» La elige el cliente

El contrato puede ser por 3, 4 o 5 años, el cliente elige. Un periodo en el que disfrutar del coche despreocupados de su mantenimiento. O de que las circunstancias que nos rodean varíen. Sí, por si la familia crece o los hijos se independizan... No habrá que estirar la vida del coche hasta los 6 u 8 años para darlo por amortizado, o asumir su depreciación. Y qué decir ante la legislación cambian- te de unas administraciones que no parecen tener claro cuáles son los motores contaminantes y cuáles no. Hoy se ha demonizado al diésel, pero mañana podría ser el turno de la gasolina. Y, entre tanto, se restringe el acceso

VENTAJAS DE MY RENTING

► **Flexibilidad en la cuota:** Sin entrada o con entrada. El cliente elige desde pagar 0 euros hasta un máximo del 20 % del valor del vehículo, en función de lo que quiere pagar cada mes.

► **Servicio oficial; piezas originales:** Tendrá un único interlocutor y podrá disfrutar del mejor servicio, porque todas las intervenciones de mantenimiento, seguro y garantía, se realizan en su Servicio Oficial, por expertos en su automóvil, y solo con Recambios Originales VW.

► **Cómodo y seguro:** Todos los servicios se incluyen en la cuota, sin sorpresas. Es decir, el mantenimiento y todas las averías, garantía, asistencia en viaje, e incluso un seguro a todo riesgo y sin franquicia. También la gestión y pago de impuestos y la gestión de multas.

► **Servicios ampliables:** Cambio de neumáticos, vehículo de sustitución, tarjeta de carburante y peaje... Se pueden añadir otros extras a valorar, pues incrementarán la cuota.



▲ My Renting dispone de ofertas para todos los modelos de la gama Volkswagen, siempre con una cuota fija.

a las ciudades a los vehículos con etiqueta ECO de la DGT y en ciertos protocolos solo con la 0. Qué hacer con el radiante coche que nos acabamos de comprar y con el que bajo ciertos protocolos no podremos desplazarnos al centro de la ciudad. ¿Lo vendemos, con la depreciación que esto supone? En cualquier caso, al transcurrir el periodo contratado, con My Renting podremos adaptarnos a las exigencias del momento, a que la tecnología permita ya alargar la autonomía de los coches eléctricos y se conviertan en una buena

opción. O, por qué no, un híbrido enchufable.

O simplemente porque queramos darnos el capricho de buscarnos un tipo de coche diferente a la hora de cambiar. Solo hay que elegir el coche que se desee, y conducirlo. Siempre podrás estrenar lo más novedoso.

Por 6 euros al día podrás disfrutar de un VW Polo, por 9 euros de un Golf, o por 10 de un Tiguan. Lo que es lo mismo, podrás pagar una cuota fija actualmente al mes desde 178 euros por un Polo, 257 por un Golf o 295 euros por un Tiguan.



AFIANZAMIENTO SALTO ADELANTE PARA ASENTARSE EN LOS MERCADOS PRINCIPALES SOBRE UN PRODUCTO COMPETITIVO



Historia de un éxito



Volvo celebró en 2017 el 90 aniversario de su fundación. Un año importante, con diferentes hitos y con la confirmación de la continuación del incremento de ventas que está consolidando en este año.

Volvo comenzó su andadura hace ya más de 90 años, en 1927. Una marca con una filosofía propia muy definida, con modelos muy personales, siendo el referente en seguridad desde su nacimiento y uno de los pilares donde sustenta su trayectoria, junto a la robustez de sus productos, su carácter premium y su tecnología.

Su andadura en España comenzó en 1962, con diferen-

tes fases de protagonismo en el mercado, lo mismo que a nivel global. Pero es ahora cuando está viviendo una revolución que se manifiesta en una constante subida de ventas en los últimos años.

La entrada del gigante chino Geely en 2010 ha supuesto el respaldo económico definitivo para relanzar toda su gama. Y también para llevar a cabo su programa avanzando en el camino hacia nue-

vas formas de movilidad y la electrificación del parque, bajo el paraguas de la inteligencia artificial que de forma al coche autónomo.

UNA GAMA **totalmente actualizada**

Volvo cuenta en la actualidad con una oferta totalmente renovada, cuyo valor ha sido respaldado por nu-

merosos reconocimientos internacionales a su diseño y tecnología, a lo avanzado de sus productos. El Volvo XC40, con el que la marca sueca entra en el segmento de los SUV compactos por primera vez, ha sido galardonado con el título de Coche del Año en Europa en 2018, habiendo recibido ya más de 80.000 pedidos, para lo que Volvo ha tenido que aumentar su producción.



▲ La oferta SUV de Volvo se ha ampliado con el XC40, para apoyar el éxito de los XC60 y XC90. El V90 CC continúa la tradición crossover.



◀▶ El S90 ha comenzado a fabricarse también en China. Nueva generación de los S60 y V60.

seguir aumentando su cuota en casi todos los mercados, donde es el modelo de referencia de la marca en cuanto a ventas.

Otros hechos destacados para la marca tras su 90 aniversario es el comienzo de la producción del S60 en la nueva fábrica de Carolina del Sur, que da empleo

Con la nueva generación del XC60, junto al XC90 que se ha convertido en el SUV de lujo más demandado desde que se lanzó hace dos años, y el XC40, Volvo cubre la oferta SUV con tres modelos de absolutas garantías para la marca.

Los actuales S90/V90 llegaron al mercado en 2017, con la versión Cross Country en 2017. Y los V60 y S60 en su nueva generación acaban de ser presentados, vendiéndose ya la variante break. Por último, el V40 mantiene su buena salud, habiendo recibido una actualización en 2016.

Volvo Cars está viviendo una nueva etapa sobre una gama de productos totalmente renovada.

ASENTANDO **las bases**

En 2017, año de su 90 aniversario, Volvo logró importantes hitos y mantuvo la tendencia en alza de las ventas, que desde 2013 se

han incrementado un 34 por ciento. En 2017 Volvo lanzó la segunda generación del XC60, que ha servido para

▶ La electromovilidad toma forma en Volvo para trazar el futuro de sus productos, y contará con una amplia oferta plug-in.



▲ El XC40, con la denominación T5 Twin Engine, será el siguiente modelo de la marca en incluir la tecnología híbrida enchufable en su gama, estando prevista su comercialización para finales de este año.

a 1.900 trabajadores. O el comienzo de fabricación en China del S90, con la misma calidad que las fábricas europeas.

La 'joint venture' con Geely y Lynk & Co, y el lanzamiento de la marca deportiva Polestar. También fue el año de lanzamiento del nuevo XC40, modelo clave para la compañía y primero en utilizar la plataforma CMA. El XC40 estrena el nuevo modelo de suscripción Care by Volvo.

Sigue su curso el proyecto Drive Me, para la creación de coches autónomos.

2018 **Mantiene la tendencia**

Superado el primer semestre de este año, las ventas confirman la tendencia alcista de las ventas de la marca y del incremento en sus beneficios de explotación, que en 2017 fueron de 1.380 millones de euros.

Las ventas globales han aumentado tras los primeros siete meses hasta en un 14,5 por ciento, yendo hacia un nuevo



ELECTROMOVILIDAD LA APUESTA DE VOLVO ES CLARA: LANZAR Á 5 MODELOS TOTALMENTE ELÉCTRICOS ENTRE 2019 Y 2025

hablamos con...

Germán **López Madrid**, Senior Advisor de Volvo Car Corporation

Con Care by Volvo hemos trasladado al automóvil el servicio de suscripción de servicios. Lo ha estrenado el nuevo Volvo XC40 y también está disponible ya para el XC60 y el recién lanzado V60.

UN GRAN SALTO ADELANTE

Podemos decir que en los últimos 35 años Volvo ha dado un salto cualitativo y cuantitativo muy importante al afianzarse en mercados tan destacados como el norteamericano o el chino, que han llegado a convertirse en los más importantes para la marca. Especialmente en los últimos años, desde que fuera adquirida por Geely, el salto ha sido exponencial, pasando de estar presente en Europa con dos fábricas, a estar presente en las tres principales regiones (Europa, EEUU y Asia) con un total de 6 fábricas operativas y batiendo año tras año sus propios records de facturación y beneficio. Todo apunta a que continuaremos con esta tendencia.

Además, este crecimiento se ha podido hacer sin perder de vista los valores y esencia de la marca, ya que Volvo ha continuado evolucionando sus vehículos en torno a sus tres principios fundamentales: la seguridad, la preocupación y el respeto por el medio ambiente y la calidad de nuestros productos.

Todo lo que desarrollamos lo hacemos pensando en las personas, situándola en el centro "Designed around you" por lo que estamos especialmente orgullosos de nuestros avances en seguridad, en conectividad y en conseguir mayor eficiencia y rendimiento de nuestros motores.

Todo ello nos ha llevado a ser, hoy en día, un referente mundial en términos de tecnología e innovación.

EL PAPEL DECISIVO DE LA CONECTIVIDAD

Volvo es considerada hoy en día como una de las compañías líderes en la industria del motor a nivel mundial. Seguimos trabajando para continuar creciendo en las tres regiones, especialmente en China, que ya es nuestro principal mercado, mientras que en Europa nuestro objetivo es duplicar la cuota de mercado. En EEUU, los datos reflejan un incremento del 30%, acumulado a septiembre; de hecho, este año todo apunta a que marquemos un nuevo récord, ya que en el acumulado global a septiembre llevamos un incremento del 13%, lo que nos hará superar con creces las 600.000 unidades a nivel mundial. (El cierre del 2017 fueron 571.000 unidades)

Por otro, la movilidad está cambiando hacia el concepto de car sharing, car pooling y sistemas de suscripción, en detrimento del coche en propiedad de ahí que pongamos el foco en servicios que cumplan estos requisitos como el nuevo sistema Care by Volvo.

En los últimos años han surgido nuevas fórmulas muy demandadas por los consumidores para disfrutar de la experiencia y de la utilización de servicios y productos. Se trata de lo que conocemos como "un sistema de suscripción", es decir como nuestra suscripción a Spotify o a Apple music para disfrutar de toda la música que queramos, ahora con Care by Volvo lo podemos trasladar al automóvil. Este servicio se ha estrenado ya con el nuevo Volvo XC40 y también está

disponible para el XC60 y el recién lanzado V60.

Al darnos de alta desde nuestro PC, tablet o smartphone, (ya que es un proceso digital), no es necesario trasladarnos ni buscar diferencias de precios, nuestra cuota mensual es la misma en Madrid, Barcelona, Sevilla o en Cuenca. Tras hacer su suscripción por Internet, los clientes de Care by Volvo podrán disfrutar de su nuevo Volvo sin preocuparse por diferentes costes habituales en el uso del vehículo, como el pago de la entrada, financiación, los seguros, impuestos, reparaciones, costes de mantenimiento o de las diferencias relacionadas con los precios según el lugar donde reparamos. Care by Volvo requiere una única cuota de suscripción que incluye todos los servicios, sin entradas ni últimas cuotas.

Además, el sistema Care by Volvo ofrece todos los servicios de tu suscripción, a través de un único número de teléfono o un único click, sin importar si son servicios técnicos de tu automóvil o los servicios cuando no conduces. Es decir, recogerte el coche cuando necesites llevarlo al taller, y de llevarte otro Volvo de cortesía durante el tiempo que tu coche se está reparando. Pero también de su recogida para el mantenimiento en el concesionario oficial, todo ello desde un único asistente personal telefónico. Además, en la cuota de suscripción está incluido la posibilidad de una babysitter, o de un servicio de farmacia a domicilio cuando lo necesitamos o de un conductor cuando quieras ir de compras, o incluso de un guía turístico, entre otros de los muchos servicios que detallamos en nuestra web site de Care by Volvo.

Asimismo, la conectividad está jugando un papel decisivo en nuestros modelos. Tenemos actualmente sistemas como el Slippery Road Alert, un sistema que en caso de encontrar una plaza de hielo, avisa automáticamente a los otros conductores de la zona del área en peligro, con lo que ello conlleva de incremento en seguridad vial.

Y por supuesto, conectividad enfocada a facilitar la vida de las personas. En el nuevo XC40, puedes dejar el coche a un amigo, familiar... simplemente con una aplicación en tu móvil. Instantáneamente, el vehículo está disponible para ser conducido por otra persona, mientras que la llave sigue estando en tu bolsillo.

UN MILLÓN DE COCHES ELÉCTRICOS VENDIDOS EN 2025

De cara al futuro, sin duda, uno de los principales retos de toda la industria del motor es lograr que la conducción autónoma sea una realidad. Un asunto vital para Volvo, ya que la potencial reducción de accidentes que puede proporcionar está totalmente alineada con nuestra Visión 2020: "Que nadie muera o resulte gravemente herido en un Volvo de nueva generación en el año 2020".

Recientemente hemos presentado el Volvo 360 Una visión holística de un futuro de los desplazamientos autónomo, eléctrico, conectado y seguro. Esta tecnología podría abrir mercados en crecimiento para Volvo Cars, por ejemplo en la industria de los vuelos nacionales. El 360c se basa en un vehículo eléctrico totalmente autónomo, sin conductor humano.

Hemos sido el primer fabricante de vehículos en confirmar una fecha para lanzar al mercado verdaderos coches autónomos, vehículos en los que el conductor pulse un botón y pueda olvidarse por completo de lo que sucede en la carretera

y de todo lo demás. Y esa fecha, no es tan lejana como pudiera parecer; el horizonte está marcado a principios de la siguiente década.

También ocupa un papel clave la electrificación. Nuestra apuesta es clara. Hemos confirmado que tendremos híbridos enchufables para toda nuestra gama de modelos. Actualmente ya tenemos en el S90, V90, XC90 y XC60. Hemos anunciado que vamos a lanzar 5 modelos completamente eléctricos entre el año 2019 y el año 2021. Y calculamos que para 2025 habremos acumulado unas ventas de un millón de vehículos electrificados y otro dato muy importante "La mitad de nuestras ventas en el año 2025 a nivel global serán eléctricos puros".

Y por último pero no menos importante, dar soluciones de movilidad a las nuevas demandas de los consumidores. Sistemas como el Care by Volvo que antes hemos comentado. Y nuestra nueva empresa de movilidad "M", que recientemente hemos creado, enfocados para dar nuevas soluciones y servicios de movilidad a nuestros clientes.

EL XC90, EL PRIMER SUV DE LA MARCA

Uno de nuestros modelos más icónicos, si no el que más, ha sido el Volvo XC90. Este modelo fue el primer SUV de la marca y, podemos decir, que un adelantado en este segmento. Su estética estaba muy alineada con otros modelos Volvo pero a la vez ofrecía las prestaciones que exigían este tipo de vehículos: espacio para siete pasajeros gracias a sus tres filas de asientos o la robustez y potencia necesarias, además de sistemas de seguridad innovadores para la época como el sistema Roll Stability Control (RSC). Éste detectaba cualquier riesgo de vuelco del coche y lo evitaba dentro de lo posible mediante el uso del control de estabilidad y tracción (DSTC).

El modelo tuvo una gran acogida en el mercado y en el año 2003 se alzó con el premio al mejor coche del año en Norteamérica. Desde entonces, las nuevas versiones del XC90 no han pasado desapercibidas, especialmente la última, que llegó a los concesionarios en 2015. Esta versión más reciente incorporaba ya las últimas evoluciones en materia de seguridad y asistencia en la conducción de la marca lo que permitieron posicionarlo como el SUV más tecnológico del mercado.

Podemos ver como el XC90 fue sin duda uno de los precursores de las ventajas que el segmento SUV conlleva, y de hecho, el segmento de los SUV actualmente ha cambiado completamente el mix de ventas, no solo en España, sino a nivel mundial.

▼ El XC90, una historia de éxito para Volvo



▲ La seguridad es uno de los pilares de Volvo, siendo la marca referente. Su desafío: lograr cero víctimas mortales por accidentes.



◀ El concept 360c, eléctrico y autónomo, pone forma a la visión de futuro de Volvo.

récord de ventas, acumulando un total de 368.570 automóviles.

China, el principal mercado de la marca, ha comercializado un total de 61.480 unidades, lo que supone un aumento del 18,4 por ciento siendo los modelos más demandados son los XC60 y S90.

Mientras que en Estados Unidos las ventas han crecido un 39,6 por ciento, alcanzado las 47.622 unidades tras el primer semestre. Un salto notable apoyado en la buena acogida de las actuales generaciones de los XC60 y XC90.

En Europa el crecimiento ha sido de un 5,7 %, si bien en julio las ventas de Volvo Cars alcanzaron las 24.355 unidades, un 10,1 por ciento más que en julio de 2017 debido a la gran demanda de los modelos XC60 y XC40.

En el mercado español Volvo fue la marca con mejor valoración en 2017, con mayor rentabilidad de negocio y la más cercana al cliente según el informe realizado por la agencia VCON para FACONAUTO, un reconocimiento más al buen momento que vive la marca sueca.



UN NÚMERO UNO LA FLOTA ACTUAL DE NORTHGATE SUPERA LOS 50.000 VEHÍCULOS Y SU EDAD MEDIA ES DE 18 MESES



Soluciones flexibles de **movilidad** a las empresas, de la mano de **Northgate**

NORTHGATE
Renting Flexible

El mayor operador europeo y español de vehículos comerciales e industriales para empresas ha diseñado e implantado nuevos productos de renting para seguir ofreciendo soluciones a medida a sus más de 10.000 clientes.

NORTHGATE ESPAÑA» La empresa pionera en renting flexible

Northgate, que es pionero y especialista en renting flexible, es la única compañía de renting en España capaz de adaptarse a las diferentes necesidades, características y circunstancias de la actividad de cada empresa. Tras introducir y consolidar esta nueva modalidad de alquiler a medida, hace casi cuarenta años, ha implantado también otras opciones y soluciones de movilidad flexible, con duraciones y plazos intermedios, a la medida de cada cliente, con las que dar soluciones a las nuevas necesidades requeridas por todo tipo de compañía y sea cual sea su tamaño o sec-

tor de actividad. De esta manera, Northgate se convierte en la primera y única compañía en nuestro país que pone realmente a disposición de sus clientes diferentes modalidades de movilidad flexible, para que el negocio de su cliente nunca se detenga.

Además, con el objetivo de que el vehículo sea una herramienta eficaz y útil para las empresas, y para que sus clientes disfruten de una total movilidad, Northgate ha apostado siempre por disponer de vehículos de última generación con los últimos avances en seguridad, tecnología y, sobre todo, en eficiencia energética. En ese compromiso con el medio ambiente, Northgate ha sido el primer operador en con-

tar con vehículos eléctricos en renting flexible, que junto con los propulsados por autogas GLP, componen la completa flota de vehículos industriales ECO de la compañía, especialmente interesantes cuando nos movemos por núcleos urbanos.

Por ello, Northgate ofrece una solución realista, facilitando el acceso de su flota de última generación a las empresas, independientemente de la modalidad contratada, convirtiendo así al vehículo en una herramienta perfecta de trabajo.

CERCANÍA AL CLIENTE»
Una infraestructura única en el sector
Northgate ofrece un nivel de servicio y especializa-

ción que no sería posible de alcanzar sin poseer una infraestructura de sus dimensiones.

Para ello, cuenta con vehículos disponibles en sus 27 delegaciones situadas en todas las comunidades autónomas de todas las categorías que comercializa, para poder aportar inmediatez y cercanía en todos sus procesos, de manera que cuando un cliente demanda un vehículo o necesita uno de sustitución, lo tiene de forma inmediata sin necesidad de detener su negocio en ningún momento.

Northgate cuenta con más de 1.200 profesionales al servicio de sus clientes, para poder ofrecer la máxima calidad. Además, pone

hablamos con...

Fernando **Cogollos**, Consejero Delegado de Northgate España



«Hasta que la electrificación llegue habría que moverse con soluciones de transición, como el gas. No será la tecnología del futuro, pero sí la de llegar hasta él».

Originariamente venimos de dos empresas familiares, Fualsa (furgonetas de alquiler) y Record Rent, que nacieron apoyadas en el crecimiento del sector de infraestructuras, que tuvo lugar en la década del 2000 y fueron adquiridas por Northgate en 2004 y 2006. Se unificaron bajo la marca Northgate España en 2011 y se produce un reposicionamiento de los negocios, apostando por el renting flexible para la pequeña y mediana empresa. De hecho, el renting flexible nació hace más de 20 años para dar respuesta a necesidades muy concretas, con una fórmula de alquiler a largo plazo, rodeado de servicios y con contratos que se pueden cancelar en cualquier momento, sin preaviso. Es Northgate el que abrió la puerta a un mercado tan enormemente fragmentado como era el de la pequeña

empresa a mediados del 2000. El punto de inflexión fue en 2013, cuando nuestra compañía 'tocó fondo' para empezar una senda de crecimiento que no hemos dejado.

Ahora estamos en un momento completamente distinto, tras conseguir convencer al mundo de la pequeña empresa de las ventajas de una modalidad que, en principio, veían sólo relacionada con las grandes empresas y la palabra 'flota'. Además, tenemos una oferta muy amplia que, prácticamente, satisface cualquier tipo de necesidad, con la fórmula de pago por uso, que

se esta imponiendo a la de propiedad porque esta demostrado que un renting a cuatro años ahorra respecto a la propiedad entre un 20 y un 30 por ciento de los costes.

En cuanto al futuro, la aceleración va a continuar porque el mercado es amplio y queda mucha senda por recorrer. Pero nos enfrentamos al reto de la electrificación en la movilidad, una de las principales incertidumbres cuando operamos una flota de vehículos profesionales para la que no hay respuesta por falta de gama y porque los modelos disponibles son caros. Además, se une la valoración a la baja de los residuales, por la rapidez de los cambios tecnológicos.

Por eso, hasta que la electrificación llegue (quedan años) habría que moverse con soluciones de transición como el gas, que no va a ser la tecnología del futuro, pero sí la de llegar a él, porque permite moverse y cumplir objetivos medioambientales. Hacer ese cambio energético sin un encarecimiento de costes es una de las habilidades que tenemos que desarrollar, trabajando con los fabricantes porque necesitamos una gama de vehículos de gas más amplia que la que hay.

Mientras eso llega, nuestra empresa sigue apostando por el diésel porque el servicio debe ser sostenible y competitivo y, hoy por hoy, sobre todo en el ámbito profesional, el diésel ofrece la mejor relación con diferencia, y los fabricantes llevan 25 años invirtiendo en bajar sus emisiones. También apostamos por la producción nacional, con vehículos fabricados en España, configurando el 70 por ciento de nuestras compras.

a disposición de sus clientes más de 3.000 talleres concertados para poder atenderles allá donde estén y lo necesiten. Incluso dispone de unidades móviles para realizar labores de reparación y mantenimiento en las instalaciones del cliente, para su mayor comodidad y tranquilidad, de manera que su negocio siempre esté en marcha.

Aproximadamente cuenta con 10.000 clientes, lo que muestra que cada vez más empresas confían en las soluciones flexibles de movilidad de Northgate como solución a sus necesidades de vehículos de trabajo.

FLOTA A LA ÚLTIMA» Como herramienta de trabajo

Con el renting flexible de Northgate las empresas cuentan con vehículos con los últimos avances en seguridad, la última tecnología y

la mayor eficiencia en ahorros de combustible, ya que presentan una edad media de 18 meses, promoviendo además de esta manera la renovación del parque automovilístico en nuestro país.

La flota actual de Northgate supera los 50.000 vehículos, de los que el 60 por ciento son furgonetas, el 35 por ciento turismos pequeños y medianos, y del resto la mitad son todoterrenos y pick-up, mientras que la otra mitad son industriales de hasta 3,5 toneladas con diversos carrozados.

Siendo conscientes de la importancia de la innovación y el medio ambiente, la empresa ofrece lo último en vehículos eléctricos, GLP, GNC, híbridos y de bajas emisiones.

Esta amplia gama de vehículos ecológicos y de cero emisiones permite a cualquier tipo de empresa continuar realizando sus labores comerciales con total

NORTHGATE OCASIÓN

Con el objetivo de ofrecer todo tipo de modalidades de contratación, Northgate ha lanzado Northgate Ocasión, el canal de ventas a profesionales, empresas y particulares, de su flota de vehículos procedentes del renting. El objetivo es ofrecer a través de Northgate Ocasión una amplia gama de vehículos de ocasión adaptados a las necesidades de cada cliente, con diez centros de exposición, así como puntos de ventas en sus delegaciones de renting.

El operador, que es especialista en vehículos industriales, ofrece de esta manera un amplio 'stock' de furgonetas y furgones de ocasión seleccionados.

Northgate Ocasión garantiza el cuidado de todos los vehículos de la flota, ya que han sido revisados en los propios talleres de Northgate y han pasado los programas de mantenimiento previstos por el fabricante. Ofrece además un año de garantía, financiación a medida y kilometraje certificado.

tranquilidad y movilidad, sea cual sea el escenario medioambiental en los centros urbanos.

Además, Northgate permite disfrutar de un vehículo isotermo o frigorífico, de última generación, que permita un perfecto control de calidad en la cadena de frío. Con

OCASIÓN
NORTHGATE

la flota de vehículos adaptados, las empresas y profesionales se benefician de las ventajas que supone alquilar en renting flexible este tipo de vehículos, con todos los servicios incluidos en la cuota, incluido vehículo de sustitución de la misma categoría.



ALONSO SUMABA ESTE AÑO LA VICTORIA EN LE MANS A SUS DOS TÍTULOS EN FÓRMULA 1, Y PONE SU MIRADA EN LA INDYCAR



Fórmula 1 / Resistencia Fernando Alonso

Considerado uno de los diez mejores pilotos de la historia, el asturiano logró dos mundiales de Fórmula 1 con Renault, pero no ha podido ampliar su casillero ni con McLaren ni con Ferrari. Su siguiente objetivo, ambicioso, la 'Triple Corona'.

Desde sus tiempos en el karting, Fernando Alonso puso en evidencia un talento y una mentalidad competitiva poco comunes. Tras un título mundial en la categoría, logró el del Open Nissan en su primera temporada en monoplazas, lo que le permitió una prueba con el equipo Minardi. Impresionó desde los primeros metros en Jerez y su camino hacia la Fórmula 1 quedaba abierto. Tras una temporada con el equipo italiano, fue fichado por Renault, comenzó a batir records de precocidad desde su debut en la Fórmula 1, comenzando con la victoria en Hungría en 2003. A partir de 2005 se convirtió en el gran rival de Michael Schumacher, y puso fin con sus éxitos con Renault a la etapa más exitosa del equipo italiano, logrando sus dos únicos títulos en 2005 y 2006. El turbulento y corto paso por



McLaren en 2007 obligó a dos años de transición en Renault, a la espera del salto a Ferrari. Sus cinco años en Maranello terminaron sin títulos, a pesar de dos extraordinarias temporadas en 2010 y 2012, en las que sin contar con el mejor monoplaza perdió la victoria final en la última carrera. Los últimos

cuatro años en McLaren vinieron marcados por el fracaso de Honda. Esta temporada ha anunciado su retirada de la Fórmula 1. Considerado entre los diez mejores de todos los tiempos, Alonso busca ahora convertirse, en sus propias palabras, en el más completo de la historia. Busca la 'Triple

Corona' –Gran Premio de Mónaco, Le Mans e Indianápolis– y ganar el título del Mundial de Resistencia con Toyota, que también lidera en la actualidad. El próximo año competirá en la carrera americana, y estudia varios programas para su futuro, entre ellos la participación en el IndyCar americano.

El auténtico 'dream team'

Vaya por delante que en este reportaje son todos los que están pero no están todos los que son. Porque es difícil resumir en 35 pilotos los 35 años de historia de Motor 16. Nuestra selección, que recorre las más diversas especialidades, se ha centrado en los que más nos han hecho disfrutar.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com Fotos: Sutton y Motor 16

Camiones

Antonio Albacete

Gran protagonista en los circuitos españoles durante los años ochenta y noventa, desde 1997 el madrileño Antonio Albacete dio el salto al Campeonato de Europa de Camiones, certamen en el que todavía sigue siendo figura principal. Ha logrado tres títulos –temporadas 2005, 2006 y 2010– y más de 130 victorias durante estos años, en los que se granjeó el favor de un público incondicional.



Trial

Toni Bou

El catalán es uno de los mayores dominadores de todos los tiempos en la especialidad, monopolizando el mundo del trial de modo asombroso. Campeón desde 2007 hasta 2017, también en la modalidad indoor, ha logrado un total de 24 títulos, superando los 12 de Dougie Lampkin, y siempre vinculado a Montesa. En 2009 consiguió cinco títulos, al ganar todos los campeonatos nacionales e internacionales en los que tomó parte.



Motos

Alex Crivillé

Doble campeón del mundo en 125 y 500 centímetros cúbicos, Crivillé fue uno de los grandes protagonistas de esta última categoría durante los años noventa. Fichado por Honda como piloto oficial, mantuvo duelos memorables con su compañero de equipo, Mike Doohan. Aunque durante varias temporadas persiguió el título sin éxito, finalmente logró batir a su rival en 1999.



Motos

Mike Doohan

El australiano fue el arquetipo del dominador absoluto de una categoría, en su caso el 500, en el Mundial de motociclismo. De 1994 a 1998 fueron cayendo uno por uno los títulos. Llegó a ganar en una temporada (1997) 12 de las 15 carreras del calendario, y quedó segundo en otras dos. A su habilidad natural para el pilotaje se unía una singular capacidad para la adaptación de la moto a su estilo.





A KRISTENSEN LE LLAMAN 'MISTER LE MANS' POR SUS 9 TRIUNFOS EN LA PRUEBA GALA, QUE HA CORRIDO EN 18 OCASIONES

Nascar

Dale Earnhard

Conocido en Norteamérica como 'The Intimidator' por su singular personalidad dentro y fuera de la pista, se convirtió en uno de los deportistas más carismáticos de Estados Unidos hasta su fallecimiento. Ganó 76 carreras y siete títulos de la Nascar, el segundo piloto de la historia junto con Richard Petty. En 2001 moría en la última vuelta de las 500 Millas de Daytona, un accidente que tuvo gran impacto en el país.



Fórmula 1 / IndyCar

Emerson Fittipaldi

Sus dos títulos mundiales en Fórmula 1 llegaron en 1972 y 1974 con McLaren, pero el brasileño protagonizó una singular resurrección en los ochenta en Estados Unidos tras arruinarse con su propio equipo, el Copersucar. Dejó las carreras, pero volvió en 1984 con una segunda etapa en la que rehizo su trayectoria: logró el título del Cart en 1989 y dos triunfos en Indianápolis (1989 y 1993).



Fórmula 1

Lewis Hamilton

De personalidad emotiva y voluble en sus comienzos a piloto equilibrado y capaz de rendir bajo presión a niveles increíbles en su duelo con Ferrari –como 2018–, igualará a Fangio esta temporada. Gran rival de Alonso en sus inicios, no han vuelto a enfrentarse como en 2007. Instintivo y dotado de un singular talento, es uno de los pilotos más rápidos de la historia a una vuelta, y puede romper todos los records de la Fórmula 1.



Rallies / Raids

Juha Kankkunen

Uno de los pilotos de más talento natural en la historia del Mundial de Rallies, fue el primero en lograr cuatro títulos –86, 87, 91 y 93–, hasta ser igualado por Loeb y Ogier. Sin embargo, Kankkunen es el único en lograrlo con tres fabricantes diferentes –Peugeot, Lancia y Toyota–, además de participar en el Mundial durante su carrera con seis distintos. También ganó el Dakar en 1988 con Peugeot.



Resistencia

Antonio García

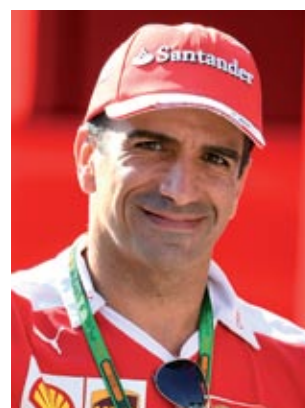
Amigos y rivales en la infancia, García ha seguido una carrera paralela en el mundo de la resistencia a la de Alonso, logrando uno de los historiales más brillantes de la categoría. Tres victorias en Le Mans, otras tantas campeón del IMSA americano, 24 Horas de Daytona, Sebring, Petit Le Mans... Ligado a Chevrolet desde hace una década, se ha convertido en su indiscutible piloto número uno.



Fórmula 1 / Resistencia

Marc Gené

Gené fue el primer español en lograr la victoria absoluta en las 24 Horas de Le Mans, con el equipo Peugeot, en 2009. Antes había participado en la Fórmula 1 gracias a su triunfo en el Open Nissan, y consiguió un punto con Minardi en el GP de Europa de 1999 que resultó crucial para el equipo. Tras su paso por Williams saltó a Ferrari, donde sigue hoy su labor en diferentes roles en el seno de la Scuderia.



Resistencia

Tom Kristensen

Apodado 'Mister Le Mans' tras superar las seis victorias de Jacky Ickx en las 24 Horas de Le Mans. En 1997 ya ganaba en su debut, y en 2000 fichó por Audi e inició una larga secuencia de éxitos que incluyeron el triunfo en 2003 con Bentley, marca vinculada al Grupo Volkswagen. Logró 9 victorias en sus 18 participaciones en la carrera francesa, además de innumerables éxitos en la resistencia, también con Audi.



Rallies / Turismos / Raids

Sebastien Loeb

Nueve títulos en el Mundial de Rallies y 78 victorias: el francés ostenta todos los records de la disciplina. Pero también ha demostrado una polivalencia y talento poco comunes en todas las disciplinas en las que se ha aventurado fuera de los rallies. Segundo en Le Mans (2006), ha ganado carreras en el Mundial de Turismos, ha corrido el Dakar con Peugeot y ahora compete en el Mundial de Rallycross.

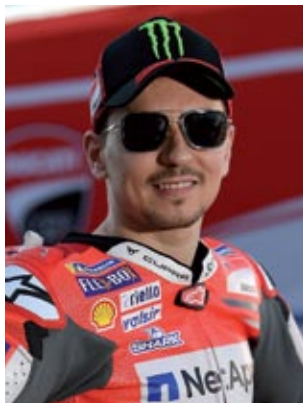


JORGE LORENZO Y MARC MÁRQUEZ COINCIDIRÁN EL PRÓXIMO AÑO EN HONDA: DUELO DE CAMPEONES CON LA MISMA MOTO

Motos

Jorge Lorenzo

Lorenzo ha tenido la fortuna, o lo contrario, de encontrarse por el camino a Marc Márquez. Pero su figura brilla por sí sola con los tres títulos de MotoGP, además de los dos de 250 cc. De singular y a veces polémica personalidad, se enfrentará directamente al catalán en un duelo que promete ser apasionante cuando se unan en Honda a partir de la próxima temporada, una vez dejada atrás su fallida aventura con Ducati.



Rallies

Tommi Makinen

Junto a Loeb, Ogier y Kankkunen, es el único piloto con cuatro títulos en el Mundial de Rallies, todos consecutivos de 1996 a 1999. Su estilo se adaptaba como un guante al Lancer grupo A, la base de sus éxitos. El finés fue fiel a Mitsubishi durante ocho años, pero tras los dos últimos de su carrera en Subaru dejó el Mundial. Montó su propio equipo de rallies, y hoy dirige el programa de Toyota en el WRC.



Fórmula 1

Pedro Martínez de la Rosa

Tras una brillante trayectoria en Japón donde consiguió tres títulos –Fórmula 3, Fórmula 3000 y Super GT–, el piloto catalán puntuó en su debut con Arrows en la Fórmula 1, en 1999. Tras su paso por el equipo Jaguar, trabajó varios años como probador en McLaren para luego pasar a Ferrari junto a Fernando Alonso. En la actualidad es asesor deportivo del equipo Techeetah, en la Fórmula E.



Turismos / Carreras en hielo

Yvan Muller

El francés es referente en las carreras de turismos. Cuatro veces campeón del mundo, ostenta el récord de victorias y 'poles', y también ha ganado en certámenes locales de la especialidad en Francia y Reino Unido. Su polivalencia también se ha confirmado con sus diez victorias en el Trofeo Andros sobre hielo. Tras un año retirado, hoy sigue en activo luchando en el WTCR con su propio equipo.



Fórmula 1 / IndyCar

Nigel Mansell

Uno de los pilotos más carismáticos y populares de los años ochenta y noventa, persiguió el título sin éxito hasta que en 1992 consiguió su único campeonato con Williams. Combativo y temperamental, el británico dejó la Fórmula 1 con el título en el bolsillo para emigrar al año siguiente a Estados Unidos, donde logró, a la primera, el título del competido IndyCar.



Motos

Marc Márquez

El español se ha convertido en el heredero natural de Valentino Rossi, y es ya uno de los mejores pilotos de todos los tiempos a pesar de su juventud. Dotado de un singular talento, su extraordinaria habilidad técnica le ha permitido seguir la estela del italiano en títulos. De los seis logrados hasta el momento, cuatro corresponden a MotoGP; y solo desde 2013, cuando dio el salto a la categoría reina.



Motos

Ángel Nieto

Ha pasado a la historia del deporte nacional por su ya legendario '12+1', y despejó el camino a las extraordinarias generaciones de pilotos españoles que desde entonces no han faltado en el Mundial. Con él empezó todo.

El piloto zamorano es uno de los grandes iconos del deporte español de todos los tiempos. Su azarosa vida juvenil curtió su personalidad hasta convertirle en uno de los deportistas nacionales capaz de romper todo tipo de moldes en una España aislada y sin proyección internacional en el deporte, salvo algunos equipos de fútbol y algún tenista. Ángel Nieto hizo lo posible y lo imposible para lograr correr a pesar de su falta de recursos. Sin complejos, asaltó los circuitos internacionales y durante su extraordinaria etapa deportiva se convirtió en el rey de las pequeñas cilindradas hasta elevarse con un palmarés a la altura de los mejores pilotos y con más títulos en la historia del motociclismo. Cuando en 1986 se retiró del Mundial había conseguido sus famosos '12+1', fiel a su carácter



supersticioso. Al término de su carrera había cosechado seis títulos en 50 centímetros cúbicos y siete en 125, todos ellos a través de noventa victorias, además de ser veintitrés veces campeón de España desde 50 a 250 cc. Nieto abrió la puerta a las extraordinarias generaciones de pilotos

españoles que desde entonces no han faltado en el Mundial de Motociclismo, todos ellos herederos de su legado. Dotado de un extraordinario carisma y personalidad, se convirtió en director técnico de su propio equipo durante varios años, pero no abandonó el Mundial gracias a su presen-

cia continuada en los circuitos y sus comentarios en las retransmisiones televisivas en España. Es Medalla de Oro de la Orden del Mérito Deportivo y la Gran Cruz del Mérito Deportivo. Falleció trágicamente el pasado año en Ibiza a causa de las lesiones sufridas en un accidente de tráfico.



OGIER GANÓ 4 MUNDIALES SEGUIDOS CON VOLKSWAGEN, SUMÓ OTRO CON FORD M-SPORT Y QUIERE REPETIR CON CITROËN

Rallies

Sebastien **Ogier**

El francés ha heredado el trono que en su día dejara vacante Loeb. Ogier tuvo que salir de Citroën porque no había sitio para ambos. Convirtió a Volkswagen en la marca imbatible durante cuatro años seguidos, pero en 2017 confirmó su talento al lograr su quinto título con el equipo privado M-Sport. Este año aspira al sexto antes de volver al último contrato de su carrera para devolver al éxito, precisamente, a Citroën.



Fórmula 1

Luis **Pérez Sala**

Con Pérez Sala y Adrián Campos, el automovilismo español se abrió al exterior al final de los ochenta. En su caso, fue subcampeón de la Fórmula 3000 y participó en 1988 y 1989 con el equipo Minardi. Su primer punto en el Gran Premio de Gran Bretaña de ese último año salvó al equipo italiano de caer en las preclasificaciones de la época, lo que, posiblemente, habría causado su desaparición.



Motos

Sito **Pons**

Salvo tres temporadas en 500 centímetros cúbicos, el piloto catalán compitió prácticamente toda su carrera deportiva en 250. Alfonso 'Sito' Pons fue el primer español en conseguir el título en la especialidad (1988-89), y recibiría más tarde el Premio Príncipe de Asturias por su admirada trayectoria deportiva, que luego continuaría a través de sus propios equipos de competición.



Fórmula 1

Alain **Prost**

Conocido como 'El Profesor' por su enfoque de la competición, logró tres títulos mundiales con McLaren y el último con Williams antes de su retirada. Pero también se convirtió en la némesis de Senna. El dramático duelo deportivo y personal que protagonizaron en McLaren ha quedado como el arquetipo de la rivalidad deportiva en F-1. Pero su respeto mutuo terminó en una relación amistosa.



Raids

Stephane **Peterhansel**

Hablar del Dakar es hablar del piloto galo, vinculado a la prueba casi desde siempre. En 1988 aterrizó en la prueba, y desde entonces ha participado ininterrumpidamente –salvo en 1994– hasta hoy. En 1998 dejó las dos ruedas tras ganar con Yamaha en seis ocasiones. A partir del año siguiente compitió en cuatro ruedas, ganando en siete ocasiones con tres marcas: Mitsubishi, Mini y Peugeot.



Fórmula 1

Nelson **Piquet**

De personalidad controvertida y polémica, el brasileño vivió su mejor época a comienzos de los ochenta, logrando dos títulos con Brabham para luego dar el salto a Williams, donde logró el tercero tras dos años de dura rivalidad con Mansell. Un accidente en Imola afectó a su capacidad visual en la última fase de su carrera, y fue eclipsado finalmente por la llegada de 'Schumi' a Benetton.



Motos

Wayne **Rainey**

Uno de los miembros de la generación de espectaculares pilotos americanos que dominaron durante los ochenta en 500. Campeón del mundo tres años seguidos (1990-92), subcampeón en 1989 y 1993, y tercero en 1988, mantuvo gran rivalidad con Schwantz. Luchando por el título de 1993, sufrió un accidente cuando lideraba el certamen, perdiendo la movilidad en el tren inferior.



Motos

Valentino **Rossi**

Con casi cuarenta años sigue en activo pese a sus más de veinte años sobre una moto. Es uno de los deportistas más carismáticos tanto en dos como en cuatro ruedas –ha corrido en rallies del WRC y probó suerte con Ferrari para la Fórmula 1–, y el único piloto capaz de ganar títulos en todas las categorías, desde 125 hasta MotoGP, pasando por 250 y 500, y ya acumula nueve campeonatos.





SAINZ SUMA DOS MUNDIALES DE RALLIES Y DOS VICTORIAS EN EL DAKAR, Y CONTINÚA AL MÁXIMO NIVEL A SUS 56 AÑOS

Rallies / Raids

Carlos Sainz

Debutó en el Mundial en el Rally de Portugal ganando el primer tramo, y después sumó los títulos de 1990 y 1992, aunque podría haber sumado otros dos de no ser por la falta de fortuna. Además, suma dos triunfos en el Dakar.

Apasionado y con talento natural para la práctica del deporte, Carlos Sainz se decantó muy pronto por las cuatro ruedas y los rallies, acompañado por su fiel Juanjo Lacalle y aquel famoso Panda que comenzó a catapultarle al éxito. Su determinación y dedicación reforzaron la facilidad natural para el pilotaje, y pronto llegaron los éxitos en España, que también pronto se le quedaría pequeña tras lograr dos subcampeonatos y dos títulos nacionales.



En 1987 debutó en el Rally de Portugal y logró la victoria en el primer tramo de la prueba. Desde entonces, destacó por su talento y capacidad de trabajo, hasta que Toyota se fijó en el español y comenzaron una gran relación que les deparó dos títulos mundiales en 1990 y 1992. Sainz rompía moldes con su rendimiento en todo

tipo de superficies, y fue el primer piloto no nórdico en lograr la victoria en el mítico Mil Lagos. La fortuna no le acompañó en algunos momentos críticos, como en el desenlace de las temporadas 1991 y 1998, cuando su coche se paraba a pocos metros del último tramo de la temporada, ya con el

título en la mano. Aquella escena reflejada en el famoso "¡Trata de arrancarlo, Carlos, por Dios!" de su inseparable Luis Moya. En 2004, en el Rally de Cataluña, fue elegido por sus compañeros como el mejor piloto de la historia de los rallies. En 196 participaciones logró 26 victorias y 97 podios, ga-

nando trece diferentes tanto de tierra como asfalto. Tras su salida del Mundial acabaría en los raids, para ser también el primer español ganador del Dakar en cuatro ruedas, victoria que repetiría con Peugeot esta temporada. Con 56 años, sigue en activo y acaba de fichar por Mini.

Trial / Enduro / Raids

Laia Sanz

Trece veces campeona de trial 'indoor' y diez europea, dio el salto al Dakar cuando ya no tenía nada que demostrar en su disciplina favorita. Sin embargo, su paso al enduro y los raids, de técnica tan distinta, ha sido un verdadero éxito. No solo es la primera fémina en el Dakar desde su llegada, sino que también se ha convertido en una habitual entre los quince primeros. En 2015 incluso terminó en novena posición absoluta.



Fórmula 1

Michael Schumacher

Schumacher logró superar al mítico Fangio con sus siete títulos mundiales; cinco de ellos con Ferrari, a quien ayudó a romper dos décadas sin títulos en Maranello. Su contribución fue decisiva para que el equipo italiano lograra la racha más exitosa de su historia, entre 1999 y 2004. Desgraciadamente, su accidente de esquí ha marcado su vida tras retirarse definitivamente de la Fórmula 1.



Fórmula 1

Ayrton Senna

De personalidad extraordinaria y talento único, para muchos es el piloto más carismático en la historia de la Fórmula 1, leyenda aumentada tras su muerte en Imola en 1994. Logró tres títulos, pero nos dejó en plena madurez deportiva. Su increíble velocidad y determinación, y la exhaustiva dedicación a su trabajo o el talento natural, le han convertido en la referencia para muchos pilotos que llegaron después.



Trial

Jordi Tarrés

El piloto catalán popularizó el trial en España con sus éxitos. Logró siete títulos mundiales, el primero de ellos con sólo veinte años. Llegó a acumular la victoria en catorce pruebas consecutivas. Su experiencia previa en el mundo del trialsín, donde había competido previamente y donde fue campeón de Europa, le permitió una singular técnica para dominar el trial durante años.



Rallies / Raids

Ari Vatanen

Campeón del Mundo de Rallies en 1981, siempre se distinguió por su espectacular estilo. En 1984 sufrió un violentísimo accidente en Argentina que le obligó a una recuperación de año y medio. Sus mayores éxitos llegaron con Peugeot en el Dakar, que ganó en tres ocasiones, y otra más con Citroën. Más tarde se dedicaría a la política como parlamentario europeo, y disputó la presidencia de la FIA, sin éxito, a Jean Todt.



Fórmula 1

Sebastian Vettel

El alemán fue formado y elevado hasta la F-1 por Red Bull, con quien cosechó todos sus títulos hasta 2013. Su paso a Ferrari suponía convertirse en la gran esperanza de los 'tifosi' y la Scuderia, pero su duelo con Hamilton y sus numerosos errores están mermando su imagen. La llegada de Charles Leclerc supondrá un desafío para el alemán, quien necesita el título de 2019 a toda costa.



Probamos el nuevo Citroën Xantia

La marca francesa era referencia en innovación y su última creación, el Xantia era un buen ejemplo. La berlina heredaba ese espíritu emprendedor visto en el 7A de 1934 que acompañaba al Xantia en la prueba.

Hace 25 años las normas anticontaminación ya generaban noticias. Por ejemplo, en Alemania, cuyas emisiones de CO2 eran muy superiores a la media eu-

ropea, se anunciaba un proyecto por el que los coches en 2005 no podrían gastar más de 5 l/100 km a 100 km/h. No era ese el caso, desde luego del nuevo



Porsche 911 cuya llegada estaba prevista para ese mes de noviembre con 272 caballos y una velocidad máxima de 270 km/h.

Otra novedad, que conducíamos por primera vez era la incursión de Chrysler en el mercado europeo con su berlina media conocida como Neon. También nos poníamos al volante del Pininfarina Ethos 2, un prototipo con la aerodinámica como clave.

La prueba juntaba lo más nuevo y lo más elegante de Citroën: el nuevo Xantia que quería homenajear a aquel mítico 'Pato'. El nuevo modelo con motor de gasolina, brillaba por comportamiento, confort y amplitud.

Y en la comparativa, dos berlinas premium alemanas: BMW 320i frente a Mercedes C220. Ambas con 150 CV, el BMW destacaba por motor y el Mercedes por comportamiento.



LA PORTADA
Nº 517
FECHA
28-9-1993
HABLAMOS DE

La comparativa entre los dos integrantes de BMW y Mercedes en las berlinas premium compactas ocupaba gran parte de nuestra portada. El resto, para otro sedán que quería conquistar al público europeo. El Chrysler Neon se estrenaba con su concepto de carrocería de cabina adelantada, conocido como 'cab forward'.



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

30.000 kilómetros con el Peugeot 306

Peugeot había depositado muchas esperanzas en su 306 para volver a los puestos de honor del segmento compacto. Y para valorar si estaba capacitado, lo sometimos a una intensa prueba que pasó con nota.

Opel era el principal productor de turismos en España en el primer semestre de 1993—con 147.000 unidades—por delante de Renault y Ford. Pero el sector no

vivía buenos tiempos y la fabricación había caído casi un 22 por ciento en esos seis meses.

Precisamente la marca alemana mostraba su nueva gama de mo-



delos de cara a 1994; podíamos conducir desde el pequeño Cora hasta el Frontera.

La prueba de la semana enfrentaba a dos berlinas con el mismo origen: Saab 900 2.0 S y Volvo 850 T5. Ambas marcas estaban en boga hace 25 años, aunque hoy solo una sigue... y en pleno auge. Del Saab (133 CV y 3,2 millones) nos gustaba su confort y comportamiento. Del Volvo (225 CV y 5,2 millones), su

mecánica brillante y su equipamiento.

Pero la prueba estrella era la que habíamos acabado con el Peugeot 306, que nos había acompañado durante 30.000 km. Y el resultado mostraba que el 306 tenía armas sobradas para el triunfo, como el tiempo confirmó.

Y uno de nuestros clásicos Dossieres analizaba los modelos americanos que se vendían en España.



LA PORTADA
Nº 518
FECHA
5-10-1993
HABLAMOS DE

Con Saab en primer plano, nuestra portada analizaba dos novedades venidas de Suecia. El 900 y el Volvo 850 T5 protagonizaban una comparativa de estilos. Junto a ellos, el Peugeot 306, que habíamos desmontado y analizado pieza a pieza tras recorrer 30.000 kilómetros con él.

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:

NUEVO PEUGEOT RIFTER EL DÍA ES TUYO



PEUGEOT i-Cockpit®
ULTRAMODULABLE
TECHO Zenith®

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

El nuevo Peugeot Rifter presenta un estilo elegante y poderoso. Su interior, moderno y tecnológico, sus motores innovadores y su nueva caja de cambios automática de 8 marchas te invitan a vivir una experiencia totalmente nueva. Con Peugeot i-Cockpit®, descubre una conducción más ágil e instintiva gracias al volante compacto, al Head-Up Display y a la gran pantalla táctil de 20,32 cm (8"). Siente el control en la carretera y disfruta del Advanced Grip Control para una motricidad mejorada. Gracias a la navegación 3D conectada, la función Mirror Screen, los servicios Peugeot Connect y la recarga de móviles por inducción, el nuevo Peugeot Rifter goza de una gran conectividad. Y para disfrutar de una conducción más segura, déjate acompañar por las ayudas a la conducción de última generación.

Nuevo Peugeot Rifter: Consumo mixto (L/100 km) desde 4,1 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 109 hasta 131.

El Seat Córdoba se presenta en Fráncfort

Visto el éxito del Ibiza —que había llegado a su segunda generación—Seat ampliaba las posibilidades de este modelo con una versión más familiar, de tres volúmenes. El Córdoba se estrenaba en Alemania.

Una fusión anunciada, pero que no cuajó como se esperaba. Renault y Volvo anunciaban su intención de unirse, con lo que se convertirían en el cuar-

to fabricante europeo. Eso anunciábamos en Motor16; pero el tiempo hizo imposible aquel movimiento. De las intenciones a las realidades; y para



ello nada mejor que visitar el Salón de Fráncfort, la gran cita del otoño del 93. Allí se pudo ver el Chrysler Neon, berlina americana pensando en Europa y también el Audi ASF, un concept realizado en aluminio que avanzaba el Audi A8 y esa exclusiva tecnología de fabricación.

Pero la gran estrella del salón era el Seat Córdoba, la versión de tres volúmenes del Ibiza con el que la marca

española daba respuesta en el segmento más popular.

Las pruebas estaban protagonizadas por dos modelos de vocación familiar. El Ford Mondeo 2.0i Ghia Familiar —3 millones y 136 CV— destacaba por comportamiento, frenos y equipamiento. El otro era el Toyota Carina E, sedán japonés fabricado en Europa que por 2,4 millones y con 116 caballos brillaba por consumo y suavidad.



LA PORTADA
Nº 517
FECHA
14-9-1993
HABLAMOS DE

Las novedades del Salón de Fráncfort eran el principal argumento de nuestra portada; y el Seat Córdoba, el gran protagonista. Junto a él, Audi con su ASF construido en aluminio o Nissan con el concept AP-X. Y también, en la parte superior, aparecía la prueba a fondo del Ford Mondeo Familiar.



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

Probamos el Nissan Terrano II

Antes de la llegada de los todocamino, el carácter aventurero estaba en manos de los todoterreno. Y ahí, Nissan, que inventó el Qashqai y el segmento SUV, ofrecía este Terrano II que probábamos a fondo.

Airbag empezaba a ser una palabra bastante usada en el sector y esta semana analizábamos cómo funcionaba esta bolsa salvavidas, que ha mostrado su efi-

cacia a lo largo de los últimos años. Tras Fráncfort, era la hora de conocer más a fondo las novedades para la siguiente temporada. Entre ellas, el



Chrysler Neon, la nueva gama de Volvo con el 850 Turbo o el Peugeot 306 Diésel, que conducíamos entre Barcelona y Florencia para demostrar su bajo consumo.

De consumo no podía presumir el Chrysler Viper; pero del resto... Sus 10 cilindros en V, su afilado morro, su silueta exclusiva y sus 400 caballos eran palabras mayores.

Tampoco estaban mal los datos que ofre-

cía el Opel Astra GSi 1.8 16 V que probábamos a fondo. Con sus 125 caballos destacaba por el rendimiento de su motor y sus prestaciones.

La otra prueba tenía como protagonista al Nissan Terrano II, un todoterreno de verdad para el ocio familiar —antes de los tiempos de los SUV que se inventó el Qashqai—. Con 100 caballos el Terrano II brillaba por confort, amplitud y calidad.



LA PORTADA
Nº 518
FECHA
21-9-1993
HABLAMOS DE

La moda de los GTI contaba con un nuevo representante, el Opel Astra 1.8 GSi 16V que habíamos probado a fondo. El compacto alemán protagonizaba nuestra portada junto al Dodge Viper. Y además, información sobre la nueva gama Volvo y un análisis del airbag.

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:

NUEVO PEUGEOT RIFTER EL DÍA ES TUYO



PEUGEOT i-Cockpit®

ULTRAMODULABLE

TECHO Zenith®

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA **TOTAL** **PSA FINANCE** Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

El nuevo Peugeot Rifter presenta un estilo elegante y poderoso. Su interior, moderno y tecnológico, sus motores innovadores y su nueva caja de cambios automática de 8 marchas te invitan a vivir una experiencia totalmente nueva. Con Peugeot i-Cockpit®, descubre una conducción más ágil e instintiva gracias al volante compacto, al Head-Up Display y a la gran pantalla táctil de 20,32 cm (8"). Siente el control en la carretera y disfruta del Advanced Grip Control para una motricidad mejorada. Gracias a la navegación 3D conectada, la función Mirror Screen, los servicios Peugeot Connect y la recarga de móviles por inducción, el nuevo Peugeot Rifter goza de una gran conectividad. Y para disfrutar de una conducción más segura, déjate acompañar por las ayudas a la conducción de última generación.

Nuevo Peugeot Rifter: Consumo mixto (L/100 km) desde 4,1 hasta 5,7. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 109 hasta 131.