

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.741 del 4 al 17 de diciembre de 2018



FORD FIESTA ST

Prueba



UN 3 CILINDROS DE 200 CABALLOS

## OFENSIVA TECNOLÓGICA LOS ELÉCTRICOS, ¡A POR TODAS!

260 KILÓMETROS POR 2,34 EUROS



De viaje con el **Nissan Leaf** 40 kWh

Bajo la lupa

Gama

### Kia Niro

Híbrido, enchufable y eléctrico



Audi e-tron GT ▼



Mazda 3 ▶



Jeep Gladiator ▼



### Novedades Salón de Los Ángeles

Porsche 911 ▼



Al volante

Audi A1 Sportback - Honda CR-V Hybrid - Mercedes Clase B - Peugeot 508 SW - Seat Tarraco



2.04 P.M.  
TERMINANDO LA ÚLTIMA  
ESCULTURA PARA LA EXPO

3.48 P.M.  
CUADRANDO EL BALANCE

6.29 A.M.  
CARGANDO DOS PALÉS  
PARA LA ENTREGA  
URGENTE

5.53 P.M.  
CARGANDO EL SMARTPHONE  
PARA SUBIR MIS BOCETOS

8.30 A.M.  
ACTUALIZANDO EL SITE

6.47 A.M.  
SINCRONIZANDO  
LA RUTA DEL GPS



## NUEVO CITROËN BERLINGO VAN COMO TÚ, SABE HACER DE TODO.



Surround Rear Vision  
Carga de hasta 1.000 kg  
20 ayudas a la conducción  
Nuevas Versiones: **Driver & Worker**  
Grip Control con Hill Assist Descent  
Cabin Extenso® de 3 plazas delanteras  
Freno de estacionamiento eléctrico  
Pantalla táctil de 20,3 cm (8")  
con Citroën Connect Nav

POR  
**159 €**  
/MES<sup>(1)</sup>

En 60 cuotas  
Primera cuota 3.929,74€  
TIN: 4,75%. TAE: 5,07%  
Oferta válida hasta el 31/12/2018

INSPIRED  
BY PRO

**CITROËN prefiere TOTAL** (1) Cuota mensual sin IVA en Península y Baleares de 159€ al mes, para un Nuevo Berlingo Van Talla M BlueHDi 75 CONTROL, PVP recomendado de 15.012,25€ (transporte, descuentos e impuestos incluidos) para profesionales, autónomos o Pymes. Valor Base Arrendamiento (PVP y transporte sin IVA) 12.406,81€, a 60 meses por leasing a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A., Sujeto a aprobación financiera. TIN 4,75%. TAE 5,07%. Una primera cuota de 3.929,74€ sin IVA (4.754,99€ IVA incluido) y 59 cuotas de 159€ sin IVA (192,39€ IVA incluido), una fianza de 192,39€, y un valor residual igual a una cuota. Sin comisión de apertura. Importe total del arrendamiento financiero y de la opción de compra: 16.298,39€ sin IVA (19.721,06€ IVA incluido). Oferta no acumulable válida hasta el 31/12/2018 dirigida a profesionales y autónomos que no actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficina o profesión, en el sentido de la vigente normativa sobre consumidores y usuarios y a Pymes. Consulte condiciones en [www.citroen.es](http://www.citroen.es). Vehículo visualizado no se corresponde con el ofertado. Automóviles Citroën España, S.A. c/ Dr. Esquerdo, 62 - 28007 Madrid. CIF: A-82844473.

Gama NUEVO BERLINGO: Consumo medio (L/100Km): 4,2 a 4,6. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/Km): 109 a 119



### Al detalle



#### EL INTA EXPLORA EL PLANETA MARTE

Llevamos tantos años probando coches en las instalaciones del INTA que los trabajadores de ese organismo del Ministerio de Defensa son casi como de la 'familia'. Y por eso nos hemos alegrado tanto del éxito en su última misión marciana. Porque la nave InSight de la NASA, que se posó en la superficie de Marte hace unos días tras un viaje de 484 millones de kilómetros y una milimétrica maniobra final que la frenó en siete minutos de 19.800 km/h a 0, cuenta a bordo con una estación meteorológica, llamada Twins por sus dos mástiles de medición, que ha sido desarrollada por el Centro de Astrobiología CSIC-INTA. Tecnología española hasta en el 'planeta rojo'.



#### MANIPULACIÓN EN 'MADRID CENTRAL'

A las pocas horas de poner en marcha su improvisado 'Madrid Central', el Ayuntamiento de la capital convenció de su 'éxito' a los medios afines y menos críticos: «El tráfico en la Gran Vía se ha reducido un 51 por ciento». Lógico, porque los coches van en fila de a uno y a ritmo de nazareno.

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

Director general: Alfonso J. Nieto - [ajnieta@motor16.com](mailto:ajnieta@motor16.com)

DIRECTOR: Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)

Subdirectores: Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)

Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)

Redactora jefe: María Jesús Beneit - [mjbeneit@motor16.com](mailto:mjbeneit@motor16.com)

Diseño: Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alvaro Gª Martins, Julián

Garnacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca

Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Publicidad: Gustavo Segovia

[gsegovia@motor16.com](mailto:gsegovia@motor16.com)

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valdeiras. 28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.2471983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



## ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla  
[acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)



## Dos formas diferentes de marcharse

Difícil de entender que a Carlos Ghosn lo hayan pillado ocultando dinero al Fisco... Y difícil de digerir el adiós de Alonso con solo dos títulos, cuando por su talento hubiera merecido muchos más.

En los últimos tiempos, la proliferación de noticias difíciles de digerir, en todas sus modalidades, está en su apogeo. En esta ocasión, citaré la sorprendente sustitución llevada a cabo por el Consejo de Administración de la marca japonesa Nissan de Carlos Ghosn, el presidente que los salvó de la quiebra en otro tiempo. Un cese que fue fulminante y estaba unido a su detención en Tokio, bajo la acusación de ocultar dinero al fisco y usar indebidamente fondos corporativos, según una investigación interna del propio fabricante japonés. Cuestión a priori difícil de entender en alguien que durante dos décadas ha acumulado unos fondos propios de lo más sustanciosos y es el líder más prestigioso, admirado y temido de la industria del automóvil. Lo evidente hoy es que la marca japonesa quiere aprovechar la ocasión para ganar peso en la gestión de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi. Así, dentro de un clima de poder y celos las partes mantienen su compromiso en una unión automovilística que tan buenos y fructíferos resultados les han dado en el tiempo.

Si desconcertado me deja lo anterior, tocado me deja lo siguiente. Se trata de la retirada de Fernando Alonso de la Fórmula 1, con un hasta siempre o tal vez un hasta luego. Una incógnita para

la que ni él mismo, hoy por hoy, tiene respuesta. Es verdad que el fenómeno Alonso da para mucho, pero pienso que sólo será posible verlo sentado de nuevo en un monoplaza si se trata de un proyecto ganador que le quite el mal sabor de estos años de sufrimiento en McLaren. Ahora toca pensar en un 2019 que pasa por ganar el Mundial de Resistencia y las 500 Millas. Una carrera en el circuito oval del estado de Indiana que siempre le ha atraído de forma especial. Lo cierto es que todos los que somos aficionados y seguidores de la Fórmula 1, vamos a echarle de menos cuando el próximo año vuelvan a rugir los motores en Melbourne y él no esté. Sea como fuere, Alonso, el piloto mejor pagado, será siempre una leyenda



Fernando Alonso, el piloto mejor pagado, será siempre una leyenda que ganó dos títulos mundiales con Renault, dos estuvieron en puertas con Ferrari y otro que también pudo ser, si Ron Dennis no le hubiera chuleado con un recién llegado llamado Lewis Hamilton. Recapitulando, nadie duda que Fernando Alonso es un esforzado, experto y valiente competidor que ha merecido mucho más de la Fórmula 1. Por eso, Motor 16, que le patrocinó y apostó por él cuando era un desconocido, quiere seguir llenando sus páginas de esta permanente leyenda del automovilismo deportivo español.

que ganó dos títulos mundiales con Renault, dos estuvieron en puertas con Ferrari y otro que también pudo ser, si Ron Dennis no le hubiera chuleado con un recién llegado llamado Lewis Hamilton. Recapitulando, nadie duda que Fernando Alonso es un esforzado, experto y valiente competidor que ha merecido mucho más de la Fórmula 1. Por eso, Motor 16, que le patrocinó y apostó por él cuando era un desconocido, quiere seguir llenando sus páginas de esta permanente leyenda del automovilismo deportivo español.





# Tu mejor día es cada día.

**SEAT Ateca**  
por 17.900€.

Sujeto a financiación.

**5 AÑOS** GARANTÍA ASISTENCIA MANTENIMIENTO

Todos los días tienen su lado bueno. Depende de ti sacarles lo mejor. Y con el SEAT Ateca es más fácil: Pedal Virtual, Connectivity Box, Cuadro de mandos Digital Cockpit, y mucho más. Descúbrelo en [seat.es](http://seat.es). Ya verás, no hay nada como tu día a día.



Consumo medio combinado de 4,6 a 6,9 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub> de 120 a 156 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT ATECA 1.0 TSI 85 kW (115 cv) Reference Plus por 17.900 € 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, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/12/2018 sujeta a unidades en stock para clientes particulares que financien 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 ATECA FR con opcionales.

## SUMARIO

Nº 1.741 • 4 al 17 diciembre de 2018  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**8.- QUÉ PASA**  
**FORD FOCUS ACTIVE Y EDGE**  
La marca del óvalo amplía su apuesta crossover con el Focus Active familiar y el renovado Edge.

**10.- EN PORTADA**  
**SALÓN DE LOS ANGELES**  
El Salón de Los Ángeles cierra el año con uno de los mayores escaparates automovilísticos y con suculentos estrenos.

**11.- AUDI E-TRON GT CONCEPT**

**12.- BENTLEY CONTINENTAL GT CONVERTIBLE**

**14.- JEEP GLADIATOR**

**16.- PORSCHE 911**

**18.- CUATRO RUEDAS**  
**MAZDA 3**  
Estrena la innovadora arquitectura SkyActiv-Vehicle y el revolucionario motor SkyActiv-X.

**20.- RANGEROVER**  
**EVOQUE**  
La segunda generación del Evoque es continuista en la imagen y revolucionario en la tecnología.

**22.- AUDI A1 SPORTBACK**  
Más grande, más espacioso, más tecnológico, más personalizable... Es el nuevo A1 Sportback.

**24.- HONDA CR-V HYBRID**  
Tecnología revolucionaria para el CR-V Hybrid. Se mueve en eléctrico, con la electricidad producida por el motor de gasolina.

**26.- MERCEDES CLASE B**  
Una imagen más dinámica, motores más eficientes y máxima funcionalidad en el nuevo Clase B.

**28.- PEUGEOT 508 SW**  
La carrocería familiar del 508 es una opción más lógica por tamaño y versatilidad y conserva todo el dinamismo general.

**30.- SEAT TARRACO**  
Roza el exclusivo segmento premium y atesora toda la sabiduría en tecnología y puesta a punto del Grupo VW y Seat.



10



24



30



20

**32.- FORD FIESTA ST**  
La firma del óvalo lo borda con su nuevo Fiesta ST, una versión ideada sólo para verdaderos amantes de las emociones fuertes.

**36.- BAJO LA LUPA**  
**GAMA KIA NIRO HIBRIDO, PLUG-IN Y ELÉCTRICO.**  
El Kia Niro se adapta a los nuevos escenarios de movilidad con tres versiones: híbrida, híbrida enchufable y totalmente eléctrica.

**42.- PRUEBA DE CONSUMO REAL CON EL NISSAN LEAF**

Recorrer 260 kilómetros gastando solo 2,34 euros no está al alcance de cualquiera; pero sí del Nissan Leaf en nuestra prueba de consumo real con clientes.

**54.- AL DÍA**  
**LEX KERSEMMAKERS SENIOR VICE PRESIDENT EMEA DE VOLVO CAR CORPORATION**  
«En Volvo estamos contentos con el camino tomado por el Gobierno español»

**50.- LA SEMANA**

**52.- A LA ÚLTIMA**

**54.- DE CARRERAS**

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

## Busca tu marca

AUDI	11, 22
BENTLEY	12
FORD	10, 32
HONDA	24
JEEP	14
KIA	36
LAND ROVER	20
MAZDA	18
MERCEDES	26
NISSAN	42
PEUGEOT	28
PORSCHE	16
SEAT	30
VOLVO	48

32

54

**ADIÓS DE ALONSO**  
En la despedida de Fernando Alonso flota la sensación de que es una retirada definitiva. Y su intento programa para 2019 confirma que su pasión por competir sigue intacta.

**58.- SABER COMPRAR Y VENDER**  
**LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.**

**64.- QUEREMOS SABER**  
**CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO**

**66.- EL RETROVISOR**  
**MOTOR 16 HACE 25 AÑOS**

Síguenos en...



# PEUGEOT WINTER DRIVE

VUELVE A CASA CON UN PEUGEOT  
COMPLETAMENTE EQUIPADO.



**FIFTY  
FIFTY**

**VEHÍCULOS NUEVOS:** 50% DE LAS OPCIONES QUE ELIJAS

**SEMINUEVOS:** 50% ADICIONAL EN LA DURACIÓN DE LA GARANTÍA

**POSVENTA:** 50% DE DESCUENTO EN NEUMÁTICOS

MOTION & EMOTION



PEUGEOT

PEUGEOT RECOMIENDA TOTAL PSA FINANCE Atención al cliente: 902 366 247 - 91 347 22 41

VN: Descuento del 50% en el importe de las opciones adicionales al equipamiento de serie del vehículo, válido para clientes particulares, autónomos y empresas (excluido canal renting) con pedido realizado entre el 01/11/2018 y el 31/12/2018, en toda la gama de turismos excepto Nuevo 508 e ION. En el caso de 3008 y 5008 válido exclusivamente para vehículos matriculados hasta fin de mes. VO: Oferta válida para vehículos seminuevos Peugeot de menos de 1 año de antigüedad en el momento de su compra, y con una Garantía inicial de 24 meses. Ampliación de la Garantía a 36 meses de Garantía total. Solo unidades limitadas, en concesionarios Peugeot Ocasión adheridos a esta oferta. Consulte disponibilidad en su concesionario. Oferta válida del 01/11 al 31/12/2018. Posventa: Descuento del 50% por neumático condicionado a la compra mínima de dos unidades. Válido únicamente para clientes particulares con vehículos de la marca Peugeot que concreten la cita ON LINE para su intervención. Consultar marcas de neumáticos incluidas y condiciones, en puntos de la red Peugeot adheridos a la acción y en [www.peugeot.es](http://www.peugeot.es). No acumulable a otras ofertas ni canjeable por dinero. Promoción válida para operaciones realizadas todos los viernes entre los días 09 de noviembre al 31 de diciembre de 2018.

Gama Peugeot 208: Consumo mixto (L/100km) desde 3,7 hasta 5,1. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 97 hasta 116  
Gama Peugeot 308: Consumo mixto (L/100km) desde 3,5 hasta 6,5. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 93 hasta 148.  
Gama SUV Peugeot 2008: Consumo mixto (L/100km) desde 4 hasta 5,6. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 98 hasta 129.



**JAGUAR F-TYPE RALLYE CONCEPT**

Con el objetivo de celebrar sus 70 años de éxitos en competición, Jaguar ha desarrollado un modelo de rallye, basado en el F-Type Chequered Flag, que rememora el famoso XK 120 de los años 40 del pasado siglo. El F-Type Rallye está equipado con el motor 2.0 Turbo de cuatro cilindros.



**BMW M8 COUPÉ**

El M8 de BMW ha concluido su desarrollo en circuito, casi a punto de lanzarse a las carreteras del mundo con su motor V8 TwinPower Turbo de más de 600 caballos de potencia. Este nuevo coupé deportivo cuenta con un sistema de tracción total denominado M xDrive, y en el futuro habrá dos carrocerías más.

**EL LYNK & CO 03, EN EL TCR**

Geely Group Motorsport, los constructores de la versión de carreras del sedán Link & Co 03, siguen desarrollando el vehículo y completarán pruebas adicionales durante este invierno, antes de que comience la temporada 2019 FIA WTCR en abril. Al volante de los 03 TCR estarán los campeones mundiales Yvan Muller y Thed Björk.



**SKODA KODIAQ GT**

El Kodiaq GT es un todocamino coupé que Skoda va a poner a la venta exclusivamente en el mercado chino, tras ser presentado en el Salón de Guangzhou en noviembre. En principio, la firma checa parece haber descartado su lanzamiento en nuestro continente.

**Focus Active Wagon y nuevo Ford Edge**

Ford potencia su **gama SUV** desde abajo

Bajo la denominación Active, Ford lleva tiempo potenciando su gama SUV desde la base con el Fiesta Active y el Ka+ Active. Y ahora le toca el turno al nuevo Focus, que incorpora a su gama los modelos Active, tanto en su versión de cinco puertas, desvelada desde el primer momento pero aún no comercializada, como con el Wagon, confirmada hace unos meses. Se trata de modelos caracterizados por una altura del puesto de conduc-

ción más alta, un diseño agresivo y poderoso inspirado en el segmento todocamino y un chasis optimizado y adaptado a las nuevas posibilidades que se abren en un modelo tan versátil. En este sentido, a los diferentes modos de conducción se añaden dos más: 'resbaladizo' y 'trail'. El Focus Active contará, en gasolina, con el motor 1.0 EcoBoost de 125 CV, que consume 4,8 l/100 km, y con el 1.5 EcoBoost de 150 CV, cuya cifra ho-

mologada de gasto es 5,3 l/100 km. En diésel ofrecerá otras dos opciones: el EcoBlue de 1,5 litros y 120 CV, con un consumo oficial de 3,5 l/100 km, y el EcoBlue 2.0 de 150 CV, que gasta 4,4 l/100 km de media. Por su parte, el Ford Edge recibe nuevos sistemas de ayuda a la conducción, mejor conectividad y un motor EcoBlue biturbo 2.0 de 238 CV, cambio de 8 velocidades y tracción total optimizada. Su gasto medio, 6,7 l/100 km.

►► El nuevo Ford Focus Active cuenta con dos modos de conducción adicionales: 'resbaladizo' y 'trail'. Al de 5 puertas ya conocido se suma ahora el familiar Wagon.



▲ El Ford Edge recibe nuevas ayudas a la conducción, una conectividad mejorada y un motor diésel biturbo de 238 caballos, asociado a un cambio automático de 8 marchas.



**PARA PENSAR**

1,7

por ciento es lo que ha crecido la producción de vehículos en España en lo que va de año.

Se trata del dato acumulado en los diez primeros meses de 2018, que acumula una cifra de 2.416.296 unidades. Una cifra que habla bien de la capacidad de adaptación de las fábricas españolas a los nuevos procesos.

**EL PUNTAZO**

El SsangYong Rexton DKR 2019 participará en el próximo Dakar con un motor V8 de 450 CV y tracción trasera. Esta fiera del desierto es un desarrollo cien por cien español.



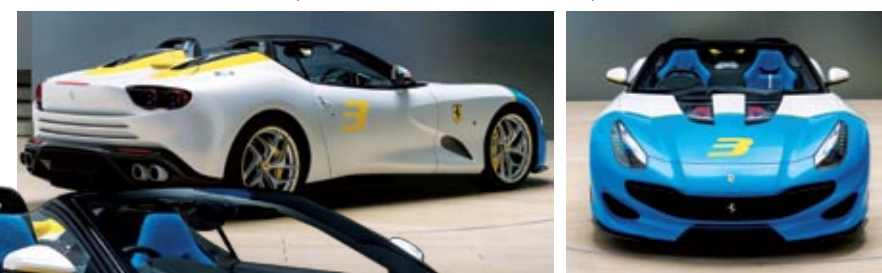
**El SP3 JC se basa en el F12tdf**  
**Un Ferrari único para un propietario especial**

Desde que se construyeron los primeros Ferrari a finales de la década de 1940 y principios de la década de 1950, los clientes de la marca de Maranello siempre han insistido en darle un toque personal a sus vehículos. Ahora, el Programa de Personalización de la firma italiana ha llegado tan lejos que un cliente puede diseñar un coche único de verdad, incluida la carrocería. Es lo que ha ocurrido con John Collins, propietario de un concesionario británico especializado en modelos clásicos de Ferrari. Siguiendo sus indicaciones, los

técnicos y diseñadores de Maranello han creado esta joya bautizada SP3 JC, que está basado en la plataforma y la mecánica del Ferrari F12tdf pero integra los aires clásicos de los Spider de los años 50.

Los colores del SP3 JC también aportan la exclusividad deseada por un amante del Pop Art como es John Collins, con una combinación de color Bianco Italia, Azu-

▼ A partir de la serie especial limitada F12tdf, Ferrari ha creado mediante su Programa de Personalización un coche único para un cliente británico. Pero del precio... nada se sabe.



ro Met y Giallo Módena. El SP3 JC, que es fruto de dos años de trabajo, cuenta con un motor V12 de 780 CV que puede verse desde el exterior, barras protectoras

antivuelco realizadas en fibra de carbono, una toma de aire frontal especialmente estudiada en el túnel de viento y asientos tapizados en cuero azul.



**Lamborghini Urus ST-X y SC18**  
**Con las carreras como telón de fondo**

Lamborghini Squadra Corse ha presentado recientemente dos conceptos de los que podrían ser dos modelos 'carrera-cliente' listos para que los clientes de la firma disfruten en circuito. En el caso del Urus, el objetivo es un campeonato innovador de una sola marca que combine un circuito de carreras y un circuito todoterreno. El nuevo formato 'carrera-cliente' se estrenará en 2020 en Europa y Oriente Medio, en pistas especialmente preparadas y aprobadas por la FIA, con una fórmula de «llegar y conducir» diseñada para

los clientes con un paquete completo que incluye los coches y el soporte técnico durante los fines de semana de cada carrera. El Urus ST-X Concept ha sido opti-

mizado mecánicamente y equipado con todos los elementos de seguridad exigibles por la FIA, incluyendo la

jaula de acero, el sistema de extinción de incendios y el tanque de combustible FT3. Las tomas de aire

más grandes optimizan el enfriamiento de su motor V8 de doble turbo, que es capaz de entregar 650 CV. En el caso del SC18 Alston, cuenta con una aerodinámica excepcional, nueva carrocería de fibra de carbono y un motor V12 que rinde 770 caballos.



►► El Lamborghini SC18 se caracteriza por una aerodinámica muy trabajada.



▲▲ El Urus ST-X correrá desde 2020 en un certamen que combinará tierra y asfalto.



ELECTRIFICACIÓN LOS MODELOS CERO EMISIONES COBRAN PROTAGONISMO, COMO EL ESPECTACULAR DEPORTIVO AUDI E-TRON GT



El Salón de Los Ángeles cierra el año con uno de los mayores escaparates automovilísticos que podemos observar a nivel mundial. En la cita californiana no faltaron succulentos estrenos como el Jeep Gladiator, el nuevo Porsche 911 o el sofisticado Audi e-tron GT, mientras se mantiene la tendencia al alza de los SUV y, sobre todo, de la electrificación.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

# El sueño americano



**BMW VISION iNEXT.** En este concept de la firma bávara se dan cita aspectos de movilidad autónoma, conectividad, electrificación y servicios que tendrán como consecuencia el modelo definitivo de calle, aunque ya en 2021.



**BMW X7.** Su primera aparición pública ha sido en Los Ángeles, y no defraudó. Ofrece siete plazas y una tecnología avanzada en aspectos dinámicos y de seguridad. En Estados Unidos usa un V8 de 462 CV que no llegará a Europa.



**CADILLAC ESCALADE SPORT EDITION.** Este enorme vehículo SUV se rodea de una imagen y una dotación más deportiva y dinámica. Además, contempla un equipamiento demolidor, tracción total y un motor V8 con 426 CV.



**HONDA PASSPORT.** Honda 'resucita' este práctico SUV, que se sitúa entre el CR-V y el enorme Pilot por tamaño. Dispone de cinco plazas, tracción total y una mecánica de gasolina 3.5 i-VTEC con 280 caballos.



**HYUNDAI PALISADE.** El nuevo buque insignia de la gama SUV en la firma coreana estará a la venta a mediados de 2019. Ofrece hasta ocho plazas, tracción total y debuta con un motor 3.8 V6 de gasolina que rinde 291 CV.



**KIA TELLURIDE.** Comparte genética con el Hyundai Palisade, pero se destaca con sus originales puertas traseras de apertura inversa y carece de pilar central para facilitar el acceso. Su sistema híbrido rinde 400 CV.



**KIA SOUL.** Nueva generación de este modelo crossover que presume de una mayor carga tecnológica, motores de gasolina más eficientes y una variante eléctrica de 204 CV de potencia con casi 500 kilómetros de autonomía.



**LEXUS LX INSPIRATION SERIES.** La principal novedad de la casa nipona fue esta serie especial, rematada en color negro Onyx en la carrocería y multitud de detalles. También el interior se 'viste' de una manera más exclusiva.



**LINCOLN AVIATOR.** Impresionante SUV con hasta siete plazas, desvelado ya como modelo de serie y que presume de una tecnología avanzada. Ofrece un motor de gasolina de 400 CV y una versión híbrida enchufable de 450 CV.

## AUDI E-TRON GT CONCEPT UNA ESTRELLA EN LA MECA DEL CINE

Primicia mundial en el Salón de Los Ángeles, este avanzado modelo deportivo de cuatro puertas con propulsión eléctrica presume de una potencia de 590 CV, tracción total y una autonomía que supera los 400 kilómetros.

Es un concept por su espectacularidad y tecnología, pero no esconde nada porque Audi tiene prevista su producción en serie para finales del año 2020. El e-tron GT Concept es el tercer modelo eléctrico de la marca alemana, tras el SUV e-tron y el e-tron Sportback, y sin duda es el más deportivo y espectacular por sus formas, con un piso plano y un centro de gravedad muy bajo. Mide 4,96 metros de longitud, 1,96 de anchura y sólo 1,38 de altura, su formato exterior responde a un afilado coupé de cuatro puertas y en su construcción se emplean materiales ligeros, como el aluminio o la fibra de carbono. El habitáculo apenas se aparta del guión al que nos tiene acostumbrados Audi últimamente, y ofrece cinco confortables plazas gracias a una generosa distancia entre ejes de 2,90 metros. A la cuidada y avanzada puesta en escena se añade un maletero con 450 litros de capacidad, a los que se añaden otros 100 litros en un segundo espacio bajo el capó delantero. Para impulsarse recurre a dos motores eléctricos, ubicados cada uno en un eje. De esta

manera, el e-tron GT Concept presume de ser un genuino quattro. La energía total del sistema es de 450 caballos, potencial suficiente para firmar registros 'de carreras', como los 3,5 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h o los 12 segundos que necesita para alcanzar 200 km/h. La velocidad máxima se limita a 240 km/h, de cara a maximizar una autonomía que supera los 400 kilómetros con la nueva normativa WLTP. La energía para registrar esos números proviene de una batería de iones de litio que supera los 90 kWh de capacidad y se instala en los bajos, entre los dos ejes. Además de una perfecta motricidad, su dinámica gana puntos extra gracias a un sistema de dirección activa en las cuatro ruedas. En marcha podemos regular la recuperación de energía de manera manual, actuando sobre las levas del volante. También lo hace de manera automática o predictiva en el programa más eficiente, o sencillamente al frenar. Frenos, por cierto, que son carbocerámicos. La carga de la batería se



El interior no se sale demasiado del guión conocido en Audi, y ofrece cinco plazas. Monta dos propulsores eléctricos, uno en cada eje, para dotar de tracción quattro al conjunto.



puede realizar por inducción o por cable. Este último es más rápido, ya que una toma de 800 voltios permite comple-

tar hasta un 80 por ciento de la carga en sólo 20 minutos, suficiente como para recorrer 320 kilómetros.



Eficiencia, rendimiento y sensaciones se dan cita en este espectacular coupé eléctrico de cuatro puertas.





**EXCLUSIVO, LUJOSO Y ALCANZA 333 KM/H A CIELO ABIERTO**



**BENTLEY CONTINENTAL GT CONVERTIBLE VIENTOS HURACANADOS...**

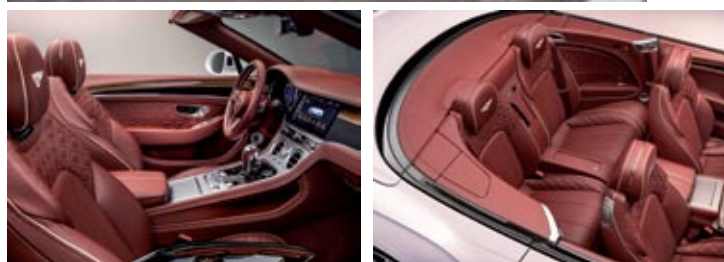
La elegancia y unas soberbias prestaciones se dan la mano en esta atractiva variante descapotable desvelada en California, que en 19 segundos repliega el techo de lona para permitirnos disfrutar de sus 635 caballos a cielo abierto.

Coincidiendo con el Salón de Los Ángeles tuvo lugar, en paralelo, un evento privado en el sur de California donde se desveló una nueva estrella: la tercera generación del elegante Continental GT Convertible. Más allá de su cuidado y exclusivo interior de cuatro plazas, su personalidad viene marcada por una capota de lona de altísima calidad; tanta, que se ha conseguido la misma insonorización en el habitáculo que en el modelo coupé de la generación anterior. El plegado o desplegado del techo se realiza en 19 segundos, incluso en marcha siempre que no se superen los 50 km/h. No será una empresa fácil circular a ese ritmo, por-

que el descomunal propulsor de gasolina W12 de seis litros eroga nada menos que 635 CV de potencia, caballería que se gestiona por medio de una nueva transmisión automática de doble embrague y ocho relaciones. También nuevo es el sistema de tracción total, que prescinde de la tradicional distribución inicial 40/60 en favor de una reparto entre ambos ejes en función de las condiciones de cada momento. Con todo esto, más los 91,8 mkg de par máximo, es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 333 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3,8 segundos. Por eso es vital contar con un chasis de garantías, que incluye suspensión neumática o un

control del balanceo de la carrocería Dynamic Ride alimentado por una red de 48 voltios. El consumo medio, gracias a

su avanzada inyección directa TSI y a la desconexión activa de la mitad de los cilindros, es de 13,4 litros.



▲▲ La capota de lona se abre o cierra en 19 segundos, incluso en marcha hasta 50 km/h. La calidad del habitáculo y su avanzada tecnología le convierten en uno de los cabrios más exclusivos del mercado.



**MASERATI GHIBLI.**- El modelo 2019 estaba presente en el stand de la marca italiana en la cita californiana. Ligeros cambios en el exterior y en el interior, centrados en el salpicadero y el selector del cambio. Ofrece motores de gasolina con 350 y 430 CV, y un diésel de 275 CV.



**MASERATI QUATTROPORTE.**- Diseño italiano, alta calidad y gran rendimiento se dan cita en este modelo de enfoque deportivo. Monta propulsores de gasolina con 530, 430 y 350 CV, y un diésel de 275 CV, así como variantes con propulsión trasera o de tracción total.



**MCLAREN SPEEDTAIL.**- Se producirán 106 unidades, 35 de ellas han sido adquiridas por clientes estadounidenses. Alcanza 403 km/h y su sistema híbrido-eléctrico rinde 1.050 CV. Pero no equipa airbag laterales y tiene retrovisores por cámara, lo que desafía la normativa 'USA'.



**LEXUS CT 200h HÍBRIDO CON FULL DRIVE POR 200€/mes\***

Con Lexus Full Drive, que incluye 4 años de mantenimiento, 4 años de garantía, 4 años de conectividad y 1 año de seguro a todo riesgo.

\*48 cuotas. Entrada: 9.551,05€. Última cuota: 11.883,22€. TAE: 9,22%

Descubre más en [www.lexusauto.es](http://www.lexusauto.es)



100 kW 136 CV. 4,1l/100km. CO<sub>2</sub>: 93 g/km. NO<sub>x</sub>: 0,005 g/km



Lexus CT 200h Business con Full Drive MY18. PVP recomendado: 25900€ por financiar con Lexus Privilege. Entrada: 9.551,05€. TIN: 7,95%. TAE: 9,22%. 48 cuotas de 200€/mes y última cuota (valor futuro garantizado): 11.883,22€. Comisión de apertura financiada (2,75%): 449,60€. Precio Total a Plazos: 31034,27€. Importe Total de Crédito: 16.798,55€. Importe Total Adeudado: 21.483,22€. Oferta conjunta de Lexus España y Toyota Kreditbank GmbH sucursal en España con el producto Lexus Privilege. Capital mínimo a financiar: 14.000€. El producto Lexus Privilege le permitirá, al finalizar el plazo, cambiar su CT 200h MY18 con Full Drive por un nuevo Lexus, devolverlo sin gastos adicionales o quedárselo pagando o refinanciando la última cuota siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el contrato. Oferta válida en Península y Baleares. IVA, transporte, impuesto de matriculación, campaña promocional y paquete Full Drive incluidos. Otros gastos de matriculación, pintura metalizada y equipamiento opcional no incluidos. Oferta válida hasta el 31/12/2018. Promoción no acumulable a otras ofertas o descuentos. Modelo visualizado no corresponde con el modelo ofertado. Emisiones y consumo de CO<sub>2</sub> de CT 200h Business con Full Drive MY18: emisiones combinadas de CO<sub>2</sub>: 97 g/km. Consumo combinado: 4,2l/100 km. El consumo de combustible y los valores de CO<sub>2</sub> se miden en un entorno controlado, de acuerdo con los requisitos la normativa europea, sobre la versión básica de cada motorización. Los valores de combustibles y emisiones de CO<sub>2</sub> podrán diferir al variar los factores externos. Para más información consulte en su centro autorizado LEXUS. El paquete Full Drive ofertado se refiere a la contratación conjunta de Financiación con Lexus Privilege, Seguro Lexus Premio durante 1 año, Servicio de Conectividad Lexus Connected durante 4 años y Programa de mantenimiento Care durante 4 años. Incluye primer año de Seguro Lexus Premio Todo Riesgo con Franquicia de 300€ ofrecido en régimen de coaseguro por AIOI NISSAY DOWA INSURANCE COMPANY OF EUROPE Ltd. y LIBERTY SEGUROS con la Mediación de TOYOTA INSURANCE MANAGEMENT LIMITED para clientes CT mayores de 27 años, más de 5 años de carnet y bonificación acreditada de 4 o más años sin siniestros o 5 años y máximo un siniestro. Seguro ofrecido en régimen de Coaseguro por: AIOI NISSAY DOWA INSURANCE COMPANY OF EUROPE Ltd. Sucursal en España. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo: 24389, Libro: 0, Folio: 188, Sección: 8ª, hoja M-438684. Inscrición: 6ª, CIF: W0060072F y LIBERTY SEGUROS, Compañía de Seguros y Reaseguros, S.A. Inscrita en el Registro Mercantil de Madrid, Tomo: 29777, Sección: 8ª, Hoja M-377257, Folio: 2. CIF A48/037642. Con la Mediación de TOYOTA INSURANCE MANAGEMENT LIMITED. Condiciones sujetas a la normativa de contratación y aceptación del riesgo por parte de la Compañía.



## EL 'SUPERWRANGLER' LLEGA AL MERCADO EUROPEO EN 2020



### JEEP GLADIATOR AL FIN DEL MUNDO, INCLUSO A PLENA CARGA

Si a la tradicional personalidad 'off road' de Jeep añadimos la mejor capacidad de remolque y de carga de su clase, nos encontramos con una opción tan llamativa y resolutiva como este Gladiator, una de las estrellas del Salón.

Configuración de doble cabina con cinco plazas, hasta 725 kilos de carga útil en la 'bañera' trasera y hasta 3.470 kilos de capacidad de remolque, sistemas de tracción total que son una referencia en el universo 'off road' y una contrastada gama de propulsores. Así es, en líneas generales, el nuevo Jeep Gladiator, un atractivo vehículo 'pick up' con un claro enfoque norteamericano, el verdadero paraíso de este tipo de carrocerías.

Presenta dos techos rígidos diferentes, pero es el único en su segmento que ofrece un techo blando de calidad premium que permite disfru-

de ocho relaciones en este último motor, y opcional en el de gasolina.

Este nuevo modelo llegará a Europa en 2020, y lo hará con varios acabados: Sport, Overland y Rubicon. Este último presenta mayor capacidad 'off road' gracias al sistema 4x4 Rock Track, que monta ejes Dana, una reductora aun más 'corta', mayores recorridos de la suspensión, desconexión de la barra estabilizadora delantera y dos bloqueos del diferencial.

Si a todo eso añadimos sus generosos ángulos de ataque y salida, una altura al suelo de nada menos que 28 centíme-

tros y una capacidad de vadeo de hasta 76 centímetros, está claro que el Gladiator es lo más parecido a un 'tanque'.

Y para rematar presenta más de 80 funciones de seguridad y una completa oferta multi-media.

▶▶ Capacidad de carga y 'off road', además de un formato que nos permite desmontar el techo y todas las puertas. Llegará en 2020.



▶▶ Este 'superWrangler' pick up ofrece cinco plazas y monta un motor de gasolina de 285 CV o un diésel de 260.

tar de una conducción a cielo abierto.

Dos son las opciones mecánicas del Gladiator: por un lado, un motor de gasolina 3.6 V6 de 285 CV; por otro, un turbodiésel 3.0 V6 que eroga 260 CV. El cambio es automático



**MERCEDES-AMG GT R PRO.** - En suelo norteamericano se ha presentado la versión más radical de la gama. Conserva el propulsor 4.0 V8 de 585 caballos, pero recibe mejoras en la aerodinámica y el esquema de suspensión, y reduce el peso. Se trata de una edición limitada.



**MINI JCW KNIGHTS EDITION.** - Mini presentó una variada exposición de ediciones especiales basadas en el Clubman y el Countryman, además de esta variante de tres puertas que toma como base el kit John Cooper Works, aunque se remata con mayor deportividad.



**NISSAN MAXIMA.** - Diseñado en California, este sedán de gran porte recibe cambios en su diseño exterior, actualiza igualmente el interior e incorpora nuevos asistentes en materia de seguridad. Conserva el motor 3.5 V6 de gasolina, que rinde 300 caballos.

## UNA FAMILIA DE COCHES PARA CADA TIPO DE FAMILIA.



NUEVO TIPO MIRROR



NUEVO TIPO STREET

## GAMA TIPO DESDE 10.500€ CON 4 AÑOS DE GARANTÍA

ABRE LA PUERTA A UNA GAMA LLENA DE POSIBILIDADES.

LOS NUEVOS FIAT TIPO STREET Y FIAT TIPO MIRROR SATISFACEN TODAS TUS NECESIDADES.

LA VIDA CAMBIA, TIPO TAMBIÉN.



fiat.es

Gama Fiat 500. Emisiones de CO<sub>2</sub>: de 88 a 117g/km. Consumo mixto: de 3,4 a 6,5 l/100 km.

Los valores indicados de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con el Reglamento 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 Fiat Tipo 5 puertas 1.4 16v Pop 70kW (95CV) gasolina. PVP recomendado: 10.500€. Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (incluye descuento por entregar vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con mínimo de 3 meses bajo titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por importe mínimo de 9.500€ con plazo mínimo 48 meses y permanencia mínima 36 meses. Ejemplo de financiación sin entrada, por importe total del crédito de 10.500€ con 72 cuotas mensuales de 189,22€. TIN 8,99%, TAE 10,59%, comisión de apertura (3%) 315,00€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 13.938,84€. Gastos de Matriculación no incluidos. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta 100.000 km desde fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en PyB hasta 31/12/2018. Las versiones visionadas corresponden con los modelos: Fiat Tipo SW 1.4 16v Mirror 70kW (95CV) gasolina (PVP Recomendado 18.720€) y Tipo 5 puertas 1.4 16v Street 70kW (95CV) gasolina (PVP Recomendado 16.720€).





# ALEMANIA Y JAPÓN LAS NOVEDADES DE MARCAS COMO PORSCHE, VOLKSWAGEN, TOYOTA, NISSAN O SUBARU TUVIERON GRAN PESO



## PORSCHE 911 ATRACTIVO COMO SIEMPRE, RÁPIDO COMO NUNCA

Este auténtico icono ya va por su octava generación, y el nuevo modelo llega con la personalidad a la que nos tiene acostumbrados, pero con más potencia, mejores prestaciones y una mayor carga tecnológica en todos los capítulos.

Más musculoso en su aspecto exterior, entre otras razones debido a un incremento de 45 milímetros en su cota de anchura frontal, el nuevo 911 de la serie 992 matiza su diseño sobre el capó, apuesta por unas manillas de las puertas eléctricas y enrasadas en la carrocería y equipa un alerón trasero activo más grande. También el interior se refresca con una nueva pantalla central de 10,9 pulgadas, retoques en el cuadro de mandos y una apuesta digital mucho más agresiva y tecnológica. El motor turboalimentado de seis cilindros incrementa su potencia hasta los 450 caballos, 30 más que en el modelo al que sustituye. Con esto se consigue un rendimiento más

prestacional, como los 3,6 segundos que necesita para acelerar de 0 a 100 km/h la variante Carrera 4S, una décima menos que el Carrera S de propulsión trasera. Y esos tiempos se pueden rebajar todavía en 0,2 segundos si apostamos por el paquete opcional Sport Chrono. La velocidad máxima es de 306 y 308 km/h, respectivamente. Y la gestión de todo esto se realiza mediante una evolucionada transmisión automática de doble embrague, con ocho relaciones. El consumo medio queda fijado en 8,9 litros -9,0 en el 4S- gracias a las mejoras introducidas en la inyección, la refrigeración y el nuevo diseño de los turbocompresores.



**PORSCHE 911 GT2 RS CLUBSPORT.**- Una verdadera joya mecánica cuyo escenario específico estará en los circuitos, pues no está homologado para circular por la calle. También se ha mostrado en el Auto Show de Los Ángeles, donde ha presumido de su propulsor 3.8 bóxer con doble turbo y 700 CV de potencia. Sólo se fabricarán 200 unidades.

Hay que destacar también la incorporación de nuevos asistentes de conducción. En primer lugar, y como auténtica primicia, el llamado Porsche Wet, sistema que detecta la presencia de agua sobre la calzada y modifica de inmediato la electrónica para que las reacciones del vehículo sean más seguras. Además,

se ofrece de serie. También se ha mejorado el de aviso y asistencia de frenado, y se incorpora por primera vez un sistema de visión nocturna, basado en una cámara que capta la imagen térmica. El precio del Carrera S en nuestro país será de 138.105 euros, mientras que el Carrera 4S costará 147.065 euros.



▲▼ El nuevo 911 matiza su imagen exterior, eleva la potencia hasta los 450 caballos y se sirve de nuevos asistentes de conducción.

► El interior del 911 también se pone al día. La pantalla del salpicadero es nueva, y es más intuitiva. La puesta en escena es más digital.



**NISSAN MURANO.**- Ligero 'lavado de cara' para mantenerse joven y mejoras en su dotación de seguridad y conectividad. Existen variantes con tracción delantera o total, y el propulsor es un 3.5 V6 de gasolina con 263 CV. Por desgracia, seguirá sin ofrecerse en España.



**TOYOTA AVALON TRD.**- Pedigrí y enfoque deportivo para los más entusiastas, que no se conforman con un sedán 'normal'. Presenta mejoras aerodinámicas, un chasis ajustado y un equipamiento y una terminación interiores de filosofía mucho más deportiva.



**TOYOTA PRIUS AWD.**- Nuevo impulso para el híbrido más popular del mundo. En esta ocasión incorpora un sistema de tracción total, gracias a un segundo motor eléctrico ubicado en el eje posterior. Y de paso ve actualizada su imagen y su equipamiento.



**VOLKSWAGEN BEETLE FINAL EDITION.**- Una puesta de largo que servirá como despedida para un modelo icónico. Se rodea de detalles estéticos nostálgicos y un equipamiento muy avanzado, y apuesta por el motor 2.0 TSI de 174 CV asociado al cambio automático DSG de doble embrague. Pero no llegará a nuestro mercado.



**RIVIAN R1S.**- Cinco metros de longitud y hasta siete plazas para este enorme SUV. Monta cuatro motores eléctricos, uno en cada rueda, que suman 750 CV. Se pueden elegir tres baterías diferentes, la de mayor capacidad con hasta 640 kilómetros de autonomía.



**TOYOTA CAMRY TRD.**- Lo mismo que en el Avalon, este modelo incrementa su compromiso dinámico con una suspensión más firme, barras estabilizadoras más gruesas, llantas más generosas y detalles muy deportivos. No hay cambios en los motores.



**TOYOTA RAV4 ADVENTURE.**- El generoso stand de Toyota también acogió esta versión de corte más campero que el resto de la nueva gama Rav4, pues equipa protecciones en los bajos y en los laterales de la carrocería para abandonar el asfalto con mayor solvencia.



**VOLKSWAGEN JETTA BONNEVILLE.**- No lo veremos en las tiendas, pero la marca quiso rendir homenaje a este auténtico campeón. Se trata de un Jetta preparado que logró alcanzar los 338 km/h en el lago salado de Bonneville. Impulsado con un motor 2.0 TSI de 600 CV, batió el récord de velocidad en su categoría.



**SUBARU CROSTREK HÍBRIDO.**- Este XV 'americano' presume de ser el primer híbrido enchufable de la marca japonesa. Presenta un motor de gasolina de 140 CV y otros dos eléctricos, uno en cada eje. Puede circular hasta 27 kilómetros en modo eléctrico.



**TOYOTA COROLLA SEDÁN HÍBRIDO.**- La nueva gama Corolla se amplía con la llegada de la variante sedán, asociada al conocido sistema híbrido que eroga una potencia conjunta de 122 CV. Podría ser una realidad en nuestras carreteras durante la primavera de 2019.



**VOLVO AUTOMOBILITY L.A.**- La novedad de Volvo en Los Ángeles era... que no presentó modelo nuevo alguno. En este caso, la firma sueca apostó por realizar demostraciones interactivas relacionadas con la conectividad y su visión sobre la futura conducción autónoma.



**VOLKSWAGEN ID BUZZ CARGO.**- Quizás llegue antes de lo esperado y lo veamos ya a finales de 2019 repartiendo por nuestras ciudades. Esta 'furgó' eléctrica presenta dos capacidades de baterías, una de enfoque urbano y otra con mayor rango de acción que alcanza los 545 kilómetros de autonomía.





La carrocería de cinco puertas respeta fielmente el diseño anticipado por el Kai Concept en la última edición del Salón de Tokio, y que apuesta por la deportividad.

# Viene con sorpresas

Una de las estrellas del Auto Show de Los Ángeles ha sido el nuevo Mazda3, que estrena la innovadora arquitectura SkyActiv-Vehicle y el revolucionario motor SkyActiv-X, a caballo entre gasolina y diésel. Disponible con dos carrocerías, llegará a nuestro país a comienzos de 2019.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Entre la primera generación, lanzada en 2003, y la segunda todavía a la venta, que llegó en 2010, del Mazda3 se han vendido más de seis millones de unidades; un éxito que la casa nipona quiere pro-

longar con una tercera entrega desvelada en Los Ángeles y que llegará a las tiendas a comienzos de 2019, iniciándose el desembarco por Norteamérica y siguiendo de inmediato por el resto del mundo.

Un nuevo Mazda3 cuya imagen respeta lo mostrado

hace meses por el Kai Concept, avance fiel de la carrocería de cinco puertas definitiva, que apuesta por el dinamismo. Y la gama incluirá, como ha ocurrido en las generaciones precedentes, una variante sedán de enfoque más elegante.

Además, Mazda ha elegido su nuevo compacto como punta de lanza de una nueva generación de vehículos en la que desarrollará lo que la mar-

ca denomina SkyActiv-Vehicle Architecture, «diseñada para que los ocupantes del vehículo capitalicen al máximo su sentido natural del equilibrio». O, dicho de otro modo, un conjunto de soluciones tendentes a optimizar el confort de marcha, el placer de uso o la conducción, de manera que acelerar, girar o frenar se conviertan en acciones aún más naturales. Entre las



▲ El uso de aceros de ultraalta resistencia se ha multiplicado por diez: si antes suponían el 3 por ciento del bastidor, ahora son ya el 30 por ciento.



innovaciones destacan unos asientos rediseñados –mantienen la pelvis erguida para conservar la natural curvatura en ‘S’ de la columna–, una palanca de cambios más elevada y adelantada –tanto en las versiones manuales como en las automáticas–, un volante con más recorrido de ajuste, una carrocería con estructuras de anillo multidireccionales que transmiten cualquier estímulo sin desfases, un chasis en el que todos los elementos interactúan para dar fluidez a la energía de la masa amortiguada y unos niveles NVH –ruido, vibración y ‘aspereza’– mejor controlados.

En las dos carrocerías, además, aumenta el uso de aceros de ultraalta resistencia, que ya suponen el 30 por ciento, y se emplean sólidas estructuras

frontales y traseras que mejoran la absorción de energía en caso de choque. Además, el capó y el paragolpes delantero se han diseñado para minimizar las lesiones en caso de atropello, y el interior contará con airbag de rodilla para el



◀ Mazda insiste en la importancia de la nueva arquitectura SkyActiv-Vehicle, que optimiza la relación del conductor con el coche y, por tanto, la conducción, el confort y el placer de uso.



▲▲ Como en anteriores generaciones del Mazda3, la gama se completa con el sedán, aunque la firma de Hiroshima no ha comunicado aún la diferencia de longitud o de volumen de maletero entre ambas carrocerías.

conductor y unos nuevos airbag laterales de doble cámara, más eficaces. En cuanto a seguridad activa, destaca el Dri-

ver Monitoring, que mediante un sistema infrarrojo controla la apertura de los ojos del conductor, la frecuencia de parpadeos o los movimientos de cara y boca para detectar fatiga o sueño y advertirnos de ello, llegan-

do a precargar el sistema de frenado para reducir la distancia de detención. Y también se ofrecerá el Front Cross Traffic Alert (FCTA), que mediante radares frontales detecta vehículos que se aproximan por la derecha o la izquierda para reducir el riesgo de colisión en las intersecciones.



## SKYACTIV-X OTRA INNOVACIÓN MAZDA

Al margen de varias mecánicas SkyActiv-G de gasolina y del moderno diésel SkyActiv-D de 1,8 litros estrenado hace unos meses –con 115 CV– en el renovado CX-3, el Mazda3 será el primer coche de la casa en adoptar el revolucionario SkyActiv-X, motor de gasolina que combina las ventajas de la habitual combustión mediante bujía con la combustión por compresión, reservada hasta ahora a los diésel. Así, en ocasiones es capaz de funcionar con mezcla pobre –más aire que combustible–, reduciendo el consumo sin perder agrado ni prestaciones. Además, el motor recibe la ayuda de un sistema híbrido Mild Hybrid, que acumula energía en ciertas situaciones para utilizarla en otras.







**LA BATERÍA DE 48 VOLTIOS DE LOS EVOQUE MHEV (MILD HYBRID), DISPONIBLES EN GASOLINA Y DIÉSEL, REDUCE UN 6 POR CIENTO EL GASTO**



# Revolución conservadora

La segunda generación del Evoque apuesta por una imagen continuista, pero introduce avances tecnológicos de todo tipo y estrena una plataforma que permite la electrificación. Llega a España en marzo con precios desde 50.850 euros, aunque más adelante habrá versiones desde 40.000.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Si alguien estima que el nuevo Evoque evoluciona poco frente a su antecesor, nacido en 2010, puede tener razón... o no. Tendrá razón en térmi-

nos de estética, pues aunque la carrocería es nueva al 99,9 por ciento —la marca dice que sólo aprovecha las bisagras de las puertas— y se perciben detalles nuevos —faros Matrix LED, tiradores de puerta

retráctiles e intermitentes dinámicos logran cierto aire Velar—, los diseñadores han sido conservadores: si algo funciona —772.000 unidades vendidas dan fe de ello—, para qué cambiarlo. Sin embargo, acu-

sar al segundo Evoque de ‘inmovilismo’ será injusto en el resto de capítulos, y podemos hablar de revolución tecnológica para mantener su poderío en el segmento de los SUV compactos de lujo.

## SUV URBANO, PERO MÁS CAMPERO QUE NUNCA

Durante su presentación en Londres, Motor16 tuvo ocasión de ponerse al volante del nuevo Evoque, aunque sólo unos cientos de metros y en un escenario de lo más curioso: un laberíntico subterráneo usado antiguamente como almacén de carbón y convertido por los técnicos de Land Rover en una exigente pista de pruebas ‘off road’ que contaba, incluso, con una gran piscina de 60 centímetros de profundidad; que es el máximo vadeo que puede afrontar ahora el SUV británico —antes eran 50 centímetros de profundidad—. Además, el Evoque disfruta de una generosa altura libre al suelo —21,2 centímetros—, de

una movilidad optimizada en terreno abrupto —ángulo de ataque de 22,2 grados, y de 30,6 el de salida— y de un sistema Terrain Response 2 con cinco programas seleccionables: Confort, Arena, Hierba-Gravilla-Nieve, Barro-Rodenas y Auto, éste último novedad y que ajusta automáticamente la motricidad al tipo de terreno. A ello hay que sumar sistemas complementarios como el Hill Descent Control, el Gradient Release Control, el All-Terrain Progress Control y el Wade Sensing, que mide la profundidad del agua por donde circulamos; aunque la mayor primicia es el Clear Sight Ground View, que convierte el capó y

el suelo del coche... ¡en transparente! Porque gracias a tres cámaras —una en cada espejo y otra en el frontal— crea una imagen virtual que, mediante una de las pantallas centrales, nos permite vigilar, casi al milímetro, por dónde pasan las ruedas delanteras.



▲ La longitud no varía —4,37 metros—, pero la distancia entre ejes crece 21 milímetros y se acortan voladizos. La altura al suelo, 21,2 centímetros.

Así, por ejemplo, es nueva la plataforma Premium Transverse Architecture, que ayuda a ganar un 13 por ciento de rigidez torsional y permite mecánicas electrificadas, como las MHEV usadas en todas las versiones automáticas o la PHEV —híbrida enchufable— que llegará a comienzos de 2020: 1.5 tricilíndrico de gasolina con 200 CV, motor eléctrico de 108 CV y batería ion-litio de 11,3 kWh. Pero antes, el nuevo Evoque nace con seis versiones Ingenium 2.0: tres de gasolina —200, 249 y 300 CV— y tres diésel —150, 180 y 240 CV—. Y aunque en un primer momento sólo habrá caja automática —de nueve marchas— y tracción total, para septiembre de 2019 se

espera la variante de acceso Td4 150 con tracción delantera y cambio manual, a partir de 40.000 euros.

La talla exterior apenas varía, pero sí lo hace la amplitud, pues hay 20 milímetros extra para piernas en la segunda fila —gracias al aumento de batalla— y el maletero homologa 591 litros, un 10 por ciento de ganancia en base a la mayor anchura interna o al menor tamaño de la suspensión Integral Link. Y la suspensión delantera estrena columnas MacPherson Hydro, con cojinetes hidráulicos que minimizan las vibraciones.

El Evoque, que ofrecerá acabados S, SE, HSE y R-Dynamic, presume de un salpicadero más moderno y refinado,



▲ La instrumentación es una pantalla de 12,3 pulgadas, y en la consola hay otras dos de 10. El retrovisor central es espejo y video.

de materiales reciclados y más naturales, y de un mayor número de asistentes, como el ACC con Stop&Go.

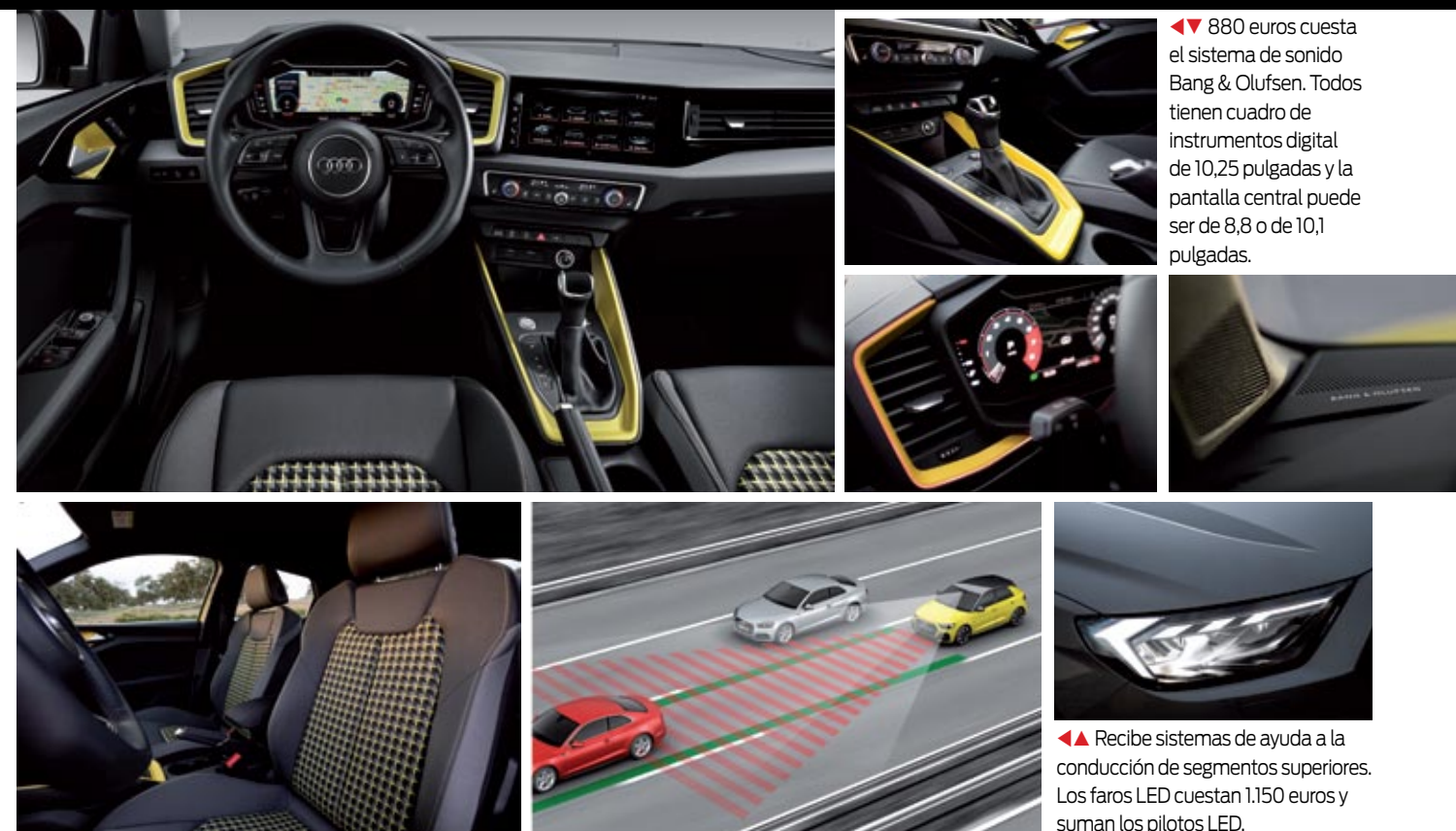
## FICHA TÉCNICA

MOTOR	Si4 200 AWD	Si4 250 AWD	Si4 300 AWD	TD4 150 2WD	TD4 150 AWD	TD4 180 AWD	SD4 240 AWD
Disposición	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal	Delant. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1998	1998	1998	1999	1999	1999	1999
Potencia máxima (CV/rpm)	200 / 5.500	249 / 5.500	300 / 5.500	150 / 2.400	150 / 2.400	180 / 2.400	180 / 2.400
Par máximo (mkg/rpm)	32,7 / 1.300-4.500	37,2 / 1.300-4.500	40,8 / 1.500-4.500	38,8 / 1.750-2.500	38,8 / 1.750-2.500	43,9 / 1.750-2.500	51,0 / 1.500-2.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	Delantera	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.	Automática, 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17	225/65 R17
Peso (kg)	1.845	1.893	1.925	1.787	1.891	1.891	1.955
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.371/1.904/1.649	4.371/1.904/1.649	4.371/1.904/1.649	4.371/1.904/1.649	4.371/1.904/1.649	4.371/1.904/1.649	4.371/1.904/1.649
Volumen maletero (l)	591/1.383	591/1.383	591/1.383	591/1.383	591/1.383	591/1.383	591/1.383
Capacidad depósito (l)	67	67	67	65	65	65	65
De 0 a 100 km/h (s)	8,5	7,5	6,6	10,5	11,2	9,3	7,7
Velocidad máx. (km/h)	216	230	242	201	196	205	225
Consumo mixto (l/100 km)	7,7	7,9	8,1	5,4	5,6	5,7	6,2
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	176	180	186	143	149	150	163
Precios desde... (euros)	48.450	53.100	58.100	40.000	45.450	47.650	52.850





**30 TFSI TIENE 116 CV Y ES LA PRIMERA MECÁNICA QUE LLEGA, PERO ANTES DE QUE FINALICE EL AÑO SE SUMARÁN OTROS TRES MOTORES**



◀ 880 euros cuesta el sistema de sonido Bang & Olufsen. Todos tienen cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas y la pantalla central puede ser de 8,8 o de 10,1 pulgadas.

◀ Recibe sistemas de ayuda a la conducción de segmentos superiores. Los faros LED cuestan 1.150 euros y suman los pilotos LED.

# Urbanita premium

Audi ha creado una nueva generación de su exitoso A1, un utilitario resultón que fue lanzado en 2010. Más grande, más espacioso, más tecnológico, más personalizable... Así podríamos seguir un buen rato para explicarte cómo es este nuevo A1 Sportback. Sensacional.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Tras ocho años de presencia en el mercado, la firma de Ingolstadt lanza una nueva generación del Audi A1, a la que toca añadir el sufijo Sportback, pues este resultón utilitario –ahora ofrece más de un millón de posibilidades en cuanto a configuración– llega únicamente con carrocería de cinco puertas. Olvida la de tres, pues sólo la pedía un 20 por ciento de los clientes del A1, y su desarrollo encarecería el producto final, pues, por lo visto, «no es sólo poner y quitar puertas».

Esta nueva carrocería presume de un llamativo aspecto, sobre todo si optamos por el paquete deportivo S line –requiere un desembolso de

2.700 euros–, y se estira 56 milímetros respecto a su antecesor.

Se sustenta sobre la plataforma MQB A0, la que emplean los Seat Ibiza y Arona, los Volkswagen T-Cross y Polo... ¿Seguimos? Y eso se traduce en más espacio interior... mucho más. Para comenzar,

su maletero pasa de 270 a 335 litros de capacidad, pudiendo alcanzar los 1.090 si abatimos la segunda fila. Y detrás las plazas son más holgadas, aunque el túnel central molesta en exceso.

El puesto de conducción es mucho más atractivo que antes, y Audi emplea materia-

les de calidad. La mayoría son duros de tacto, pero los ajustes son perfectos y transmite solidez. Nos acomodamos en cuestión de segundos y frente a nosotros siempre tendremos un cuadro de instrumentos digital de 10,25 pulgadas. Si optamos por el MMI Plus, esta pantalla añade unos mejores gráficos y la central pasa de 8,8 a 10,1 pulgadas, como en sus hermanos mayores, pues de ellos hereda su avanzado sistema de infoentretenimiento, que daría para escribir todo un libro.

El primer Audi A1 Sportback que se pone a la venta en España es el 30 TFSI, y es con el que comenzamos. Su propulsor de tres cilindros sorprende por su agrado, tanto con cambio manual como con la

transmisión S tronic. Bien es cierto que, si te lo puedes permitir, es buena idea pagar los 1.870 euros que cuesta este último, pues a la larga compensa y no tendrás que recurrir a un pomo de ergonomía cuestionable.

Nada te hace sospechar sobre su naturaleza tricilíndrica, pues la insonorización es perfecta y llama la atención su manera de pisar. Parece un A3. El A1 Sportback probado tenía paquete S line, que añaa-

de suspensiones más firmes –como opción hay suspensiones activas– y neumáticos 215/45 R17, que no lo tornan incómodo en ningún momento, algo que sí sucede en el caso de optar por las llantas de 18 pulgadas, como las que utilizaba el 40 TFSI, una versión que recurre al motor de los Polo GTI, con 200 CV, y que lo convierte en un verdadero deportivo, pues corre, y mucho. Este también equipaba la mencionada suspen-



▲ Las opciones de personalización son casi infinitas. Ahora sólo hay versión Sportback de cinco puertas. Su Cx es de 0,31.

sión adaptativa, que se regula desde el Audi drive select, una opción de 200 euros que nos permite seleccionar entre los modos Auto, Dynamic, Efficiency e Individual.

El punto intermedio lo pone el 35 TFSI, que recurre a un motor de 1,5 litros verdade-

ramente equilibrado por sus prestaciones y consumo –sólo han dado los datos por ahora de los 30 TFSI–, gracias a que cuenta con el sistema de desconexión de cilindros CoD.

No conocemos aún los precios de cada versión, pero seguro que no serán asequibles.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	25 TFSI	30 TFSI	35 TFSI	40 TFSI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	1.498	1.984
Potencia máxima (CV)/rpm	95/5.000-5.500	116/5.000-5.500	150/5.000-6.000	200/4.400-6.000
Par máximo (mkg)/rpm	17,8/2.000-3.500	20,4/2.000-3.500	25,5/1.500-3.500	32,6/1.500-4.350
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v ó S tronic 7	Man. 6 v ó S tronic 7	Man. 6 v ó S tronic 7	S tronic, 6 vel.
Frenos del./tras.	Dis. vent./Tambores	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	185/65 R15	185/65 R15	N.D.	N.D.
Peso (kg)	N.D.	1.180	N.D.	N.D.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.029/1.740/1.433	4.029/1.740/1.433	4.029/1.740/1.433	4.029/1.740/1.433
Volumen maletero (l)	335/1.090	335/1.090	335/1.090	335/1.090
Capacidad depósito (l)	40	40	40	40
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.	9,5 (S tronic: 9,4)	N.D.	N.D.
Velocidad máxima (km/h)	N.D.	203 (S tronic: 203)	N.D.	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	N.D.	4,8 (S tronic: 4,8)	N.D.	N.D.
Emissiones CO2 (g/km)	N.D.	108 (S tronic: 108)	N.D.	N.D.
Precios desde... (euros)	N.D.	21.945	N.D.	N.D.

PRECIO **21.945 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **108 G/KM**

## PRIMERAS IMPRESIONES

### NOS GUSTA

Calidad de acabado. Más amplio. Mecánicas solventes. Comportamiento. Tecnología.

### DEBE MEJORAR

Sólo motores de gasolina. Pomo del cambio. Precio elevado. Equipamiento de serie justo.





**DISPONIBLE DESDE 34.200 EUROS, EL CR-V HYBRID LLEGA EN FEBRERO DE 2019 CON VERSIONES DE TRACCIÓN DELANTERA O TOTAL**



# Eléctrico a medias

El Honda CR-V Hybrid es un todocamino híbrido que casi siempre se mueve gracias a un motor eléctrico, que se nutre de la electricidad que se encarga de producir el de gasolina. La marca japonesa ha recurrido a una tecnología revolucionaria para ganar agrado sin perder prestaciones.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El principal factor de diferenciación de Honda frente a otras empresas automovilísticas es la investigación y desarrollo de tecnologías que permiten alcanzar la llamada movilidad sostenible. Y con el nuevo CR-V Hybrid vuelve a demostrar, como fabricante número uno mundial de motores, que todavía hay mucho camino por recorrer a nivel tecnológico. Porque la marca japonesa se salta a la torera la estrategia tradicional de otros fabricantes en sus híbridos, y en vez de recurrir a una combinación de motor de combustión y motor eléctrico en la que la voz cantante la lleva siempre el motor de gasolina –apoyado de vez en cuando por el eléctrico–, Honda le ha dado la vuelta a la tortilla y le otorga mucho más protagonismo al motor eléctrico, que en este caso, con una potencia

de 184 caballos, mueve habitualmente el coche nutriéndose directamente –sin pasar por la batería– de la electricidad que, mediante un generador, produce un motor de explosión 2.0 de 145 CV. Todo ello en base a tres modos de propulsión que el sistema i-MMD selecciona de forma inteligente y automática: EV Drive, Hybrid Drive y Engine Drive –ver cuadro–. No obstante, el conductor puede forzar dos modos extra mediante

dos interruptores en la consola central. Uno es el modo eléctrico EV y otro, un modo híbrido que agiliza la respuesta con un acelerador más proactivo. Además, en determinadas situaciones de necesidad de una aceleración extra, el tipo de propulsión Engine Drive se puede ver apoyado por el motor eléctrico, consiguiendo puntualmente una potencia conjunta de 215 caballos.

Sobre el papel, y comparado con un híbrido similar de

tecnología tradicional como puede ser el Toyota Rav4 Hybrid, el nuevo híbrido de Honda no logra consumos más bajos ni mejores prestaciones, pero sí consigue un funcionamiento más suave y silencioso, una respuesta más inmediata de ese imponente motor eléctrico –120 CV en el Toyota por 184 CV en el Honda– y mucho mayor agrado por parte de una transmisión fija –habitual en cualquier modelo eléctrico– que, aunque bastante lejos de las sensaciones que transmite un cambio automático tradicional, evita la elevada sonoridad y sensación de resbalamiento del cambio CVT, normalmente usado por los híbridos de este segmento.

El CR-V Hybrid de tracción delantera acelera de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos, medio segundo menos que el CR-V 1.5 VTEC Turbo de 173 CV; pero a su vez reduce el gasto



◀ La estética del salpicadero se modifica respecto al CR-V 'normal' por la ausencia de la palanca de cambios. El apoyabrazos central se puede configurar de numerosas maneras.



◀ En azul, el motor eléctrico, y en verde, el motor que hace las veces de generador; ambos formando parte del i-MMD (Intelligent Multi-Mode Drive). La batería de 1 kWh se descarga muy rápido, pero también se carga en pocos kilómetros.



medio de 6,3 a 5,3 l/100 km. Y en la versión de tracción total, comparándolo con un 1.5 VTEC Turbo 4x4 de 193 CV y cambio automático CVT, la aceleración de 0 a 100 km/h pasa de 10,0 a 9,2 segundos a

favor del Hybrid; y el gasto, de 7,1 a 5,5 l/100 km, también a favor del recién llegado. En el recorrido de prueba con una mezcla de ciudad, carretera nacional y autovía, a veces a un ritmo elevado, el consumo

real ha oscilado entre los 6,0 y los 7,5 l/100 km, unas cifras claramente convincentes si tenemos en cuenta peso y potencia. El Honda CR-V Hybrid está disponible desde 34.200 euros en tracción delantera y

desde 40.200 euros con tracción total, una versión que recurre a un sistema de transmisión tradicional y no a un motor eléctrico en el eje trasero como alguno de sus rivales. Ambos llegan en febrero.



## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 i-VTEC
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.993
Potencia máx. (CV/rpm)	145 / 6.200
Par máximo (mkg/rpm)	17,8 / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	135 kW (184 CV)
Par	315 Nm
Potencia máx. total	215 CV
Par máx. total	n.d.
Tracción	Delantera o Total
Caja de cambios	Transmisión fija
Frenos del./tra.	Discos vent./Disc.
Peso (kg)	1.614 / 1.672
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.600/2.117/1.679
Maletero (l)	497 / 1.064
Capacidad del depósito (l)	57
Tipo de batería	De ión-litio
Capacidad de la batería	1 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,8 / 9,2
Velocidad máx. (km/h)	180
Vel. máx. en eléctrico	65 km/h
Consumo mixto (l/100 km)	5,3 / 5,5
Emissiones CO2	120 / 126 g/km
Alcance en eléctrico (km)	2
Neumáticos	235/60 R18
Precios desde... (euros)	34.200



▲ Los gráficos del cuadro, casi mejor no mirarlos ya que distraen mucho la atención.



▲ El cambio de transmisión fija no tiene palanca. Pero sí cuatro teclas que lo controlan.

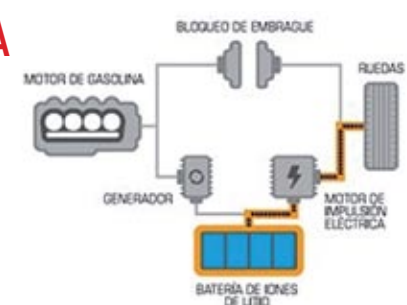


▲ Como es habitual en Honda, la conducción ecológica se premia con hojas verdes.

## CÓMO FUNCIONA

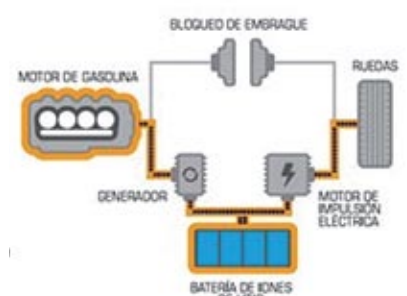
### ► MODO EV DRIVE

El motor eléctrico de 184 CV mueve directamente las ruedas del CR-V Hybrid gracias a la batería de ión-litio de 1 kWh. En este modo, el motor de gasolina no está en funcionamiento.



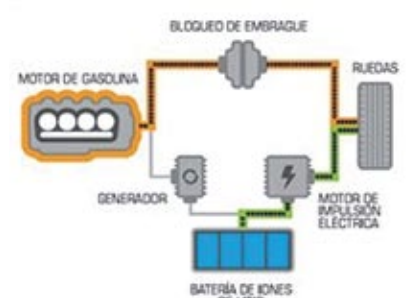
### ► MODO HYBRID DRIVE

El motor de gasolina propulsa un generador, que crea energía eléctrica para mover el motor eléctrico con la ayuda de la reserva de energía almacenada en la batería. La energía sobrante se deriva a cargar la batería.



### ► MODO ENGINE DRIVE

Un mecanismo de bloqueo del embrague conecta directamente el motor de combustión con las ruedas. Es la configuración más eficiente cuando el coche circula por autopista a alta velocidad.







# MÁS SPORT Y MENOS TOURER, OFRECE UNA SILUETA Y UNAS 'MANERAS' MÁS DINÁMICAS PARA DISFRUTAR MÁS AL VOLANTE



▲ La capacidad mínima del maletero es de 455 litros. Detrás monta un eje de torsión, o uno multibrazo en el caso del 2.0 diésel.



▲ La presentación del interior más avanzada corresponde con la de estas dos pantallas digitales, de 12,25 pulgadas cada una.



## Ahora más deportivo

La nueva Clase B muestra una imagen más dinámica, estrena motorizaciones más eficientes siempre asociadas –de momento– a transmisiones automáticas y se rodea de una carga tecnológica mucho más avanzada. Llegará a nuestro país en la recta final del año.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Recuerdo en 2005, con el estreno de la primera generación de la Clase B, que Mercedes-Benz presumía de un monovolumen con la capacidad de un vehículo comercial. Pero en esta tercera 'entrega' el enfoque es distinto, digamos que es más Sport y menos Tourer, algo que solicitaban los propios usuarios de este vehículo.

Con muchos guiños y una genética compartida con la Clase A, el nuevo modelo crece 26 milímetros en longitud, 10 en anchura, 30 en distancia entre ejes y rebaja la altura otros 4, lo que unido a unos voladizos más cortos le otorga un aspecto más dinámico y, de paso, una aerodinámica mejor: Cx 0,24.

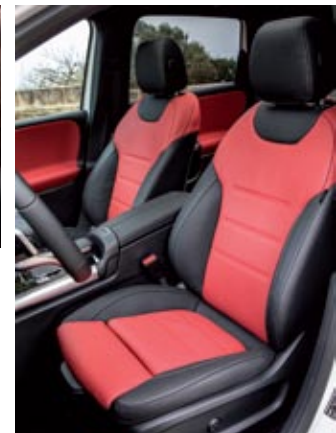
También el interior se somete a una profunda actualización. El cuadro de mandos tradicional es sustituido por dos pantallas digitales que pueden ser de hasta 10,25 pulgadas cada una, y presume de un Head-up Display supercompleto, por información y la resolución que ofrece.

La elevada posición al vo-

lante y la mayor superficie acristalada optimizan la visibilidad, mientras que se mejoran las cotas de anchura y altura. Permanece tal cual el espacio para las piernas detrás, pero a cambio disponemos de una banqueta deslizante hasta 14 centímetros y un respaldo dividido, de serie, en tres secciones. Con todo esto, el maletero

oscila entre 455 y 705 litros. Y destacar, asimismo, detalles avanzados, como los asientos delanteros Energizing, que varían sutilmente su posición para evitar dolencias en la espalda, o el completo asistente MBUX, una conectividad avanzada entre el vehículo y el conductor con capacidad de aprendizaje gracias a la inteligencia artificial.

Bajo el capó llegan novedades mecánicas, compartidas muchas con la Clase A. El estreno más llamativo es un dos litros diésel con 150 ó 190 CV, asociado a un nuevo cambio automático con doble embrague y ocho relaciones, combinación que cumple ya con la homologación Euro 6d. El ciclo diésel se cierra con un 1.5 de 116 CV. También la oferta en gasolina es nueva gracias



▲ Se ha incrementado la calidad y mejorado tanto la habitabilidad como la visibilidad. La banqueta trasera se desliza longitudinalmente.

al propulsor 1.33, desarrollado con Renault y que puede erogar 136 ó 163 CV. Presenta desconexión automática de cilindros y la transmisión, también de doble embrague, es de siete relaciones en este caso. Más adelante llegarán nue-

vos propulsores y las versiones 4Matic, de tracción total.

La Clase B incorpora nuevos asistentes que le permiten presumir de una conducción semiautónoma en determinadas situaciones, y pudimos comprobar las nuevas funcio-

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	B 180	B 200	B 180d	B 200d	B 220d
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.332	1.461	1.950	1.950
Potencia máxima/rpm	136 CV / 5.500	163 CV/5.500	116 CV/4.000	150 CV/3.400-4.400	190/3.800
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.460	25,5 mkg/1.620	26,5 mkg/1.750-2.750	32,7 mkg/1.400-3.200	40,8 mkg/1.600-2.600
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.	Automática, 7 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/55 R17
Peso (kg)	1.405	1.410	1.485	1.535	1.545
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.419 / 1.796 / 1.562	4.419 / 1.796 / 1.562	4.419 / 1.796 / 1.562	4.419 / 1.796 / 1.562	4.419 / 1.796 / 1.562
Volumen maletero (l)	455 / 1.540	455 / 1.540	445 / 1.530	445 / 1.530	445 / 1.530
Capacidad depósito (l)	43	43	43	43	43
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,2	10,7	8,3	7,2
Velocidad máx. (km/h)	212	223	200	219	234
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,4	4,1	4,2	4,4
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	124	124	109	112	116
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

nes del sistema de frenado activo o del control del ángulo muerto, que reconoce ciclistas e, incluso, avisa si hay algún peligro a la hora de abrir cualquiera de las puertas en parado. Además, el reconocimiento de señales de tráfico incorpora una función de aviso en dirección prohibida.

Más dinámica, ágil y segura, la nueva Clase B no descuida el confort de marcha y el sentido práctico de un interior amplio y muy bien rematado y equipado. A mediados de diciembre se desvelarán los precios para España y llegarán las primeras unidades.

**PRECIO** N.D.

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: ENTRE 109 Y 124 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: white; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></div>                 Dinámica mejorada. Motores eficientes. Tecnología muy avanzada. Confort. Calidad.             </div>	<div style="display: flex; align-items: center;"> <div style="width: 15px; height: 15px; background-color: black; margin-right: 5px;"></div>                 Maletero más pequeño. Sin cajas manuales ni 4Matic en su estreno. Plaza central trasera.             </div>





▶ **EAT8 TODOS LOS MOTORES SE COMBINAN CON EL CAMBIO AUTOMÁTICO DE 8 MARCHAS, Y EL BLUEHDI 130 SE OFRECE TAMBIÉN CON CAJA MANUAL**



▶ **Maletero de 530 litros: más grande y con mayor longitud que en el 508 de carrocería normal; aunque 30 litros más pequeño que en su antecesor.**



# Interés creciente

La carrocería familiar del nuevo 508 llega a España en marzo, y aunque todavía no conocemos el sobrepeso frente al modelo 'normal', hay dos diferencias que le convierten en una opción aún más lógica: maletero y altura en la zona trasera. Además, conserva todo el dinamismo general.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Seis de cada diez berlinas de este segmento vendidas en Europa tienen carrocería familiar, lo que da una idea del valor que tiene el 508 SW para Peugeot, que ha decidido iniciar el lanzamiento por los países con mayor demanda. Y eso explica que la llegada a España se retrase de enero a marzo, pues aquí somos más de sedán que de 'ranchera' y todo apunta a que las matriculaciones del 508 'normal' –ahora un cinco puertas de estilo coupé– sean mayores que las de este nuevo 508 SW, que a falta de conocerse sus precios –el coste extra podría rondar los 1.000 euros– nos parece aún más interesante que su hermano de gama, pues conserva todas las virtudes dinámicas –eficaz comportamiento, una variada gama de motores PureTech y BlueHDI que proporciona bue-

nas prestaciones, innovadores asistentes de conducción...– pero sube puntos en cuestión de funcionalidad y espacio, pues la carrocería se ha alargado 40 milímetros –con sus 4,79 metros de longitud sigue siendo más compacto y maniobrable en ciudad que rivales como el Opel Insignia Sports Tourer o el Renault Talisman Sport Tourer–, y ese estiramiento se traslada directamente a la zona de carga

–la boca de acceso se ha rebajado 60 milímetros– y lleva a 530 litros el volumen del maletero –son 487 en el modelo normal–, o a 1.780 si abatimos por completo el respaldo trasero 60:40. Además, los pasajeros de la segunda fila viajan más cómodos porque la altura al techo en esa zona aumenta mucho y la forma de las ventanillas posteriores permite una mejor visibilidad lateral, pues el techo no cae tan 'deprisa'

como en el 508 sedán-coupé. No obstante, sigue siendo una segunda fila justita en cuanto a anchura y, sobre todo, espacio para las piernas.

Pero prácticamente todo lo demás sigue igual. De hecho, incluso las ventanillas carecen de marco, un detalle muy 'shooting brake' que aumenta la exclusividad de nuestro protagonista. Y la experiencia al volante es idéntica, basada en el puesto de conducción i-Cockpit –volante pequeño, instrumentación digital sobre-elevada, pantalla táctil con botonera tipo piano en su zona inferior...–, en unos asientos estupendos y en los numerosos espacios para guardar cosas, si bien sigue sin convencernos el recóndito hueco bajo la consola central, destinado a cargar el smartphone. Los materiales son de calidad y el equipamiento es muy completo, especialmente en los

niveles GT o GT Line. Y no digamos en las dos versiones de lanzamiento, bautizadas First Edition y disponibles con los motores más enérgicos en gasolina y diésel: 50.300 euros el primero, con 225 CV, y 50.800 el segundo, con 180 CV.

Para nuestro primer contacto dinámico con el 508 SW optamos por una mecánica de 180 CV, pero no el diésel BlueHDI, sino el PureTech 1.6 de gasolina, que nos parece una alternativa de lo más racional por respuesta, agrado y consumo real. Avivando el ritmo, y especialmente



▶ Como en el sedán, las puertas laterales carecen de marco en las ventanillas. Y en la segunda fila hay más altura.

en vías de montaña, se notan esos 45 CV menos frente al PureTech 225 –que también despliega mayor par–, pero como

el 508 SW es bastante ligero –con ayuda de la plataforma EMP2 se han recortado unos 70 kilos– podemos rodar con

gran agilidad. Y si toca circular por autovía, a ritmos legales rondaremos los 7 o 7,5 litros cada 100 kilómetros.

Nos ha convencido también el comportamiento, aspecto donde no hallamos diferencias en comparación con el 508 sedán. Buena frenada, una suspensión bien calibrada que contiene el balanceo y permite pasar las curvas como por raíles –diríamos, incluso, que prevalece la deportividad sobre el confort puro, pues 'notamos' la carretera– y una dirección precisa que ganaría, puestos a criticar algo, con una mayor rapidez de volante.

Y para redondear la jugada, cuando a finales de 2019 llegue el 508 Plug-In Hybrid de 225 CV se ofrecerá también con la útil carrocería SW.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 180	PURETECH 225	BLUEHDI 130	BLUEHDI 160	BLUEHDI 180
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.598	1.499	1.997	1.997
Potencia máxima (CV/rpm)	180 / 5.500	225 / 5.500	130 / 3.750	160 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.650	30,6 / 2.500	30,6 / 1.750	40,8 / 2.000	40,8 / 2.000
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.	Man. 6 vel. / Aut. 8 vel.	Automática, 8 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos
Neumáticos	215/60 R17	235/45 R18	215/60 R16	215/55 R17	215/55 R17
Peso en vacío (kg)	1.460	1.500	1.460 (Aut. 1.480)	1.585	1.585
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.790 / 1.859 / 1.420	4.790 / 1.859 / 1.420	4.790 / 1.859 / 1.420	4.790 / 1.859 / 1.420	4.790 / 1.859 / 1.420
Volumen maletero (l)	530 / 1.780	530 / 1.780	530 / 1.780	530 / 1.780	530 / 1.780
Capacidad depósito (l)	62	62	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	8,0	7,4	9,9 (Aut. 10,1)	8,5	8,4
Velocidad máx. (km/h)	225	245	210 (Aut. 210)	225	230
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,7	3,9 (Aut. 3,8)	4,5	4,7
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	125	132	103 (Aut. 100)	119	124
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.

<b>PRECIO</b>		<b>N.D.</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DE 100 A 132 G/KM		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Más altura y visibilidad lateral en la segunda fila. Comportamiento. Motores. Funcionalidad.	Menos maletero que antes. Cota longitudinal y anchura en la segunda fila. Dirección algo lenta.	





**EL CUADRO DIGITAL CON PANTALLA DE 10,25 PULGADAS ES DE SERIE EN LA GAMA. LA PANTALLA TÁCTIL SEMIFLOTANTE ES DE 8 PULGADAS**



# Broche de oro

El Tarraco llega a la gama Seat para convertirse en su estandarte. Un modelo que roza el exclusivo segmento premium y atesora toda la sabiduría en lo tecnológico y en la puesta a punto dinámica que ofrecen el Grupo VW y la marca española... El mejor Seat de la historia.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Instalada posiblemente en el mejor momento de su historia Seat pone el broche de oro a una gama de modelos que triunfan con el Tarraco, un modelo que atesora un nivel de calidad o tecnología como nunca se había visto. Y que no solo es tope de gama porque sea el modelo más grande de la marca sino sobre todo, porque con él han querido dar un paso más para situarse más cerca de los modelos y las marcas premium. Se puede decir, por lo tanto, que no es solo un Ateca largo; sino un Ateca mejorado... Lo que ya es decir.

Porque en el Tarraco no ha escatimado en nada. Si nos centramos en sus características como coche familiar, destaca por su gran habitabilidad y su enorme modularidad. Puede contar con hasta siete plazas con una segunda fila de asientos deslizable hasta 18 centímetros, lo que permite

modular el espacio a la perfección o un maletero que oscila entre 230 litros con las siete plazas en uso y 1.775 con todos los respaldos plegados.

Si hablamos de tecnología ofrece dispositivos a su altura. De serie o en opción, cuenta con todos los asistentes que tiene el Grupo Volkswagen,

desde el de cambio involuntario de carril o el de frenada automática de emergencia Front Assist con reconocimiento de peatones y ciclistas hasta el detector de ángulo muerto, el reconocimiento de señales, el asistente de atascos, el control de crucero adaptativo, el asistente de precolisión y detección de vuelco...

En sistemas de comunicación y entretenimiento ofrece una pantalla de 8 pulgadas semiflotante y un cuadro de instrumentos digital y configurable, con una pantalla de 10,25 pulgadas de serie o estrena en la marca el sistema Navi Plus con control gestual.

La guinda viene de la mano de una gama de motores con lo mejor que ahora mismo hay en la marca española por rendimiento y eficiencia. Y de un comportamiento dinámico de nota, con un tacto y aplomo envidiables que nos recuerda en muchos casos al Ateca, aun-



◀ Gracias a su altura al suelo se atreve sin problemas a salir a pistas. En la trasera, el diseño de luces, que recorre de lado a lado, es muy representativo.



PRECIO: DESDE **32.650 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **129 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Calidad de acabados. Comportamiento dinámico. Nivel tecnológico. Modularidad	 Acceso a la tercera fila. Rendimiento 1.5 TSI a bajas vueltas. Maletero con siete plazas



▲ Ideal como modelo familiar, ofrece gran amplitud, salvo en la tercera fila, solo para recorridos ocasionales. Los asientos de la segunda fila se deslizan hasta 18 centímetros para modular el espacio.



▲ El maletero ofrece 700 litros en la versión de 7 plazas con las dos últimas guardadas y 760 litros en la versión de cinco plazas.



◀ Las versiones 4x4 ofrecen seis modos de conducción, mientras los 4x2 solo disponen de cuatro modos.

que llevamos 37 centímetros más de coche.

Nuestro recorrido parte del aeropuerto de Barcelona y se adentra en el interior de la provincia. El 2.0 TSI de 190 caballos,

con cambio DSG y el acabado Excellence nos da una idea de lo que pretende Seat con este Tarraco. Para empezar, un nivel de refinamiento y calidad de

acabados y materiales que culmina la evolución de la marca en este aspecto. Un motor muy suave y un cambio magnífico hacen una magnífica pareja, y el conjunto cambio-frenos-suspensiones ofrece el ADN clásico de Seat. Con seis modos de conducción, el Sport muestra más carácter, pero el modo Normal es el que mejor se adapta a la filosofía más familiar del coche.

Nuestra siguiente elección es el 2.0 TDI de 150 caballos con cambio automático y tracción total. En un recorrido de montaña de 35 kilómetros brilla por su excelente rendimiento del motor y su empuje desde bajas revoluciones y también

su escasísima sonoridad interior. Y acabamos la jornada con la versión de acceso el 1.5 TSI de gasolina con 150 caballos, tracción delantera y cambio manual. Una combinación, a priori, con menos armas para convertirse en la opción ideal. Se le nota menos empuje a bajas vueltas, lo que será un handicap si viajamos cargados de equipaje o de pasajeros. Pero si lo que buscamos es un rodador por autovías o carreteras de doble sentido y buen asfalto este 1.5 TSI cobra mucho sentido. Suave y silencioso, con un cambio manual de agradable manejo... es una gran versión de entrada al mejor Seat de la historia.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI 150	2.0 TSI 190	2.0 TDI 150	2.0 TDI 190
Disposición	Delant. transvers.	Delant. transvers.	Delant. transvers.	Delant. transvers.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.984	1.968	1.968
Potencia máxima/rpm	150/5.000-6.000	190/4.200-6.000	150/3.500-4.000	190/3.500-4.000
Par máximo/rpm	25,5/1.500-3.500	25,5/1.500-3.500	34,6/1.750-3.000	40,8/1.750-3.250
Tracción	Delantera	Total 4x4	Delantera/4x4	Total 4x4
Caja de cambios	Manual 6 vel.	Aut DSG 7 vel.	Man 6 vel/Aut 7 vel	Aut DSG 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17	215/65 R17
Peso (kg)	1.599-1.734	1.773-1.808	1.687-1.837	1.816-1.845
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658	4.735/1.839/1.658
Volumen maletero (l)	230/760/1.775	230/760/1.775	230/760/1.775	230/760/1.775
Capacidad depósito (l)	58	60	58/60	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,7	8	9,8 (4x2)	8
Velocidad máx. (km/h)	201	211	202/198	210
Consumo mixto (l/100 km)	6,3/6,6	N.D.	4,9	N.D.
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	147/152	N.D.	129	N.D.
Precios desde... (euros)	<b>32.650</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>





La firma del óvalo azul lo ha bordado con su nuevo Fiesta ST, una versión ideada sólo para verdaderos amantes de las emociones fuertes. Divertido, ágil, rápido... Y es que este potente utilitario lo tiene todo para pasarlo en grande al volante, pero sin tener que dejarte el sueldo en gasolina. ¿Será por su motor de tres cilindros? Si, has leído bien, sólo tres cilindros para este 'fiestón'.

**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO) **ultimate ACTIVE**

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 ECOBOOST</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3, en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.497
Alimentación	Inyección directa e indirecta, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	200 CV / 6.000
Par máximo/rpm	29,6 mkg / 1.600-4.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	40,5 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,0
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. 278 mm / Disc. 253 mm

**SUSPENSIÓN**  
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora de 22,5 milímetros.

Trasera: Semi-independiente, con barra de torsión, muelles y amortiguadores.

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos / Llantas	205/40 R18 - 7,5 x 18"
Marca	Michelin Pilot Super Sport

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.283
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.068 / 1.735 / 1.469
Capacidad del maletero (l)	311 - 1.093
Capacidad del depósito (l)	42

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>232 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,1
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,2 (6,5)
Recorriendo (metros)	114

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	14,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	16,6
400 m desde 50 km/h en 6ª	16,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	27,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	29,4
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	30,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	5,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	7,1

**CONSUMOS**

<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,1 km/h de promedio	7,8
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,7
En conducción dinámica	10,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	5,9
A 140 km/h de cruceo	6,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,2
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	677
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	7,6
Ciclo extraurbano	5,1
Ciclo mixto	6,0

# Menudo fiestón

Julián Garnacho | [jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)  
Fotos: Álvaro Gª Martins

En 1976 comenzaba su historia uno de los utilitarios más legendarios de todos los tiempos: el Ford Fiesta. Este urbanita que ya apuntaba maneras desde el minuto uno se con-

virtió en una base ideal para crear versiones 'picantes', como el Super Sport de 1980, cuyo motor 1.3 rendía 66 caballos. Con él empezó todo.

Mucho ha llovido desde entonces, y por el camino las distintas evoluciones del Fiesta

nos han deleitado con los XR2, XR2i, Turbo... Hasta llegar a los ST, que ahora tiene tercera generación.

Cuando leí informaciones sobre este nuevo Fiesta ST por primera vez, reconozco que me faltó llorar al ver que ba-

jo su capó delantero habría un motor de tres cilindros. ¡Tres! ¿Alguien se había vuelto loco? Y a ese sentimiento de desconcierto contribuía, sin duda, el estupendo recuerdo que guardaba de los últimos Fiesta ST probados, dotados del fabu-



loso 1.6 EcoBoost de cuatro cilindros, tanto con 182 como con 200 CV de potencia.

Pero mi pesimismo duró hasta que me planté en la pista de prue-

▲ El Performance pack cuesta 900 euros. Suma diferencial Quaife, Launch Control...



**LA CLAVE**

[jgarnacho@motor16.com](mailto:jgarnacho@motor16.com)

*Probé en su día los Fiesta ST con 182 y 200 CV. Y casi me da un infarto al descubrir que el nuevo tendría tres cilindros. Pero tras probarlo cambié mi prejuicio, pues es sensacional. Corre mucho, gasta poco y, además, su puesta a punto es una delicia. Pero olvídate de modo confort, pues este Fiesta es siempre deportivo. Mucho.*

<b>PRECIO</b>	<b>25.845 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<b>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 136 G/KM</b>	<b>COMPORTAMIENTO</b>	*****	Prestaciones. Consumo. Comportamiento. Tacto del cambio. Amplitud. Equipamiento. 3 y 5 puertas. 21.202 euros con descuento.
	<b>ACABADO</b>	*****	
	<b>PRESTACIONES</b>	*****	
	<b>CONFORT</b>	*****	
	<b>SEGURIDAD</b>	*****	
	<b>CONSUMO</b>	*****	
<b>PRECIO</b>	*****		
			Radio de giro amplio. Poca diferencia entre sus modos de conducción. Asientos Recaro estrechos. Tacto de la pantalla interior.







▲ Curioso es que tenga 8 litros más de maletero que el resto. El piso en dos alturas cuesta 75 euros.

► Los faros LED tienen un precio de 650 euros y son perfectos.



**3 Y 5 PUERTAS**  
**750 EUROS Y 21 KILOS DE PESO LOS SEPARAN. LOS DOS ALCANZAN 232 KM/H Y ANUNCIAN 6,0 L/100 KM DISCRETO Y EQUIPADO ALGÚN DETALLE QUE DELATE SUS 200 CV NO LE VENDRÍA MAL. LA PANTALLA DE 8 PULGADAS Y EL SISTEMA BANG & OLUFSEN SON DE SERIE**



▲ Es la primera vez que un Fiesta ST tiene selector de modos: Normal, Deportivo y Circuito. Aunque hay poca diferencia entre ellos, pues en cualquiera rezuma mucho carácter.



◀▶ Recaro firma sus asientos delanteros, que de serie tienen calefacción. Todo se tapiza en cuero y alcántara. Quizás el respaldo sea algo estrecho para los más corpulentos, pero no sujeta muy bien el cuerpo. El apoyacodos delantero molesta al cambiar por su corto pomo. Dentro hay tanto espacio como en cualquier otro Fiesta.



▲ El cambio manual de seis velocidades es una maravilla por tacto y recorrido. No hay opción a uno automático, pero... ¿importa mucho?

bas del INTA, momento en el que mi idea preconcebida se quedó en la casilla de salida.

Menuda pasada de motor este 1.5 EcoBoost con tres, sí, tres cilindros. Y en ocasiones sólo dos, pues además, en cuestión de 14 milisegundos –20 veces más rápido que un parpadeo– desconecta uno para minimizar el gasto. Aunque no hay un indicador que nos avise de ello.

Está fabricado en aluminio, tiene inyección directa e indirecta, turbo, filtro de partículas... ¿Seguimos? Porque este corazón puesto a punto por Ford Performance da para escribir un libro. Libro en el que habría que plasmar que genera 200 CV, siendo el motor tricilíndrico no híbrido –el 1.5

del BMW i8 rinde 231 CV pero va unido a un motor eléctrico– más potente del mercado. Tanto es así que iguala al nuevo Polo GTI, que esconde un 2.0 TSI –de cuatro cilindros– bajo el capó.

En el día a día es verdaderamente agradable, pues ni suena ni vibra como un tres cilindros, pero sus firmes suspensiones y unas gomas 205/40 R18 pondrán a prueba tus cervicales. No es cómodo, no. Pero aparte de eso, se podría utilizar a diario, pues el consumo obtenido ha sido realmente ajustado: 6,2 l/100 km. Tanto, que los 42 litros de su depósito dan para muchas alegrías. También se agradece que Ford lo ofrezca con carrocería de tres y cinco puertas



▲ Su chasis presenta una elevada rigidez. Tanto, que este Fiesta desgasta poco las ruedas traseras: la mitad del tiempo van en el aire.

–750 euros de diferencia–, y que no haya merma de espacio frente a otros Fiesta.

Pero quien compra un Fiesta ST no es principalmente pa-

ra callejear o efectuar largos viajes por autovía. Lo compra para disfrutar, para divertirse trazando curvas. Curvas y más curvas. Por ello pasamos

al programa ‘Deportivo’ –es la primera vez que un Fiesta ST lo equipa–, que aumenta el sonido de su escape y lo hace más obediente a las órdenes

del pie derecho, pues las suspensiones no son activas. Poco importa, pues su paso por curva es tan rápido como divertido, con un eje trasero al que le

gusta insinuarse, y un eje delantero que te transmite todo gracias a una dirección sensacional con sólo dos vueltas entre topes –eso incrementa su radio de giro–.

Es cierto que engancha, tanto como sus asientos Recaro a tu cuerpo. Quizá algo estrechos para los más corpulentos; aunque para mi, ideales. Pero además hay un programa ‘Circuito’, que anula el control de tracción y retrasa la acción del ESP hasta el punto de dejar deslizar su eje trasero cuando quitamos gas en pleno apoyo.

Cuando ‘abrimos el grifo’ al salir de las curvas se agradece el nuevo autoblocante mecánico fabricado por Quaife, pero es un extra de 900 euros, que

también añade indicador de cambio de marcha y Launch Control.

Este sistema es vital para generar arrancadas fulgurantes. Aunque le hemos medido siete décimas más –7,2 segundos– para acelerar de 0 a 100 km/h, pero se podrían mejorar si en segunda subiera algo más de régimen –corta a 6.500 rpm–, pues alcanza 94 km/h. En tercera llega a 139 km/h, en cuarta 182... Y es que corre mucho. Tanto, que mejora los datos de su antecesor con el 1.6 EcoBoost de 200 CV y sale del primer kilómetro a 196 km/h.

Adelantar es pan comido, pero nos hubieran gustado unos frenos algo más potentes para este ‘fiestón’.

### ► SUS RIVALES



**MINI COOPER S 5P.**  
 Esconde un motor de dos litros, corre mucho, su puesta a punto es muy deportiva, presume de personalización... Lo hay con 3 y 5 puertas y automático, pero todo eso tiene un precio.

Precio	30.100 €
Potencia	192 CV
Consumo	6,6 l/100km
0 a 100 km/h	6,9 s.



**OPEL CORSA GSI**  
 Al desaparecer el OPC, este GSI ocupa su lugar, pero son 57 CV menos –tiene un 1.4 Turbo–. Aún así, ofrece buenas prestaciones, su estética es llamativa y arranca en 15,935 euros.

Precio	21.500 €
Potencia	150 CV
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 s.



**VOLKSWAGEN POLO GTI**  
 ¿Downsizing? Este Polo tiene un 2.0 TSI que lo mueve con gran soltura y que gasta lo justo. 1.685 euros cuesta el DSG y sólo lo hay cinco puertas. Ahora bien, su precio no es bajo.

Precio	25.310 €
Potencia	200 CV
Consumo	6,3 l/100km
0 a 100 km/h	6,4 s.





## LOS PRECIOS DE LA GAMA NIRO ARRANCAN EN 19.900 EUROS



El Kia Niro se adapta a las necesidades de toda la vida pero también a los nuevos escenarios de movilidad en las grandes ciudades. Y su gama, compuesta hasta hoy por una versión híbrida de etiqueta 'ECO' y la variante híbrida enchufable Plug-In, '0 Emisiones', se amplía ahora con la llegada del e-Niro, totalmente eléctrico y con hasta 485 kilómetros de autonomía libre de gases o ruido.

# La triple solución

**KIA NIRO HIBRYD** BAJAR DE 4 LITROS DE MEDIA REAL, TAREA SENCILLA



▲▲ Maletero de 427 litros y rueda de repuesto temporal bajo el suelo.

Con precios a partir de 19.900 euros, la gama Kia nos ofrece el Niro Hybrid, o 1.6 HEV, un interesante crossover de 4,36 metros de largo y cinco cómodas plazas cuyo maletero, de 427 litros, se lleva de maravilla con una utilización familiar. Disponible con niveles de acabado Concept, Drive y Emotion –este último con sus neumáticos 225/45 R18 y un equipamiento de serie en el que no falta de nada–, el Niro Hybrid se beneficia de la etiqueta 'ECO' de la DGT gracias a su respetuosa mecánica híbrida, que asocia el moder-

no motor de gasolina 1.6 GDI –con inyección directa y 105 CV– a un propulsor eléctrico de apoyo de 32 kW, totalizando 141 CV de potencia y un par máximo combinado de 27,0 mkg entre 1.000 y 2.400 rpm. Además, la transmisión corre a cargo de una eficaz caja automática DCT de doble embrague con seis marchas, dotada de un programa deportivo 'S' y que podemos manejar también manualmente gracias a los movimientos secuenciales de la palanca.

Y bajo la banqueta posterior, ubicación elegida por Kia

para no restar espacio al maletero, se esconde la batería de alta capacidad –muy compacta y que sólo pesa 33 kilos– que hace funcionar el motor eléctrico, y que incluso permite circular a baja velocidad con el motor de gasolina apagado durante cortos trayectos. Una batería de 1,56 kWh que, debido a su tecnología de polímeros de iones de litio, presume de un 50 por ciento más de densidad de energía que las usadas por sus principales rivales. Gracias a eso, por ejemplo, se va recargando en marcha con mucha rapidez en

las fases de deceleración y frenada, y tiende a estar siempre con mucha carga, dispuesta a apoyar al motor de gasolina.

De ahí que, en la práctica, sus prestaciones sean mejores que las anunciadas, pues si Kia habla de una aceleración de 0 a 100 km/h en 11,5 segundos, nosotros le hemos medido 10,7. Y la respuesta en carretera es magnífica, pues hay siempre sensación de empuje y las maniobras de adelantamiento se solventan con agilidad: 8,2 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h.

En cuanto al consumo, los



## ETIQUETA 'ECO'... ...Y muchas más ventajas

La primera ventaja del Kia Niro Hybrid es que se trata de la versión más accesible de la gama, con precios desde 19.900 euros.

La segunda, que su mecánica híbrida tiene batería autorrecargable, de manera que no tenemos que enchufar nunca el vehículo, y es el propio sistema híbrido el que se encarga de aprovechar la energía de las deceleraciones y frenadas para cargar de electricidad su compacta batería de iones de litio.

Obviamente, la tercera ventaja tiene que ver con su etiqueta 'ECO', que se traduce en beneficios de todo tipo para el usuario, como la exención del impuesto de matriculación, la bonificación de hasta el 75 % en el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica en Madrid y Barcelona, el descuento del 50 % al aparcar en zonas de estacionamiento regulado en Madrid, el acceso y libre circulación por Madrid Central y, ya en Cataluña, la rebaja en los peajes dependientes de la Generalitat o el libre acceso al carril VAO de la C-58. Además, podríamos acceder a las grandes ciudades también en escenarios de alta contaminación.

En cuanto a usuarios 'ideales' del Niro Hybrid, habría muchos. Por ejemplo, aquellos que desean un vehículo 'ECO' pero buscan un modelo asequible y práctico. O familias que necesitan un amplio maletero y un bajo consumo para sus viajes y escapadas de fin de semana. Y aquellos que desean conservar su movilidad en la gran ciudad pero con un automóvil que cubra todo tipo de usos.



## UN HÍBRIDO CON RÉCORD GUINNESS El Niro Hybrid, de costa a costa

Pocas semanas después de su lanzamiento, el Niro Hybrid entraba en el Libro Guinness de los records gracias a los estadounidenses Wayne Gerdes y Robert Winger, que al volante del nuevo modelo coreano cubrieron los 6.000 kilómetros que separan el City Hall de Los Ángeles y el de Nueva York con sólo cuatro depósitos. En concreto, 186,3 litros de gasolina, lo que se traduce en un gasto real de 3,07 l/100 km, nuevo récord de eficiencia de consumo de combustible para un recorrido por carretera que enlace la costa del Océano Pacífico con la del Atlántico.



▲▼ La altura libre al suelo es de 16 centímetros, lo que permite moverse con tranquilidad por zonas no asfaltadas. La instrumentación es muy completa, e informa sobre los flujos de energía y el proceso autorrecargable de la batería. El cambio automático, de doble embrague.



◀▲ En función del acabado elegido, las llantas son de 18 pulgadas –en la foto– o de 16. Los dos motores suman 141 caballos.

pado con un motor de gasolina de parecida potencia.

No obstante, sometimos también al Niro híbrido a otras pruebas de consumo que simulan usos diarios más convencionales, y los resultados fueron brillantes. Pues repetimos cinco veces un circuito de 9,4 kilómetros –con ciudad y carretera– variando el ritmo de marcha, y llegamos a controlar 3,7 l/100 km de promedio real en el test más 'turístico', a 51 km/h de media. Más sorprendente fue, quizás, que a medida que elevábamos la exigencia sobre el acelerador y aumentaba la velocidad media el gasto no se disparaba de forma radical, midiendo 3,7 l/100 km en el test a 55 km/h, 4,5 l/100 km/h a 58 km/h y 4,8 litros a 64 km/h.

Niro Hybrid Concept y Drive homologan una media de 3,7 l/100 km –3,4 en ciclo urbano y 4,0 en extraurbano– y unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 86 g/km, mientras que la versión Emotion, de dotación más deportiva, anuncia un gasto combinado de 4,3 l/100 km y emisiones de 100 g/km. Y ha sido esta, precisamente, la versión que hemos probado, que en nuestro exigente recorrido mixto –incluye mucha ciudad y autovía, y trayectos de carretera con puertos de montaña– se ha conformado con 6,1 l/100 km reales, bien por debajo de lo que consume un modelo de talla similar equi-





# EL NIRO ENCHUFABLE PERMITE CIRCULAR HASTA 58 KILÓMETROS EN MODO ELÉCTRICO, Y HOMOLOGA UN GASTO MEDIO DE 1,3 L/100 KM

## KIA NIRO PLUG-IN ELÉCTRICO EN CIUDAD, GRAN RUTERO EN CARRETERA



bosa empuje cuando salimos a carretera, pues recupera como un cohete: 7 segundos exactos para pasar de 80 a 120 km/h, 1,2 segundos menos que el ya estupendo registro del Niro Hybrid, con el que comparte el cambio automático DCT6, con doble embrague, seis marchas y programa Sport; e incluso manejo manual secuencial.

Brío notable para un modelo que en el capítulo del consumo o la economía de uso nos puede dejar boquiabiertos. En este caso, la batería de iones de litio es más grande –8,9 kWh–, y de ahí que podamos recorrer distancias tan largas con el motor de gasolina apagado y sin generar gases. De hecho, el consumo medio homologado es de 1,3 l/100 km, lo que determina unas emisiones de CO<sub>2</sub> de 29 g/km. Pero, ¿y en la práctica? Pues todo

El Niro Plug-In, que también podemos llamar Niro PHEV o híbrido enchufable, parte de 29.070 euros, factura ajustada para un crossover que combina lo mejor de los automóviles eléctricos con las reconocidas ventajas de un vehículo convencional. Un 'dos en uno' que goza del tratamiento prioritario por parte de las autoridades al recibir la etiqueta '0 Emisiones' de la DGT, igual que los modelos cien por cien

eléctricos, pues su autonomía supera los 40 kilómetros exigidos por ley. Y por mucho, pues puede cubrir hasta 58 kilómetros con la batería totalmente cargada, distancia que nosotros hemos llegado a superar durante nuestro test.

Como el Niro Hybrid, la versión Plug-In toma como base el motor 1.6 GDI de gasolina, con inyección directa y 105 CV, pero en este caso se com-

plementa con un motor eléctrico aún más potente: 44,5 kW en vez de 32. Y aunque la potencia máxima combinada que se anuncia sigue siendo de 141 CV, en la práctica disponemos de un empuje aún mayor cuando exigimos a la mecánica; de modo que si las prestaciones oficiales ya son buenas –10,8 segundos para acalera de 0 a 100 km/h–, en realidad son mejores, pues le medimos 9,7 segundos. Y re-

▼ Sea cual sea el motor híbrido del Niro, su instrumentación informa sobre nuestro estilo de conducción –económico, normal o agresivo–, lo que ayuda a corregir y reducir el consumo. También informa sobre flujos de energía y autonomía total, y tiene cuentavueeltas si elegimos el modo Sport.



◀ El Niro Plug-In dispone su batería de alta capacidad bajo el maletero, que ve reducido su volumen a 324 litros; aunque puede aumentar a 1.322 litros si abatimos la segunda fila. No hay cambios en el interior, con cinco cómodas plazas y una estupenda calidad general.



▲◀ La toma de corriente va en la aleta delantera izquierda. Bastan 4 horas y 35 minutos para la recarga completa en un enchufe normal, o 2 horas y 45 minutos si disponemos de 'wallbox'. El cambio, de doble embrague, tiene modo Sport.

dependerá del tipo de recorrido y su kilometraje, pues será habitual moverse sin gastar una sola gota de gasolina, ya que el Niro Plug-In facilita mucho el uso eléctrico.

En nuestro exigente recorrido mixto, que incluye vías de montaña además de autopista, ciudad o carreteras llanas, partiendo con la batería cargada registró un gasto de 4,1 l/100 km al cabo de cien kilómetros, lo que le convierte en uno de los dos híbridos enchufables más austeros que hemos probado hasta la fecha. Pero es que partiendo con la

batería descargada totalmente, el consumo en ese mismo recorrido fue de sólo 5,8 l/100 km, lo que da idea de su eficacia a la hora de regenerar electricidad en deceleraciones o frenadas, pues la batería va constantemente cargándose y enviando energía al motor eléctrico para que asista al de gasolina. Y como el depósito tiene una capacidad de 43 litros, la autonomía en carretera rebasa fácilmente los mil kilómetros entre repostajes.

Además, el conductor puede indicar al coche cómo gestionar la energía, pues un

botón situado junto al cambio permite elegir entre 'EV' –dará prioridad al uso de la batería– y 'HEV' –trata de conservar cargada la batería, aunque tirará de ella cuando necesitemos mayor rendimiento–.

La recarga eléctrica puede realizarse en enchufes normales o cargas rápidas, y la completa instrumentación nos ofrece todo tipo de informaciones útiles al respecto, como puntos de carga próximos y programación del horario de recarga, mapas con el alcance en modo 'EV' o autonomía con la gasolina o la batería.

▼ En la pantalla central, de 8 pulgadas, hay informaciones complementarias, como datos exhaustivos sobre el consumo en cada recorrido, carga de la batería y tiempos de recarga, mapa con el alcance en modo eléctrico...



▲ Tiene 141 CV, como el Hybrid, pero el Plug-In es más rápido en la práctica por su motor eléctrico de 44,5 kW.



**ETIQUETA '0'**  
**Prioridad máxima**

A todos los efectos, y como consecuencia de la etiqueta '0 Emisiones' concedida por la DGT al Niro Plug-In, esta versión híbrida enchufable disfruta de los mismos beneficios que un vehículo totalmente eléctrico, como estacionamiento gratuito en las calles de las grandes urbes, el libre acceso a los carriles bus-VAO con independencia del número de ocupantes, la posibilidad de circular sin restricciones por Madrid Central incluso en episodios de alta contaminación o, en el caso de Barcelona, la subvención para instalar puntos de recarga o la bonificación en la recarga de energía en plazas de aparcamiento. Además de hasta el 75 % en el impuesto anual para vehículos de tracción mecánica, la exención en el impuesto de matriculación...

Pero, ¿quién sería el cliente tipo de un Niro enchufable? Habría que pensar, por ejemplo, en usuarios que buscan un coche eléctrico para circular en ciudad –por su mínimo consumo en euros y por su movilidad garantizada en cualquier barrio y ante cualquier escenario...–, pero que también necesitan un vehículo capaz de afrontar largos viajes. Automovilistas, en cualquier caso, que tienen la posibilidad de cargar la batería de su vehículo en casa, en el lugar de trabajo o en tomas de uso público, de forma que los trayectos habituales, durante la semana, se realizan en modo eléctrico. Y cuando llega el fin de semana o las vacaciones disfrutamos de un vehículo 'convencional' para viajar, con un solvente motor de gasolina asistido y un depósito de 43 litros.



# EL MODELO DE 204 CABALLOS DE POTENCIA TIENE UNA AUTONOMÍA ELÉCTRICA DE 485 KILÓMETROS

**KIA e-NIRO** 7 AÑOS DE GARANTÍA, TAMBIÉN PARA BATERÍA Y MOTOR ELÉCTRICO



Tras el Soul EV, Kia pone en el mercado el e-Niro, su segundo modelo totalmente eléctrico, que eleva a tres las posibilidades de elección en la gama Niro. Además, el e-Niro se despliega en dos variantes –ver cuadro–, pues existe una versión con batería de 39,2 kWh y otra de 64 kWh, lo que influye en su potencia –136 y 204 CV, respectivamente–, prestaciones, autonomía... Será el cliente el que decida cuál se ajusta a sus necesidades.

El e-Niro, o Niro eléctrico, aterriza ahora a Europa, donde sus ‘hermanos’ híbridos gozan de gran éxito: de las 200.000 unidades vendidas desde finales de 2016 en to-

do el mundo, 65.000 corresponden a nuestro continente. Y llega presumiendo de una imagen claramente diferenciada –basada en el Niro EV Concept presentado este año en el CES Las Vegas– que destaca por su futurista parrilla frontal ‘tiger-nose’, que va cerrada –contribuye a bajar el Cx de 0,30 a 0,29– y que incorpora la tapa del puerto de carga. Se han rediseñado tam-

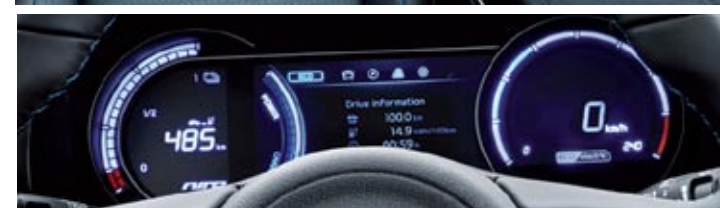
► Hay cambios estéticos en comparación con los Niro híbridos y mejora la aerodinámica. Y el maletero es aún más grande: 451 litros.

bién las tomas de aire y las luces diurnas LED, el paragolpes es nuevo –acoge gran parte de los detalles en azul que identifican el coche– y en la vista lateral llaman la atención sus nuevas llantas de aluminio de 17 pulgadas. Y en la zaga, más cambios, protagonizados por los paragolpes dotados también de detalles en azul.

El interior presenta más modificaciones aún, pues la palanca de cambio tradicional es sustituida por una rueda selectora, adecuada para las distintas funciones de un coche eléctrico. Y junto a ella, el mando del freno de parking –éste se desbloquea automáticamente cuando iniciamos la marcha–, los de los asien-



tos calefactados y ventilados, el volante calentable, los sensores de parking... La iluminación de la consola también es exclusiva, como lo es la pantalla HMI táctil de 7 pulgadas que ocupa el centro de la consola, y que nos informa sobre los puntos de carga cercanos, el nivel de la batería, la autonomía posible o la cantidad de CO<sub>2</sub> que estamos evitando al entorno en comparación con



◀ Mediante las levas del volante podemos elegir entre tres niveles de recuperación de energía en las deceleraciones. Y el Drive Mode Select nos permite optar entre los programas Normal, Eco y Sport.

más, se ha optimizado el aislamiento de la rodadura y la suspensión trasera se confía a un esquema independiente.

En cuanto a la recarga en marcha, los frenos regenerativos –discos de 305 milímetros delante y de 300 detrás– se encargan de extender la autonomía al máximo –podemos escoger el nivel de regeneración en frenadas entre tres programas–, y los sistemas de asistencia a la conducción nos recomiendan cuándo dejar de acelerar, ya sea en función de la velocidad del vehículo y los límites del tramo, ya sea porque ‘predice’ lo que vamos a encontrarnos en la ruta que seguimos hacia el destino marcado. Además, la batería cuenta con su propia climatización para minimizar los efectos de las bajas temperaturas, y una bomba de calor independiente ayuda a lograr la temperatura interior deseada, lo que resta trabajo también a la batería.

un vehículo de combustión de tamaño similar.

Y, como en los Niro híbridos, la instrumentación califica nuestra conducción, de modo que sabremos en cada trayecto qué porcentaje hemos cubierto de forma ‘ecológica’, ‘normal’ o ‘agresiva’.

El e-Niro tiene cotas prácticamente idénticas a las de sus ‘hermanos’ –4.375 milímetros de largo, 1.805 de ancho y 1.560 de alto–, y dispone sus baterías bajo el suelo, entre ambos ejes, de manera que se garantiza un maletero enorme –451 litros, más un espacio debajo ideado para guardar el cable de carga–, una gran amplitud en sus cinco plazas y un centro de gravedad bajo. Ade-



## DIFERENCIAS DE POTENCIA Y ALCANCE Las dos versiones del e-Niro

La versión cien por cien eléctrica del Niro estará disponible desde finales de año con dos variantes a elegir, en función de la batería de iones de litio con la que esté equipado. La de mayor capacidad, con 64 kWh, va unida a un motor de 204 CV y 395 Nm de par que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 7,8 segundos, y su autonomía media –de acuerdo al nuevo ciclo WLTP– es de 485 kilómetros, anunciándose un alcance en ciclo urbano de 615 kilómetros. La segunda alternativa incorpora una batería de 39,2 kWh, asociada a un motor de 136 CV y los mismos 395 Nm de par con el que acelera de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos, siendo en este caso su autonomía de 312 kilómetros. Y la recarga eléctrica, si usamos un cargador rápido de 100 kW, nos llevaría sólo 42 minutos para reponer energía desde el 20 al 80 por ciento de su capacidad.

## ETIQUETA ‘0’ Una tentación muy inteligente

Como veíamos en la página 41, el Kia Niro Plug-In, o híbrido enchufable, también goza de la preciada etiqueta ‘0 Emisiones’ con la que la DGT identifica a los vehículos más respetuosos con el entorno, etiqueta de la que también se beneficiará el e-Niro en sus dos variantes. De ahí que las ventajas diarias sean similares: posibilidad de circular siempre por el bus-VAO de la A-6 en Madrid, estacionamiento gratuito en zonas reguladas de grandes ciudades como Madrid o Barcelona –donde el resto de automóviles pagan–, acceso libre a áreas de prioridad residencial o a los casi cinco kilómetros cuadrados de Madrid Central, descuentos en los peajes de las autopistas gestionadas por la Generalitat catalana, recarga bonificada en estaciones de carga de Barcelona... Ventajas y más ventajas que no se reducen sólo al ahorro, sino a garantizar la movilidad dentro de las urbes, incluso ante episodios de alta contaminación, en los que la mayoría de los vehículos sufren restricciones. Además, por supuesto, el e-Niro está exento del impuesto de matriculación y se beneficia de la reducción de hasta el 75 % en el impuesto anual para vehículos de tracción mecánica. Al margen de otras medidas de apoyo, que varían según el ayuntamiento o la comunidad autónoma de que se trate. Con una autonomía de hasta 485 kilómetros –615 en ciclo urbano– en el caso del e-Niro de 204 CV, y de 312 kilómetros si hablamos de la versión de 136 CV, el abanico de usuarios a los que recomendar la compra de un Niro eléctrico se multiplica. Lógicamente hay que destacar a los conductores que más kilómetros hacen por la ciudad, tanto si tienen posibilidad de cargar en casa o en su centro de trabajo como si eligen puntos de recarga públicos. Pero el e-Niro también cuadrará a usuarios que residen fuera de la ciudad y realicen todos los días 80 kilómetros, o 140, o 200... Con una autonomía de 312 kilómetros, las posibilidades se disparan, y no digamos con 485, pues ya son posibles hasta los largos viajes por carretera: en silencio, con un gasto inferior a un euro cada 100 kilómetros... Y el coche se encargará de buscar en la ruta los puntos de carga, cuya infraestructura debe crecer rápidamente de acuerdo con los planes anunciados por distintas empresas energéticas.





# 260 kilómetros por 2,34 euros

Compartir una jornada con clientes y usuarios de Nissan Leaf, sea cual sea la generación, resulta especialmente gratificante por cuanto se conocen de primera mano sus opiniones sobre el coche. Y si varios de ellos son taxistas, el interés se multiplica. Con ellos, y con el nuevo Leaf de 40 kWh, hemos realizado un recorrido variado que han disfrutado al volante. Y esta es la crónica de una prueba en la que el nuevo eléctrico de Nissan ha puesto sobre el asfalto sus argumentos.

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

José Luis y Agustín son dos visionarios taxistas madrileños que apostaron por el Leaf eléctrico cuando ninguno de sus compañeros se atrevía. José Luis tiene el segundo taxi eléctrico de la capital, un Leaf de 24 kWh con el que en cuatro

años ha recorrido un total de 185.000 kilómetros con cero problemas y muchas satisfacciones. En el caso de Agustín, tiene desde hace dos años el Leaf de 30 kWh, su odómetro ya marca 119.000 kilómetros y el ahorro mensual respecto a

su anterior diésel es brutal. José Luis y Agustín estarían dispuestos a comprar de nuevo un Leaf porque se han identificado con él y le han cogido la medida a unos eléctricos con los que trabajan mejor que nunca. Y tras compartir con

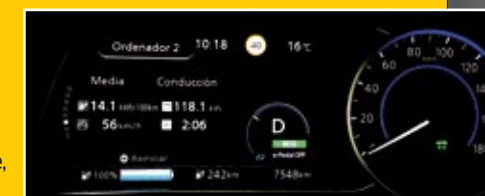
ellos coche, kilómetros, experiencia y muchas anécdotas, estamos convencidos de que no hay nadie que sepa más del Leaf y de cómo sacarle el mayor partido a su tecnología. Queremos que tanto ellos como Miguel Angel y Javier,



## MADRID-ÁVILA-MADRID Daría con una sola carga

El objetivo era que los cuatro lectores y usuarios del Nissan Leaf probaran el coche y sus nuevas tecnologías. Por seguridad cargamos las baterías alrededor de 30 kWh mientras comíamos en Ávila, ya que el recorrido, al pasar de 518 a 1.407 metros, había dejado los recursos de los Leaf al 40 por ciento tras 120 kilómetros. Sin embargo, al final pudimos comprobar que con el consumo medio obtenido habríamos podido ir y volver sin cargar las baterías.

► En ciudad la autonomía del Leaf 40 kWh puede llegar a 415 km. Pero en carretera, a velocidad constante, ésta se reduce.



▲ Entre el punto más bajo y el más alto de la ruta había 889 metros, pero los Leaf 40 kWh lo completaron sin problemas de autonomía.

► La lluvia nos sorprendió por el camino afectando ligeramente al consumo, aunque no al comportamiento.



EL CONTACTO CON EL CLIENTE FINAL, DOS PROPIETARIOS DE TAXI  Y DOS PARTICULARES, HA SIDO EN ESTE CASO SUMAMENTE ÚTIL





# EL CONSUMO MEDIO DE LOS LEAF DURANTE EL VIAJE A ÁVILA A VELOCIDADES LEGALES HA SIDO DE 15,5 KWH. EL HOMOLOGADO ES 14,8



▼▲ A la izquierda, la toma de corriente de tipo ChaDeMo de carga rápida disponible en el Leaf de 40 kWh. Y a la derecha, la toma de carga semirrápida o lenta.

## NUEVA BATERÍA EN EL MISMO ESPACIO

El Nissan Leaf 40 kWh recurre a una nueva batería de iones de litio con una capacidad de 40 kWh y una densidad energética un 67 por ciento mayor que la del modelo anterior. Dicha batería va situada en el mismo lugar y ocupa el mismo espacio que en el Leaf precedente, pero permite aumentar la autonomía y la potencia del motor. En este caso se pasa de

109 a 150 caballos. Además, la autonomía del Leaf aumenta, incluso sometida al exigente ciclo de homologación WLTP, y se sitúa en los 285 kilómetros en ciclo combinado y en los 415 kilómetros en ciclo urbano. En un punto de carga rápida de 50 kWh la nueva batería del Leaf se puede cargar al 80 por ciento en tan solo 40 minutos.



▲ El nuevo motor eléctrico proporciona ahora una potencia de 150 caballos; y la batería, con mucha más densidad energética, permite recorrer con una sola carga hasta 415 kilómetros si el recorrido se realiza en territorio urbano.

urbano, cuando el coche equipa llanta de 16 pulgadas.

Todos los probadores ocasionales son unos convencidos de la movilidad eléctrica, y ven un futuro dominado por baterías de entre 60 y 120 kWh

pero dependientes de una red de electrolineras que tiene que aumentar exponencialmente. Y también prevén un horizonte en el que cambiará la forma de viajar porque, según ellos, el automóvil eléctrico va a per-

►► El nuevo Leaf 40 kWh tiene una aerodinámica muy cuidada, con una línea en forma de cuña, fondo plano y un gran difusor trasero. Su Cx es de 0,28. La pantalla 360° permite aparcar con precisión milimétrica.



dos invitados más que son usuarios o posibles compradores de Leaf, prueben el nuevo modelo de 40 kWh y para ello diseñamos un recorrido mix-

to que nos lleva hasta Ávila y que permite que probemos todas y cada una de las tecnologías que estrena el eléctrico de Nissan. El e-Pedal, sistema

ProPilot, la cámara de 360°... y el motor, que pasa de 109 a 150 caballos, mejorando la respuesta y las prestaciones, asociado a una batería que, to-

mando como base el nuevo ciclo de homologación WLTP, anuncia una autonomía de 285 kilómetros en recorrido combinado y de 415 en ciclo



◀▲ El maletero del Leaf 40 kWh cubica 435 litros, ampliables a 1.176 en caso de abatir los respaldos traseros. El recorrido Madrid-Ávila-Madrid se realizó en parte por autovía y parte por carretera nacional, más algunos kilómetros por núcleos urbanos.



# LOS 285 KM DE AUTONOMÍA MIXTA EN EL NUEVO CICLO WLTP DA N TRANQUILIDAD



mitir recuperar el sentido y la filosofía del viaje a la antigua usanza, descubriendo esas joyas del camino que ahora pasan casi desapercibidas.

Agustín y José Luis compra-

ron un Nissan Leaf porque era el único eléctrico homologado, pero también por fiabilidad y por reducción de costes. Ahorro en carburante, en un mantenimiento mínimo y

mucho más barato, un menor desgaste de piezas... Por poner un ejemplo, José Luis lleva 185.000 kilómetros sin cambiar pastillas de freno gracias al poder regenerativo del mo-

tor con el cambio en posición B, un ahorro que se multiplicará en el nuevo Leaf gracias al e-Pedal.

Los Leaf más eficientes son, sin duda, los conducidos por

taxistas o por los amantes incondicionales de los eléctricos como José Luis. Y algunas estrategias para ganar autonomía llaman la atención, como la de recurrir a los asientos calefactables en invierno para evitar poner la calefacción, cuya bomba de calor tira mucho de la batería. O la de aprovechar zonas urbanas con mayor desnivel para regenerar. Todos están de acuerdo en que en un eléctrico penaliza ir a 100-120 km/h mantenidos durante mucho rato, pero nuestro trayecto Madrid-Ávila-Madrid demuestra que cada vez es más factible alargar el uso del Leaf fuera de las zonas urbanas. En este caso, el Leaf 40 kWh se ajusta con bastante precisión al consumo homologado de 14,8 kWh/100 km, ya que logramos una media de 15,5 kWh/100 km -15,4 en nuestra prueba a fondo del N° 1.732-. De momento, muchos puntos de recarga rápida son gratuitos -los dos taxistas recargan a diario y de forma gratuita en los concesionarios Nissan que les pillan más a mano-, pero si cargamos en casa con la tarifa más beneficiosa recorrer 100 kilómetros con el Leaf 40 kWh nos saldría por 0,90 euros, cifra que deja en evidencia incluso al diésel más eficiente.

Y cuando preguntamos por las pegas, los taxistas lo tienen claro: «hemos rediseñado nuestra forma de trabajar y nos hemos adaptado a los tiempos que nos marca la carga de la batería, y la única

## LOS PROTAGONISTAS

### El Nissan Leaf 40 kWh convence a todos

Un recorrido Madrid-Ávila-Madrid, con una parada a comer en la ciudad amurallada mientras se recargaban los Leaf, ha sido la mejor forma de que los invitados de Motor 16 y Nissan probaran el nuevo eléctrico de la marca japonesa. Un coche que les ha sorprendido gratamente, sobre todo en lo referente a prestaciones, autonomía y agrado de conducción.

**Agustín Flores.**- Este taxista madrileño considera que los asientos del nuevo Leaf son más cómodos y el maletero, más amplio. En ciudad, la anchura de los pilares A le resta visión, pero considera que el salpicadero es más atractivo y que ofrece más información que la de su antecesor. Dice notar esos 45 CV más de potencia, pero cree que el modo B retiene lo mismo que el anterior. Agustín ha disfrutado con el e-Pedal porque vuelve a tener la sensación de manejar un cambio manual. Y ha notado más aplomo y seguridad en la suspensión. Y comenta que el ProPilot está muy logrado.



**Miguel Ángel Alonso.**- Denominándose a sí mismo como un «early adopter» (usuario pionero), Miguel Ángel se compró un Leaf de 24 kWh hace ya 5 años. Y durante la jornada de pruebas con el de 40 kWh le sorprendió gratamente el aumento de potencia, pero sobre todo el e-Pedal, que hace que la conducción en ciudad sea un placer. Para Miguel Ángel, acostumbrarse al e-Pedal es muy fácil y considera que sustituye al freno tradicional en el 99 por ciento de las situaciones cotidianas. Y tras probar el ProPilot considera que está a la altura de otros sistemas similares.



**José Luis Rodríguez.**- Al segundo taxista de Madrid en adquirir un eléctrico para su trabajo, lo primero que le llamó la atención del Leaf de 40 kWh fue la ausencia de ruido y la espléndida insonorización. Quedó asombrado por la eficaz frenada del e-Pedal y considera que el sistema ProPilot es una buena ayuda a la conducción. José Luis resalta que con un 10 por ciento de autonomía en este Leaf aún se podían recorrer casi 50 kilómetros, cuando con su Leaf de primera generación y 24 kWh apenas podría recorrer 15. Y reclama más puntos de recarga repartidos por todas partes.



**Javier Muñoz.**- A Javier, que ha comprado una e-NV200 para poder entrar en el centro de Madrid, le sorprendió el silencio, la comodidad y la facilidad de manejo del Leaf. Javier cree que el ProPilot hace lo que tiene que hacer, ayudar; pero reconoce que ver cómo el coche te guía es una sensación extraña a la que tiene que acostumbrarse. Y del e-Pedal considera que no necesita más de dos frenadas para cogerle el tacto. Javier cree que la autonomía del Leaf de 40 kWh es la ideal para ciudad. Pero que mucho más allá no se perdonan errores de cálculo. Hay que cambiar el chip.



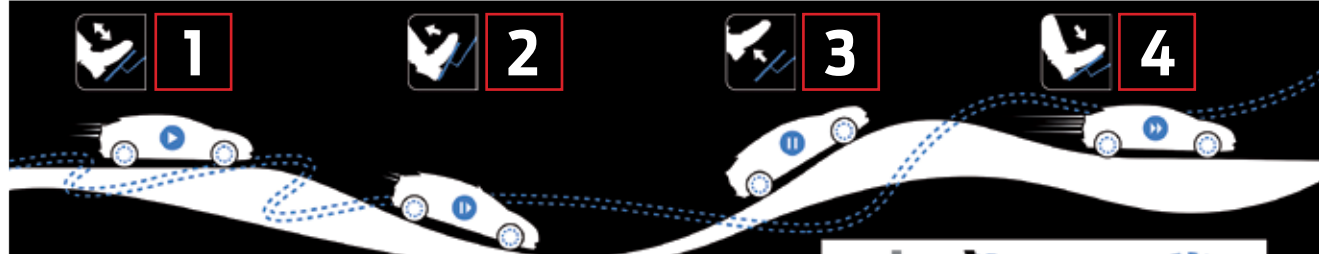
pega de la que podríamos hablar es tener que rechazar una ‘carrera’ larga -de más de 200 kilómetros- por falta de auto-

nomía. Sin embargo, aunque cada vez crece más la autonomía, lo cierto es que ya apenas salen viajes así, y cuando ocu-

rre no nos importa decir que no, nos compensa con creces con todo lo que nos ahorramos al año».

## TECNOLOGÍA PROPILOT

### UNA NUEVA FORMA DE CONDUCCIÓN



▲ La forma de presentar el freno regenerativo en su versión más extrema le ha permitido a Nissan diseñar el e-Pedal para el Leaf 40 kWh. **1.-** Acelerando o levantando el pie del pedal del acelerador se modula a la perfección la velocidad en carreteras sinuosas. **2.-** Levantando totalmente el pie del acelerador el coche se frena hasta con una deceleración de 0,28 G. **3.-** El e-Pedal se puede desconectar para realizar una conducción normal frenando con el pedal de freno tradicional. **4.-** Pero su alto poder regenerativo permite ir cargando la batería y divertirse al volante.



▲ Activando el e-Pedal, el pedal del acelerador adopta el protagonismo de acelerador y freno.



▲ El ProPilot es un nivel 2 de conducción autónoma. En ese nivel el coche no toma el control permanente, pero sí temporal.



▲ Con el ProPilot activado el Leaf 40 kWh se mantiene en su carril y respeta la velocidad y la distancia respecto al coche que le precede.



▲ La opción ProPilot Park es un sistema que ayuda a aparcar con solo apretar un botón, tanto en batería como en línea.

## NISSAN LEAF, EL TAXI QUE MÁS CUIDA EL MEDIO AMBIENTE

El Nissan Leaf fue el primer vehículo 100 % eléctrico que homologó el Ayuntamiento de Madrid como taxi. Fue en el año 2015. Aunque el primer Nissan Leaf que se convirtió en taxi circuló por Valladolid. Era de la primera ver-

sión que se lanzó, con una batería de 24 kWh; y a día de hoy ya ha recorrido más de 350.000 kilómetros. Pero desde el 1 de enero de este año el nuevo Nissan Leaf tiene autorización para su uso como taxi tanto en Barcelona

como en Madrid. Además, en Zaragoza ya se han incorporado 16 Nissan Leaf en la flota de taxi de la ciudad. Su bajo mantenimiento y el ahorro en las cargas le convierten en una interesantísima opción para trabajar.

►► El nuevo Leaf está homologado para taxi de cero emisiones desde el 1 de enero de este año.







## PROPÓSITO ES LA LIBERTAD Y LA MOVILIDAD; GARANTIZAR LA MOVILIDAD A FUTURO Y ADAPTARNOS A LAS CIRCUNSTANCIAS PRESENTES



# «En Volvo estamos contentos con el camino tomado por el Gobierno español»

Lex Kerssmakers, Senior Vice President de la región EMEA de Volvo Car Corporation (Europa, Oriente Medio y África) analiza la evolución de la marca y los retos a los que se enfrenta toda la sociedad en busca de una movilidad sostenible. Y muestra su satisfacción con el camino hacia la electrificación anunciado por España.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Lex Kerssmakers es responsable de Volvo en Europa, Oriente Medio y África desde mediados de 2017. Antes, había sido máximo responsable de la compañía sueca en Estados Unidos, donde puso en marcha los planes de expansión de Volvo que han culminado con la creación de una fábrica en Charleston, de la que sale el nuevo Volvo S60. Su trabajo en Estados Unidos se vio recompensado con un importante crecimiento en las ventas que crece-

ron un 46 por ciento durante ese tiempo. El ejecutivo holandés de 58 años ha pasado por Madrid para la convención anual de concesionarios de Volvo y ha analizado en una mesa redonda con periodistas el presente y futuro de la compañía y de la sociedad desde el punto de vista de la movilidad. Estas son algunas de sus reflexiones.

### ESTRATEGIA» sostenible de Volvo

«En Volvo tuvimos una visión

de la empresa y del negocio a futuro basado en la sostenibilidad. Por eso apostamos por utilizar solo motores de cuatro cilindros (más eficientes) y por la electrificación. Pero nosotros solo somos un fabricante de coches, necesitamos el apoyo de los clientes y de los gobiernos para que nos ayuden en este camino, como por ejemplo ha hecho Noruega, que buscó un modelo de movilidad 'verde'. España también puede ser un buen ejemplo, porque el tipo de visión que muestra el Gobierno

en sus últimas declaraciones es esencial para conseguir que el futuro sea sostenible. En Volvo estamos contentos con este camino, que va en la dirección que nosotros tomamos hace años».

«Nuestro propósito es la libertad y la movilidad. Hemos de garantizar la movilidad a futuro y adaptarnos a las circunstancias presentes. Queremos ser transparentes sobre este camino. Seguiremos ofreciendo diésel y gasolina, pero el futuro es eléctrico. Pero para ese desarrollo

necesitamos infraestructuras, necesitamos la implicación de los gobiernos, de los proveedores de energía...»

### RETOS Y DIFICULTADES» de la electrificación

«El desafío en Europa es que hay muchas diferencias entre los países y las regulaciones de cada uno. Es un mercado muy complejo y muy difícil de cumplir con todas las exigencias, pero sabemos que con la electrificación estamos en la dirección adecuada».

«En cuanto al negocio de las baterías, que actualmente está en manos de fabricantes asiáticos, nos vamos a implicar más con proveedores, empresas conjuntas... Debemos garantizarnos que podemos contar con el suministro suficiente para el desarrollo del vehículo eléctrico. Y trabajamos con todas las opciones, incluso fabricar las baterías en Europa, porque si hay muchos coches con batería no es muy lógico traerlas desde muy lejos».

### ADIÓS» al diésel

«Vamos a seguir quitando diésel de la gama allí donde la demanda no sea muy alta. El futuro XC40 no tendrá diésel ni tampoco el XC60 en Estados Unidos. Eso lo supliremos con híbridos enchufables y motores de gasolina muy eficientes».

### CRECIMIENTO» de ventas

«Europa ha evolucionado y para Volvo esto es muy positivo. Creemos que habrá un crecimiento sostenible en los próximos años. Y en España estamos teniendo un crecimiento de dos dígitos año tras año. Estamos muy contentos con Volvo España por esto pero también por España siempre ha sido un mercado innovador por ejemplo en el apartado de satisfacción al cliente, en el que el trabajo de aquí nos ha servido pa-

ra el resto de países. España siempre es un mercado piloto para nosotros; por eso es uno de los países donde hemos lanzado Care by Volvo, nuestro nuevo servicio de suscripción».

«Aunque el peso de Estados Unidos y China es cada vez mayor, en el desarrollo de nuevos modelos seguirá teniendo una importancia vital Europa; por eso los centros de desarrollo en Europa seguirán siendo básicos».

«La creación de la planta de Charleston ha sido clave

do y nosotros debemos estar preparados. Por ejemplo, con el lanzamiento de Polestar en Europa este año también podemos explorar la venta directa; o combinarlo con el sistema Care by Volvo... Aún no se puede avanzar cómo será la combinación de sistemas de venta.

Seguimos investigando en soluciones como el car sharing (ya tenemos una empresa, SunFleet, en los países escandinavos) y continuamos avanzando ese modelo de negocio, pero

peligro este modelo de negocio. Esperamos que el sentido común prevalezca.

### LA SEGURIDAD» y la Visión 2020

Estamos muy cerca del objetivo de nuestra Vision 2020 de que nadie muera o tenga heridas graves en ningún accidente a bordo de un Volvo. Y para seguir avanzando hay que sacar el error humano de la ecuación y para ello necesitamos la conducción autónoma. Ahora mismo ya estamos hablando internamente sobre el siguiente objetivo; y cuando tengamos un objetivo definido y realizable -ya sabéis que a los ingenieros les gusta hablar cuando tengan algo concreto que decir- lo comunicaremos. Y para ese siguiente paso necesitaremos que se sumen los Gobiernos, las ciudades, la legislación...

### LOS RETOS» de la circulación urbana

En cuanto a nuestra gama de modelos para adaptarnos a las nuevas exigencias de circulación urbana. No tenemos previstos modelos pequeños; el XC40 será nuestro modelo de menor tamaño. Pero si creemos que se puede mejorar la eficiencia de uso. Por ejemplo con la evolución de la conducción autónoma mejoraremos la seguridad; pero también la ocupación de la vía, porque podrá haber más coches por metro cuadrado, pues gracias a los sistemas de automatización, los coches podrán circular más cerca unos de otros.

### LAS CLAVES» del éxito de Volvo

La clave del éxito de Volvo está en desarrollar y crear coches que la gente quiere. Con Geely empezamos de cero y tuvimos que crear una nueva gama de productos que mantuviera la esencia de Volvo. Y creo que hemos creado una gama muy atractiva.



para el crecimiento en Estados Unidos. Ha sido una señal para nuestros concesionarios y clientes; y eso nos ha ayudado a cambiar las ventas allí».

### NUEVAS FORMAS DE» 'posesión' del coche

Estamos en un momento fantástico con nuevos productos y explorando nuevos territorios de comercialización como nuestro programa de suscripción Care by Volvo que ofrece al cliente una experiencia de uso muy cómoda. Las formas de posesión del automóvil están cambian-

do con un car sharing premium. En primavera podremos dar más datos.

### AMENAZAS» por las incertidumbres económicas

La incertidumbre con los nuevos sistemas de propulsión no nos va a desviar de nuestro objetivo de vender 800.000 coches en 2020. Pero las incertidumbres económicas con los ataques al libre comercio sí nos preocupan. Hemos construido nuestro negocio sobre el libre comercio y los debates en curso ponen en



la frase

Mikel Palomera. Director general de Seat España.



«Un coche de Gas Natural Comprimido generado con biometano emite exactamente lo mismo que un eléctrico movido por electricidad producida mediante energías renovables».

en breve

► **MÁS GASOLINA, MÁS RECAUDACIÓN.** - El descenso de las ventas de coches con mecánica diésel ha subido la recaudación por el impuesto de matriculación, pese al retroceso de las ventas. Los 414,9 millones de euros recaudados de enero a octubre por ese concepto, suponen un +30,8 % sobre el mismo periodo de 2017.

► **EL COCHE SUMINISTRA A LA CASA.** - Nissan Energy posibilita que un vehículo eléctrico apoye las necesidades energéticas de una casa o edificio. Lo escenifica el Leaf que, con su tecnología de carga bidireccional, se puede cargar a sí mismo y compartir la energía almacenada, actuando como unidad de almacenamiento de la energía solar, por ejemplo.

► **MOTORES Y TRANSMISIONES EN INDIA.** - Los grupos PSA y CK Birla han comenzado a fabricar en su nueva fábrica conjunta de Hosur (India). La producción comienza con 300.000 transmisiones y 200.000 motores al año para el mercado indio e internacional.

CAR OF THE YEAR 2019

Lucha por la corona europea



Alpine A110, Citroën C5 Aircross, Ford Focus, Jaguar i-Pace, Kia Ceed, Mercedes Clase A y Peugeot 508 son los finalistas que lucharán por el Car of The Year 2019, el premio más importante de la industria del automóvil. Los siete han salido de la lista inicial de los 38 modelos

que optaban este año al prestigioso galardón, por ser coches puestos a la venta en cinco o más mercados europeos a lo largo de 2018.

Un jurado de sesenta periodistas europeos, seis de ellos españoles,

entre los que se encuentra nuestro compañero Pedro Martín, es el encargado de elegir finalistas y vencedor.

Escogidos los siete finalistas, en la votación final deben repartir los 25 votos de que dispone cada

miembro, al menos, entre cinco de los nominados al título, indicando los criterios en que se ha basado su selección, porque el coche que consigue el título debe aunar, especialmente innovación y precio asequible, en su larga lista de cualidades. Algo que no le falta a los tres compactos, el coupé de altas prestaciones, la berlina deportiva, el SUV y el crossover eléctrico, que componen

el grupo de finalistas en esta edición.

El Car of the Year es una distinción que concede la prensa europea especializada desde hace más de medio siglo, pues nació en 1964, y que en su última edición ganó el Volvo XC40. Su sucesor se conocerá el 4 de marzo en Ginebra, justo antes de que abra sus puertas el salón del automóvil, que se celebrará en la ciudad suiza.



► Alpine A110, Citroën C5 Aircross, Ford Focus, Jaguar i-Pace, Kia Ceed, Mercedes Clase A y Peugeot 508



Patinetes Prohibido circular por las aceras

La noticia del primer muerto, —ya ha habido varios heridos—, por culpa de un patinete eléctrico, que cir-

culaba por la acera, ha acelerado la regulación sobre el uso de estos vehículos cada vez más habituales en las ciudades españolas. La DGT trabaja en impedir que circulen por la acera y limitar su velocidad a 25 km/h. Además, se baraja exigir a sus usuarios test de alcoholemia y drogas, así como casco y un seguro. La idea es tener listo para el verano un real decreto con una normativa base estatal, que los ayuntamientos podrán desarrollar y ampliar.

Pininfarina eléctrico Bello, lujoso y superdeportivo

Más de veinte millones de euros destinará Automobili Pininfarina para desarrollar y producir el hipercoche eléctrico PFO y su futura gama de automóviles, junto con Pininfarina SpA, la casa de diseño de automóviles más grande del mundo. Las primeras imágenes del prototipo PFO, fruto de la unión de ambas compañías, refleja esa filosofía de diseño «Pura», aunando elegancia, simplicidad y pureza de diseño con una innovación técnica extrema. No en vano, el carrocerero italiano se ha impuesto convertirse en la marca de vehículos eléctricos de lujo más admirada.



el puntazo

El City Data desarrollado por Ford identifica escenarios de futuras incidencias de tráfico para hacer más fácil y seguro circular por las ciudades.

Identificar incidencias de tráfico para poder adelantar medidas preventivas es la solución inteligente desarrollada por Ford, a través del «big data». La base del algoritmo, que permite determinar la probabilidad de incidentes futuros, combina el análisis de situaciones de conducción y accidentes de tráfico de una flota de 160 vehículos a lo largo de un millón de kilómetros recorridos en Londres con el estudio del comportamiento de vehículos y conductores en la capital inglesa y sus alrededores.



Ghosn en la cárcel

La Alianza se reafirma

El encarcelamiento de Carlos Ghosn en Japón por posible fraude fiscal ha motivado su cese como presidente de Nissan y Mitsubishi y su sustitución por Thierry Bolloré, que asume temporalmente todos sus poderes, en Renault. Sin embargo, el escándalo protagonizado por el también presidente de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi no parece poner en peligro esa unión forjada hace años y avalada por excelentes resultados. Aunque aún no se han puesto de acuerdo para nombrar un sustituto interino de Ghosn, un comunicado de las tres empresas que la integran asegura que «de manera unánime y con convicción, los consejos de administración del Grupo Renault, Nissan Motor y Mitsubishi Motors han reafirmado, estos últimos días, su profunda implicación en la Alianza». También se recuerda que desde hace dos décadas, el éxito conseguido «no tiene parangón», recalando que los tres socios se mantienen «profundamente comprometidos» con la que es la alianza automovilística más grande del mundo.

Planes 2021

Seat pone los pies en China

Volkswagen Group China, JAC y Seat aprovecharon la visita a España del presidente de la República Popular China, Xi Jinping, para sellar el acuerdo por el que la marca española comercializará sus vehículos en el país asiático a partir de 2021. El acuerdo incluye también una plataforma para la fabricación de vehículos eléctricos en China y un



► Los presidentes de JAC, An Jin, Grupo VW, Herbert Diess, y Seat, Luca de Meo, tras la firma del acuerdo que se realizó en el Palacio de la Moncloa en presencia de los presidentes de la República Popular China, Xi Jinping, y del Gobierno de España, Pedro Sánchez.

centro de I+D centrado en tecnologías de conectividad y conducción autónoma especialmente adaptadas al mercado chino.

PSA/Toyota Afianzan su acuerdo

El PSA y Toyota abren un nuevo capítulo en su asociación a largo plazo en Europa. Lo hacen con el acuerdo de fabricación en la planta de Vigo de una nueva furgoneta (C-Van) para Toyota, a partir de finales de 2019. Además, la compañía japonesa se quedará con la factoría checa de Kolín, que controlaban en común desde que la joint-venture TPCA se creará en 2002. Se unirá a las otras siete plantas operativas en Europa del fabricante nipón, que se compromete a mantener producción y empleo y seguirá fabricando la actual generación de modelos del segmento A para ambos constructores.

Justicia

Más pena para los delitos de tráfico

Con la abstención de Bildu y el voto en contra de Unidos Podemos, el Congreso de los Diputados ha aprobado la reforma del Código Penal, que endurece las penas para algunas conductas al volante. Como elevar hasta nueve años la pena de cárcel por causar un accidente con, al menos, dos fallecidos o un muerto y un

la cifra

45.000

millones al año invierte la industria del automóvil de la UE en incrementar la seguridad de los vehículos. Lo asegura Acea (fabricantes), señalando que, pese al incremento del parque en casi 60 millones de unidades desde 2001, el número de accidentes ha bajado en casi 30.000.

herido grave e introducir el delito de abandono, que tendrá entre seis meses y cuatro años de prisión y la retirada del carné entre uno a cuatro años, aunque no haya muertos; si la fuga es fortuita, la pena va de tres a seis meses de cárcel y de seis meses a dos años sin conducir. Además, cuando se comete un delito contra la seguridad vial, se considera imprudencia grave alcohol, drogas y exceso de velocidad.

Nombramientos Cambio de responsabilidades

Manteniendo sus responsabilidades como CEO de Toyota Connected Europe y Vicepresidente de Toyota Mobility & Connected Car en Toyota Motor Europe, **Agustín Martín** se convertirá en enero en Chairman de Toyota España. El nombramiento le obliga a abandonar sus responsabilidades como presidente y CEO de Toyota España. Lo releva **Miguel Carsí**, que regresa al país tras dos años en Toyota Motor Europe como Supply & Demand General manager en Sales Planning & MK. También hay relevo en la cúpula de FCA Fiat Chrysler Automóviles España y Portugal, donde **Alberto de Aza** se ha convertido en Consejero Delegado, cargo que ocupaba en el Cluster CEE (Europa Central y del Este) de FCA. Se incorpora como máximo responsable de las marcas Alfa Romeo, Fiat, Fiat Pro-

fessional, Jeep, Abarth y Mopar en la Península Ibérica en sustitución de **Victor Sarasola**, que deja la compañía para asumir la dirección de Marketing de Seat España en enero. En sus nuevas responsabilidades sustituye a **Gabriele Palma**, designado director de Casa SEAT, el espacio multidisciplinar que la marca española inaugurará en Barcelona durante el próximo año.

Otra incorporación se produce en el departamento de Comunicación de Skoda, con la llegada de **Javier Arenas** como jefe de prensa. Lo avala una amplia experiencia en el sector de la automoción, actividad editorial que comenzó en nuestra revista Motor16 y ha terminado como redactor jefe del área Transversal de Motor en Unidad Editorial, tras pasar por la revista Altas Prestaciones y colaborar en diversas publicaciones del Grupo Z, como AUTOHebdo Sport o Interviu.



► Agustín Martín



► Miguel Carsí



► Alberto de Aza



► Victor Sarasola



► Gabriele Palma



► Javier Arenas



+ en [www.ford.es](http://www.ford.es)

**FORD**



**NO CONDUZCAS CON SUEÑO**

Ford quiere concienciar sobre los efectos que produce el cansancio al volante. La fatiga está presente en uno de cada cinco accidentes y puede afectar a la capacidad de conducir tanto como ir al volante superando la tasa de alcohol permitida. Para conocer las consecuencias, la marca invitará a los jóvenes participantes en su programa 'Conduce tu vida' a probar un 'Traje de Sueño' que –gracias a unas gafas especiales– simula los efectos que produce la fatiga al volante.

+ en [www.alfaromeo.es/madrid/alfaromeo-alfaromeo-tempos-de-producto](http://www.alfaromeo.es/madrid/alfaromeo-alfaromeo-tempos-de-producto)

**ALFA ROMEO UN VIAJE CON LOS CHEFS**

Los cocineros más famosos del país descubren sus rincones predilectos de la geografía española a bordo del Alfa Romeo Stelvio. La marca ha publicado la 'Guía secreta de los chefs', un libro que se puede encontrar en sus concesionarios y en el que un elenco de



cocineros –de la talla de Dani García o Mario Sandoval– conducen hasta sus lugares preferidos: mercados, panaderías, casas de comidas, bares...

+ en [www.hyundai.es/experience/hyundai-music-park](http://www.hyundai.es/experience/hyundai-music-park)

**ATENTOS A...**

**11/12/2018**

**Hyundai Music Park** cierra su temporada de conciertos con Miguel Ríos y su 'Symphonic Ríos'. Le acompañan en el escenario los Black Betty Boys y la Orquesta Universal Music. La cita es en el Wizink Center de Madrid.



+ en [www.audi.es](http://www.audi.es)

**PRESENTADO EN AMSTERDAM**

▶ El prototipo está pensado para circular por carretera y para volar.



▲▲ El proyecto de taxi aéreo de Audi combina un dron de pasajeros con un automóvil eléctrico de conducción autónoma. De momento, es un prototipo a escala 1:4.

**ESTE ES EL TAXI AÉREO DE AUDI**

Un automóvil eléctrico de conducción autónoma combinado con un dron de pasajeros. Así es el prototipo de taxi aéreo que ha presentado Audi, en colaboración con Airbus e Italdesign, en la 'Ámsterdam Drone Week'. Lo han bautizado con el nombre de Pop.Up Next y, de momento, es un concept a escala 1:4, pero se prevé que en el

futuro pueda funcionar de forma multimodal, es decir, tanto en el aire como en carretera. Para comprobar su viabilidad, Audi está realizando pruebas en Sudamérica en colaboración con Voom, filial de Airbus. Allí se ensaya un servicio de helicópteros bajo demanda en Ciudad de México o Sao Paulo. La marca también

participa en la iniciativa 'Urban Air Mobility', en su sede central de Ingolstadt (Alemania), un proyecto piloto para poner en marcha un taxi aéreo dentro de sus instalaciones, que forma parte de un estudio de la Unión Europea en el marco del mercado de la Asociación Europea de Innovación sobre Ciudades y Comunidades Inteligentes.

+ en [www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)

**ROGER FEDERER PUNTO Y SET EN EL CLASE X**

¿Por qué comprarse un pick up? El tenista Roger Federer responde a esta pregunta demostrando que modelos como el Mercedes Clase X pueden ser igual de válidos para moverse por la ciudad. Lo hace en un divertido vídeo en el que recorre las



+ en [www.subaru.es](http://www.subaru.es)

**DE RÉCORD**

El músico esloveno Jerner Jung ha recorrido **un millón de kilómetros** al volante de su **Subaru Forester** de primera generación. El coche no ha sufrido ni una avería desde que lo compró en 1998.

+ en [www.seat.es](http://www.seat.es)

**RÉPLICA EN CEMENTO DEL SUV DE SEAT UN ARONA DE 15 TONELADAS**

El Museo de Arte Urbano y Contemporáneo de Cascais (Portugal) cuenta en exposición con una obra singular. Se trata de una réplica en cemento a tamaño real del Seat Arona, que ha realizado el portugués Alexandre Farto, más conocido como Vhils. El artista ha necesitado 15 toneladas de cemento, hierro, silicona y

fibra de vidrio para crear esta escultura del SUV de Seat, que lleva por título 'Tangible'. Farto empleó un año de trabajo en la ejecución del Arona. Primero construyó un armazón de hierro, que fue revestido con los distintos materiales, y las ruedas se realizaron aparte y pesan unos 100 kilos cada una.



▲ Para crear este Seat Arona se han utilizado 15 toneladas de cemento, hierro, silicona y fibra de vidrio.

+ en [www.peugeot.es](http://www.peugeot.es)

**LOS ENBAJADORES DE PEUGEOT PRUEBAN EL COCHE LA TECNOLOGÍA QUE ESCONDE EL 508**

Ernesto Alterio, Verónica Blume, María León, Edurne, David Ferrer y Pablo Carreño, sorprendidos con el equipamiento tecnológico de conducción nocturna del Peugeot 508.

Peugeot hace todo un alarde tecnológico en la nueva generación del 508. Y la marca ha invitado a sus famosos embajadores a ponerse al volante de este modelo y probar las ventajas que puede ofrecerles cuando conducen de noche. Peugeot citó a Ernesto Alterio, Verónica Blume, María León, Edurne, David Ferrer y Pablo

Carreño en el circuito del Jarama (Madrid) para que experimentaran por sí mismos cómo funcionan tecnologías como la detección de peatones, el sistema Night Vision o la iluminación inteligente del 508. Todos ellos se quedaron sorprendidos con la gran ayuda que ofrecen estos dispositivos en casos de baja luminosidad.

▶ Ernesto Alterio, Verónica Blume, María León, Edurne, David Ferrer y Pablo Carreño.



▶ Los famosos embajadores de Peugeot probaron de noche las tecnologías del nuevo 508.





LAS PRIORIDADES DE ALONSO HAN CAMBIADO TRAS DEDICAR 18 AÑOS A LA FÓRMULA 1 Y RENUNCIAR A MUCHO EN SU VIDA

#GRACIAS  
FERNANDO  
14



▲ Al finalizar la carrera de Abu Dabi, Lewis Hamilton y Sebastian Vettel se marcaron unos 'donuts' junto al monoplaza de Alonso, un inesperado homenaje que se acompañó de numerosas celebraciones a lo largo del fin de semana. En el ambiente flotaba más un «hasta luego» que un «adiós».

## ¿Un 'hasta luego' o el adiós definitivo?

Fernando Alonso se despedía de la Fórmula 1 en el Gran Premio de Abu Dabi tras diecisiete años en activo. Pero en torno al protagonista no flota la sensación de que esta sea una retirada definitiva de la disciplina, mientras su todavía intenso programa de carreras para 2019 confirma que su pasión por competir sigue intacta. ¿Volverá en 2020 si cuenta con un monoplaza ganador?

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Sutton y Hendrick Motorsports

¿Cabría imaginar en su día, por ejemplo, a Nigel Mansell y Ayrton Senna haciendo 'donuts' de homenaje junto a Alain Prost, escoltándole en el día de la retirada del francés?

Pero el piloto galo se marchó en 1991, para dos años después lograr su último título.

«Me han preguntado todo el fin de semana si le voy a echar de menos, y yo creo que todo el deporte le va a echar de menos», explicaba Hamilton pocos momentos después.

Pero en la despedida de Alonso en Yas Marina flotaba una sensación ambigua. Mientras se deparaba por parte de la Fórmula 1 y sus protagonistas una despedida única –los tiempos de Liberty están cambiando este deporte–, en torno al piloto español no flotaba

un aroma de verdadera retirada.

Una sala de pilotos decorada con imágenes del piloto español, la rueda de prensa oficial, decenas de entrevistas, el homenaje del equipo, de Vettel y de Hamilton, la fiesta y barbacoa organiza-

da por Liberty, los discursos en la noche del sábado, otra fiesta en la noche del último domingo... Aunque formalmente se trataba de un adiós, el McLaren llevaba un "Hasta Luego" en el morro, al igual que el piloto en su mono, especialmente diseñado para la ocasión. "Es solo un hasta luego", explicaba Luis García Abad, mánager de Alonso, antes de arrancar el Gran Premio de Abu Dabi; "será un fin de semana especial, pero en la relación de Fernando con la Fórmula 1 es solo un hasta luego, no un adiós. Ambas cosas son parte la una de la otra y siempre irán juntas de la mano. Es un fin de etapa, pero nunca puedes decir nunca jamás. Alonso cree que es mayor, pero si se dan las circunstancias en el futuro no se sabe, aunque ahora se quiere centrar en



▲ Flavio Briatore, presente en Abu Dabi, insinuó en varias ocasiones que la marcha de Alonso de la Fórmula 1 es sólo «un año sabático».

las pruebas de Resistencia". El propio Sebastian Vettel insistía en que Alonso volvería en 2020. Flavio Briatore insinuaba en varias ocasiones que se trataba de un año sabático.

"Ahora mismo es complicado pensar en un retorno, pero la puerta no está cerrada.

La primera razón es porque no sé cómo me voy a sentir", explicaba Alonso en la rueda de prensa oficial de su último gran premio, "es lo que he estado haciendo toda la vida y quizá el año que viene, en abril o mayo, esté desesperado en el sofá y encuentre

la forma de volver, pero no es la idea inicial que tengo. Depende más de mí, si lo hago no será por un motivo en particular, una fecha o algo que deba suceder, tendrá que ver con cómo me sienta el año que viene".

Algunos grandes deportistas en otras disciplinas encuentran difícil volver a subir a la rueda una vez fuera del torbellino de la élite tras tomar perspectiva. "También hay aspectos negativos en la Fórmula 1, sobre todo si llevas dieciocho años dedicando tu vida al deporte. No tienes amigos, no tienes familia, no tienes tiempo libre, no tienes esposa, no tienes niños... Tienes que dedicarte por completo si quieres tener éxito. Ahora tengo otras prioridades", explicaba al respecto de su futuro. Si Alonso conoce su futuro,





# EN LA PASADA EDICIÓN ALONSO YA CORRIÓ EN LAS 24 HORAS DE DAYTONA, PERO AHORA QUIERE VOLVER... PARA GANARLAS



▲▲ El 2019 arrancará para el piloto ovetense con su participación en las 24 Horas de Daytona, al volante del Cadillac de Wayne Taylor Racing —arriba—. Luego retomará la 'supertemporada' del WEC con Toyota y después vendrá su nuevo asalto a las 500 Millas de Indianápolis.



▲▲ Tras la carrera de Abu Dabi, Alonso se desplazó a Bahrain para intercambiar coche con el piloto de Nascar Jimmie Johnson. Y se dispararon los rumores...

solo él lo sabe. Desde el exterior, no lo parece todavía. Si así fuera, es la persona antes que el piloto quien ha de responderse a sí misma, y puede que Alonso descubra en este tiempo otros aspectos de la vida que ya no compensen volver a la Fórmula 1. Muchos menos, sin contar con opciones de victoria. De momento, "hay otras prioridades".

"Mi habitación está con la puerta siempre abierta. Que vengan y hablamos". Zak Brown le ha ofrecido seguir en contacto con la Fórmula 1, y esa puerta no ha sido cerrada. "Correré las 500 Millas y estaré en la fábrica, siempre pendiente del equipo. No es un 'adiós' definitivo, no es que no vuelva a ver a los mecánicos y a los ingenieros. En enero, febrero, siempre estaré en McLaren hasta las 500 Millas (de Indianápolis)", otro de los grandes desafíos del español para este 'año sabático'. «Tendremos más contacto, y por eso creo también que es un 'hasta luego', porque no voy a dejar de correr el domingo»

"Fernando tiene una gran experiencia, le encanta la Fó-



mula 1, las pistas, y si no está en una carrera del Mundial de Resistencia o en una de Fórmula 1, está en la IndyCar o en su pista de karts. Así que creo que le veréis en McLaren, es parte de la familia, y donde su influencia podrá verse es ayudando a nuestros dos pilotos" explicaba Brown. «También (estará) con los ingenieros, ayudándonos a entender el coche del año que viene, la información de los pilotos... y qué haría Fernando en determinadas situaciones. Su experiencia será muy valiosa para nosotros. Y no

descarto que pueda probar el coche. Si quiere hacerlo, estamos totalmente abiertos a ello, recibir su 'feedback' del monoplaza». Y recordó que persigue una relación a largo plazo con Alonso en los proyectos de McLaren en el WEC y la IndyCar.

"Hey 'champ' ahora a por la Triple Corona" le animaba por la radio el propio Brown en la vuelta de despedida al circuito de Abu Dabi. Este es el gran pero no único desafío que el español se ha preparado para 2019, además de otros planes en el horizonte. Alonso y

McLaren seguirán unidos con una estructura que el equipo británico está preparando para la ocasión, (McLaren Racing), y con motorista diferente al de 2017. Todo apunta a que será Chevrolet y no Honda el socio de Alonso para lograr esa Triple Corona. Quizás por pausa de esa vinculación el español salió disparado de Abu Dabi.

Porque tan solo diecisiete horas después rodaba en el circuito de Bahrain junto a la leyenda americana Jimmie Johnson, que posee siete títulos de la Nascar. Ambos

pleto" de la historia, de ganar en todos los campeonatos y carreras en los que haya tomado parte durante su ya larga trayectoria. De momento, no va mal. El año pasado afrontó las 24 Horas de Daytona en la categoría LMP2 —sin opciones al triunfo absoluto— como preparación para las pruebas de resistencia y las 24 Horas de Le Mans. Pero su 'año sabático' arrancará intentando añadir otra prestigiosa famosa carrera a su palmarés. Para lograrlo se ha unido al equipo de Wayne Taylor Racing, ganador hace dos años y uno de los favoritos de 2019. Contará con su compañero de Toyota, Kazuki Nakajima, junto a Taylor Jordan y Rengen Van der Zarde, el piloto que logró la pole en la pasada edición. Sin duda, un proyecto con serias opciones de triunfo.

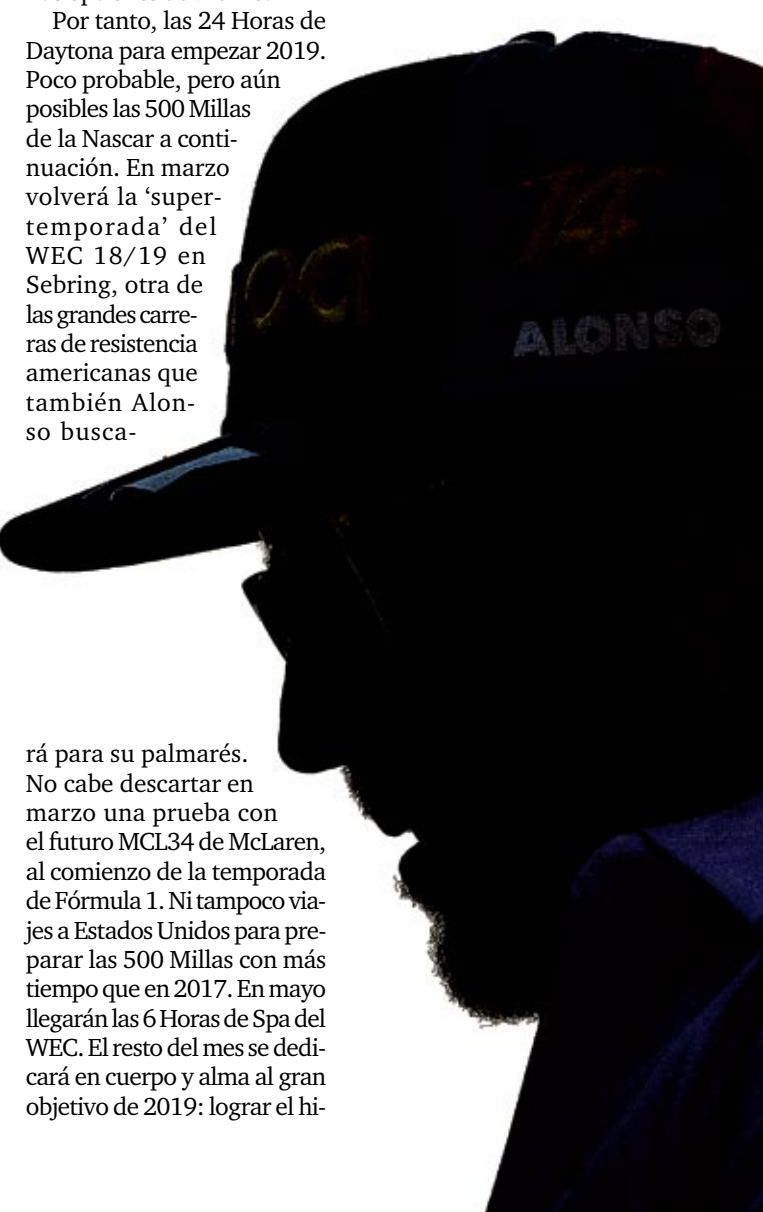
Por tanto, las 24 Horas de Daytona para empezar 2019. Poco probable, pero aún posibles las 500 Millas de la Nascar a continuación. En marzo volverá la 'supertemporada' del WEC 18/19 en Sebring, otra de las grandes carreras de resistencia americanas que también Alonso busca-

otra de las ambiciones del propio Alonso. Lógicamente, circularon los rumores de una posible participación en la Nascar, de todo punto absurdos ante la singular naturaleza de sus carreras, la falta total de experiencia de Alonso en esta disciplina y sus objetivos para 2019. "No estoy pensando en ello. Necesitaría muchísimo compromiso, porque no soy tan habilidoso en esos aspectos ahora mismo y su calendario es muy intenso". Pero en Shanghai, en el WEC, Alonso dejaba entrever que aun quedaban por anunciar un "par de carreras icónicas" en su calendario para 2019. ¿Podría ser una de ellas las 500 Millas de Daytona en febrero? De momento, ya conocemos la otra, en la misma pista, pero en otra disciplina.

Uno de los objetivos repetidamente declarados por parte del mismo Alonso es el convertirse en "el piloto más com-

to histórico de la Triple Corona. Pero en junio llegarán las 24 Horas de Le Mans, última carrera del WEC —ya en las vitrinas de Alonso—, momento en el que posiblemente se decida el segundo gran objetivo del español: convertirse en campeón del mundo de Resistencia. Si hubiera caído antes la victoria en Indianápolis, entonces sí, ya ni siquiera Graham Hill —único poseedor de la Triple Corona— igualaría su versátil palmarés.

¿A partir de entonces? Posibilidad quizás de correr algunas carreras en el IndyCar americano, en preparación para la temporada 2020. "Quizás, para entonces "esté desesperado en el sofá y encuentre la forma de volver..." Entonces sabremos si el "hasta luego" es un adiós definitivo.



rá para su palmarés. No cabe descartar en marzo una prueba con el futuro MCL34 de McLaren, al comienzo de la temporada de Fórmula 1. Ni tampoco viajes a Estados Unidos para preparar las 500 Millas con más tiempo que en 2017. En mayo llegarán las 6 Horas de Spa del WEC. El resto del mes se dedicará en cuerpo y alma al gran objetivo de 2019: lograr el hi-



## ACEA



### LOS DIÉSEL MODERNOS SE ADELANTAN AL UMBRAL DE 2020

Lo dicen los nuevos datos obtenidos en condiciones reales de conducción publicados por la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA), que evidencian los bajos niveles de emisiones contaminantes de los diésel de última generación circulando. De hecho, la patronal de los fabricantes europeos subraya los 270 tipos de vehículos de gasóleo –familias de coches similares de diferentes variantes– disponibles en el mercado que son compatibles con el último estándar Euro 6d-TEMP; la mayoría de ellos con resultados por debajo del umbral más exigente de NOx que será obligatorio a partir de enero de 2020. De hecho, a 30 de octubre las estimaciones del club de automovilistas alemán ADAC colocaban en más de 1.200 los modelos disponibles en el mercado compatibles con el RDE, las pruebas que confirman en condiciones reales de

circulación los niveles de emisiones medidos en el laboratorio, para garantizar que los umbrales legales no se exceden durante la conducción diaria. Situación que lleva a Erik Jonnaert, el secretario general de ACEA, a reclamar que se deje de «demonizar la tecnología diésel» sin separar los vehículos antiguos de la última generación, porque «los diésel modernos, respaldados por políticas de renovación de flota y combinados con sistemas de propulsión alternativos desempeñarán un papel importante de ayuda a las ciudades en su avance hacia el cumplimiento de los objetivos de calidad del aire. También asegura que el diésel seguirá siendo importante para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> a corto y medio plazo, gracias a las grandes inversiones de los fabricantes para conseguir con rapidez la masiva reducción de NOx.

## VENTAS

### El Golf vuelve a ser el preferido

El Volkswagen Golf recupera el liderato en octubre, pese a la notoria caída mensual en los grandes mercados (-11% en Alemania, -32% en Reino Unido, -41% en Francia, -44% en Italia y -51% en España); resultados que bajan al 2,89% su cuota, frente al 3,63% que detentaba en octubre de 2017. Son datos recabados por la consultora Jato, que resalta la fuerte demanda del VW Polo y el resultado del Peugeot 3008 como el SUV más vendido, así como la entrada del Fiat Panda en el 'top ten' –ver cuadro–. En la lista de los 25

más vendidos, donde la mitad de los porcentajes interanuales son negativos, destaca el +32% del Mercedes Clase A. Y, sin aportar cifras, Jato resalta el tirón de Toyota C-HR, Ford EcoSport, Mini Countryman, Mazda CX-3, Peugeot 108 y Mitsubishi Space Star. En cuanto a los últimos lanzamientos, el VW T-Roc cierra el mes con 11.758 registros, por delante de Citroën C3 Aircross (9.726), Skoda Karoq (8.736), Seat Arona (7.087), Hyundai Kona (6.686), Volvo XC40 (6.505), Opel Grandland X (6.243) y BMW X2 (4.023).

### LOS MÁS VENDIDOS EN OCTUBRE

	Unidades	% 10/17
GOLF	32.345	-26
CLIO	23.937	+2
POLO	20.987	+60
FIESTA	20.811	+2
YARIS	18.951	+8
OCTAVIA	18.043	-6
ZOE	17.962	-17
3008	17.317	+12
C3	17.068	0
PANDA	16.088	-3

## FACONAUTO

### La Distribución Oficial analiza el uso

La renovación del parque automovilístico español pasa por potenciar los usados de hasta cinco años, según la patronal de los concesionarios, Faconauto, que también considera que ese mercado de ocasión «joven» goza de buena salud. Lo indicaba en el II Seminario del VO de la Distribución Oficial, la segunda oleada del estudio sobre los hábitos de los compradores de coches de menos de cinco años elaborado por Faconauto y el portal coches.net.

Un análisis que resalta que el 88% de los compradores está



interesado en un usado, aunque se quedan en el 69% los que se decantan por un vehículo de ocasión, con un aumento del 9% en la compra efectiva de unidades que no han cumplido los cinco años. Los datos también reflejan que la mitad de los que llegan al concesionario pensando en un coche nuevo pueden cambiar a un usado «joven» si supone acceder a un modelo de gama superior por el mismo precio o con un ahorro importante. Los concesionarios, que acaparan el 25% de las operaciones de VO, colocan en dos millones las transferencias al cierre de 2018.



PRECIOS	
1.0T M5 GL	18.540 €
1.0T M5 GLE	20.440 €
1.0T AT6 GLE	21.940 €
1.0T M5 GLE 4WD	22.540 €
1.0T AT6 GLE 4WD	24.040 €
1.4T M6 GLE	21.640 €
1.4T M6 GLX	23.890 €
1.4T M6 TORO	24.905 €
1.4T M6 GLX 4WD	25.690 €
1.4T AT6 GLX 4WD	27.790 €

**GUÍA DEL COMPRADOR,** Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

## SUZUKI

### Vitara, renovado y con descuento

El actualizado SUV japonés llega a los concesionarios con 1.300 euros de descuento, más otros 1.505 por financiar la operación, lo que deja el acceso al nuevo Vitara en 15.735 euros, si se aplican ambos. Cambios estéticos, notable refuerzo en tecnología –especialmente en materia de seguridad– y un nuevo motor –estrena el 1.0 tricilíndrico de 111 CV– centran la puesta al día del equilibrado SUV,

que no cuenta ya con motores diésel. Como novedad en la marca, el Vitara ofrece un avanzado reconocimiento de señales de tráfico, detección de ángulo muerto y alerta de tráfico posterior. Tres acabados más la serie especial Toro, tracción delantera o total y cambio manual de cinco y seis relaciones o automático con convertidor de par de seis, se combinan con los Boosterjet

1.0 de 111 CV y 1.4 de 140 CV para configurar las diez variantes que integran la gama. Además, a los tonos básicos se unen cinco colores metalizados y ocho posibles combinaciones bitono. No hay cambios en el sistema de tracción 4WD AllGrip, que mantiene los modos de conducción seleccionables Auto, Snow, Sport y Lock; además de un control de descensos.

## TOYOTA

### RAV4 hybrid, a finales de enero

Más potente y eficiente es el sistema híbrido que estrena la quinta generación del SUV japonés –218 CV–, cuyas entregas comenzarán a finales de enero. La oferta inicial se centra en la tracción delantera y los dos acabados superiores de la gama, con un precio de partida de 35.100 euros, aplicado el descuento. También existe el Pay Per Drive, la financiación del pago por uso que, como promoción de lanzamiento, regala a los prime-



PRECIOS		
	PVP	Descuento
Feel!	37.950 €	2.850 €
Luxury	40.350 €	2.550 €

ros compradores de un RAV4 hybrid con financiación a 49 meses el programa de mantenimiento ToyotaCare, la ampliación de garantía a 4 años, el sistema multimedia y de navegación Toyota Touch & GO y un altavoz portátil JBL Xtreme 2.

Es el primer modelo de la marca en contar con e-Call e incluir la última variante del Toyota Safety Sense: Crucero Adaptativo Inteligente, Seguridad Precolisión con detección de peatones y ciclistas, reconocimiento de Señales, Alerta de Cambio de Involuntario de Carril y Mantenimiento de Trayectoria.

## MINI

### Delaney Edition: sólo habrá 35 a la venta en España

Mini ha preparado una sorpresa que atiende al nombre de Edition Delaney, una serie limitada de 350 unidades para todo el mundo, 35 de ellas destinadas al mercado español. Parte desde la carrocería tres puertas y con el propulsor de gasolina de la versión Cooper S de 192 CV y monta el kit aerodinámico John Cooper Works, aunque se remata con un perfil todavía más deportivo.

De esta forma se 'viste' con el atractivo color exterior Ice Blue y unas franjas en el capó en Solaris Orange, el mismo tono que se emplea en las carcasas de los retrovisores y en el spoiler del techo. Además monta unas exclusivas llantas de 18 pulgadas. También el interior se decora para la ocasión, con una moldura en el salpicadero en la que se hace referencia al número de serie fabricado. Podemos elegir entre una caja manual de seis ve-

locidades o una automática de doble embrague de siete relaciones, y su dotación de serie es realmente muy generosa.

PRECIOS	
Cooper S Delaney Edition Manual	42.500 €
Cooper S Delaney Edition AUT.	44.700 €



## LEXUS

### NX 300 H SPORT EDITION

49.200 euros cuesta este nuevo acabado del crossover japonés, que combina equipamiento con un aspecto más deportivo. Lo resaltan los detalles exteriores en negro de parrilla y retrovisores, así como las llantas de cinco radios de 18 pulgadas en bronce. Se añade un equipamiento exclusivo, como techo panorámico y navegación Connected con pantalla de 10,3 pulgadas y gráficos en 3D.



## VW CALIFORNIA

### EDICIÓN LIMITADA 30 ANIVERSARIO

Se ha puesto a la venta la California 30 Aniversario, edición limitada a 999 unidades con la que Volkswagen celebra las tres décadas de su emblemático modelo. Grabadas con su número de producción, están disponibles con el 2.0 TDI de 150 y 198 CV y cambio DSG, desde 53.800 euros. Basada en una nueva versión no comercializada en España, combina elementos de las Beach y Ocean y cuenta con la última tecnología y un diseño único, sin que falten la cama de techo, la conexión para la ducha exterior o el techo levadizo.







## Movilidad restringida

Qué jaleo tenemos en el sector del automóvil, ¡madre mía! Tenemos que buscar soluciones de movilidad de manera urgente, y por otra parte, tenemos que prepararnos para enterrar nuestros diésel y nuestros gasolinas. A riesgo de que nos pongamos con ello, y de repente alguien diga "hombre, que no es para tanto, que con el desarrollo tecnológico efectuado en estos años, las emisiones no afectan tanto, y estos combustibles pueden convivir con los cero emisiones dependiendo del uso". Lo de las comillas es por si esta reflexión la hace un nuevo político líderante. Ya saben, si se escribe algo que alguien dice, las comillas hay que ponerlas, aunque sean comillas de incertidumbre o desconocimiento.

Ser líder político debe de molar un montón. De repente, lo que dices va a misa, aunque lo que digas tenga una base o un criterio como el mío al hablar de política. De ahí que solo pueda hablar de coches. Bueno, de personas también.

A las personas no nos pueden hacer esto. Y menos a las personas que sabemos mucho más que los políticos en temas de movilidad y coches. Tampoco a las personas que tienen intención de comprar un coche. Que ahora no saben si darse de alta en plataformas de movilidad, comprar un eléctrico, aunque tengan que pedir un poquito de luz en la casa de un pueblo a 150

km de su destino, o ir en patinete con cara de loco saltándose los semáforos y esquivando peatones por los bulevares. ¡Qué locura, madre mía!

Y mientras, perdemos ventas. Sí, perdemos ventas. Porque si a alguien se le ocurre pensar que la necesidad de hoy puede esperar a mañana, está equivocado. Lo que ocurre es que fuerzan a las personas que tienen necesidad de comprar un coche a que se decidan. Se ven obligados por las declaraciones políticas, a comprar uno propulsado por algo que no encaja en su necesidad, o modo de uso.

Vamos a proponer algo maravilloso y casi transgresor en el comportamiento político de todos los políticos, sin excepción: ¿Qué os parece, personas políticas, si antes de hacer declaraciones relevantes, aunque no seáis conscientes de la relevancia, tomamos un café juntos y ponemos inteligencia al asunto?

Y ahora, que ya se han hecho algunas que tambalean el sector, a las personas compradoras: ¿Qué os parece si hacemos un ejercicio de visión para poner desarrollo tecnológico y ecológico a los coches que se vendan?

Y no vamos a apelar a que en Japón proponen un incentivo para que en el 2030 crezca el volumen de vehículos diésel en su parque.

Tampoco vamos a apelar a datos químicos de que si cuando sube la venta de vehículos gasolina y baja la de diésel aumenta no sé qué partículas peores y viceversa. Tampoco apelamos a esto.

Solo vamos a apelar a que las cosas que se digan de tanto calado, no se digan de manera ligera, y sin tener en cuenta el impacto que para tantos tiene.

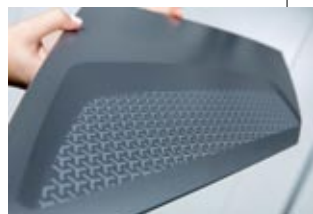
No es moderno cambiar el uso de los coches, integrar patinetes o bicicletas rollo verano azul por las calles de las ciudades. No es moderno el coche diésel ni el híbrido. No es moderno el diésel con filtro de partículas de bajas emisiones. Lo que es moderno es buscar la manera de que todas las personas convivan, sin menosprecio, en un mundo moderno que mañana será antiguo, y así siempre. Preguntar, antes de hablar de algo que se desconoce, no sé si será de sabios, desde luego que no es la política, y en esta es importante ser modernos.

**Paco Díaz**  
CEO en la consultora dealerBest

### AUDI

#### DECORACIÓN A LA CARTA

La marca de los cuatro aros ofrece la posibilidad de personalizar la carrocería de sus coches con el nuevo proceso, que permite grabar con precisión sobre superficies pintadas. Es un proceso patentado por Audi cuya primera aplicación en un coche de gran volumen se realiza en la edición especial #2 del Q2 disponible en Alemania, que se irá extendiendo de forma progresiva a otros mercados. Como parte del programa Audi exclusive, el R8 es el primer modelo para el que está disponible esta innovadora forma de personalización, con gran variedad de motivos para elegir.



### DS

#### PUNTO DE ENCUENTRO EN ZARAGOZA

La inauguración del DS Store Zaragoza se celebró con la «Jornada Movilidad y Electrificación», que sirvió para debatir el futuro de una movilidad en la que la marca de automóviles gala y la planta del Grupo PSA en Figueruelas tendrán mucho que aportar.

El DS Store de Zaragoza pertenece a Aramóvil, empresa del Grupo La Oscense que en abril abrió un concesionario de la marca Opel en Zaragoza, invirtiendo más de nueve millones de euros en ambos proyectos. La Oscense fue fundado en 1935 y cerrará 2018 con 50 millones de euros de facturación consolidados.



saber comprar

completa en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

## BMW Z4 2019, con regalo de lanzamiento

Con un centro de gravedad más bajo y 50 kilos menos que su antecesor, se inicia la comercialización de la tercera generación del roadster alemán, que llegará en marzo a los concesionarios españoles. La oferta la integran tres motores, entre los que por primera vez hay una versión BMW M Performance: el

## VOLKSWAGEN Tiguan Offroad, espíritu aventurero

El SUV alemán crece con un nuevo acabado destinado a los más aventureros. Se trata del Offroad, que destaca ese espíritu de aventura con un paragolpes delantero con ángulo de ataque de 24°, protección inferior del motor, llantas

Z4 M40i de 340 caballos. De serie cuenta con un equipamiento muy completo –tapicería de cuero, faros LED, transmisión Steptronic Sport, control de distancia en aparcamiento PDC delantero y trasero, servicios BMW ConnectedDrive...–, que en fase de lanzamiento se completa, sin coste adicional, con el paquete Connectivity: dispositivo de alarma, BMW Live Cockpit

Sebring de 18 pulgadas en negro brillante y alerón trasero de diseño R-Line. Exclusividad que también realzan las luces LED, los embellecedores de escape trapezoidales o las taloneras y paragolpes traseros de estética offroad.

En su equipamiento no faltan sistemas de seguridad,

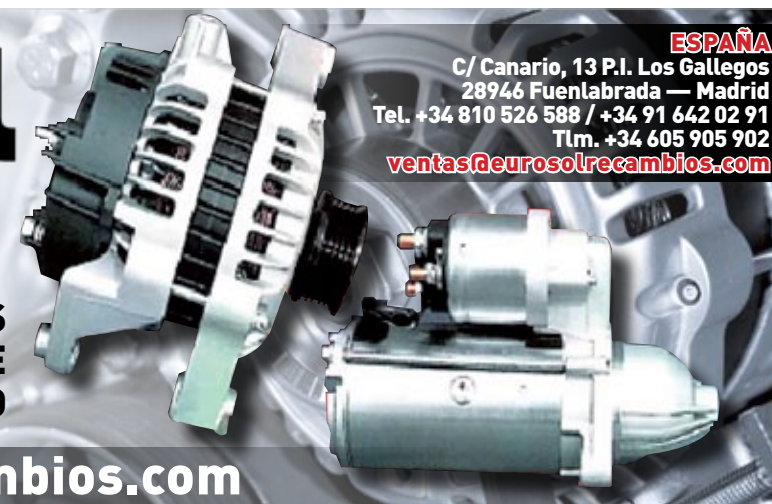


Por 38.900 € con cambio manual de seis velocidades

## EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ [www.eurosolrecambios.com](http://www.eurosolrecambios.com)



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

### EURO REPAR

#### LA COPA DEL MUNDO SE VIENE A ESPAÑA

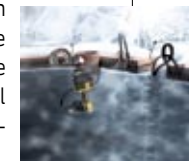
Los representantes españoles en la final de la Copa Euro Repar Car Service se impusieron a Francia, Brasil, Marruecos y Turquía en la final de una confrontación mundial organizada por el Grupo PSA para evaluar a los talleres en diferentes áreas. Los cinco equipos finalistas se enfrentaron a cuatro duras pruebas de búsqueda de averías y piezas, marketing, recepción y entrega del vehículo al cliente.



### DISTRIGO

#### PROMOCIÓN DE INVIERNO

Hasta el 31 de enero, la red de distribución de piezas del Grupo PSA lanza «Operación Invierno», con descuento para talleres y clientes. Un 12 por ciento sobre el precio neto de compra en piezas de confort y seguridad de trece marcas de proveedores asociados es la rebaja para los talleres, promoción que para el cliente final se traduce en el 20 por ciento de descuento sobre esas piezas y el regalo de un altavoz bluetooth.



## ¿Buscas trabajo?

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

- Jefe de Ventas (Albacete)
- Asesor Ventas VN (Asturias)
- Asesor Ventas VN (Madrid)
- Asesor Ventas VN (Santander)
- Asesor Ventas VN (A Coruña)
- Asesor Ventas VN (Leon)
- Conductor, turno de noche (Madrid)
- Jefe de Taller (A Coruña)
- Asesor de Servicios (A Coruña)

- REF: JVN-ABT-M16
- REF: AVN-AST-M16
- REF: AVN-MAD-M16
- REF: AVN-SAN-M16
- REF: AVN-ACO-M16
- REF: AVN-LEO-M16
- REF: CND-MAD-M16
- REF: JDT-ACO-M16
- REF: ADS-ACO-M16

Encuétralas todas en [dealerbest.com/buscar-empelo](http://dealerbest.com/buscar-empelo)



**GUÍA DEL COMPRADOR**, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN [WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS](http://WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS)



**WIBLE**

**MÁS ÁREA DE ACTUACIÓN**

El servicio de alquiler de coches compartidos de Kia y Repsol en Madrid, Pozuelo, Villaverde y Las Tablas va a ampliar sus servicios en la zona norte de la capital añadiendo Alcobendas y Campo de las Naciones a su área de actuación. Wible, que en cinco meses de funcionamiento cuenta con 45.000 usuarios, se apoya para ofrecer esos viajes de largo recorrido en la autonomía del Niro híbrido enchufable, en sus bases de Villaverde y Las Tablas, que funcionan como aparcamientos disuasorios, y en sus parking privados en el centro de Madrid, que ahorran tiempo a los usuarios al facilitarles el aparcamiento.



**MERCEDES-BENZ Desembarco en cascada**

La marca de la estrella completa la ampliación de la Clase A –se añaden cinco mecánicas a la gama– con la carrocería sedán, que llegará a los concesionarios en febrero, aunque para el A 200 con cambio manual habrá que esperar un poco más. Además, el lanzamiento del AMG A 35 4Matic, que cuenta con 306 caballos, se complementa con el Edition 1 (66.539 euros), versión que aporta exclusividad y dinámica adicionales y estará a la venta sólo durante 18 meses; las entregas de ambos comenzarán en marzo. Por su parte los A 180 y 200 disponen

como opción del cambio 7G-DCT, que supone 2.257 euros más. Destaca que la Clase A es la primera serie de Mercedes disponible con el sistema multimedia MBUX, que puede aprender gracias a la inteligencia artificial y personalizarse y adaptarse al usuario. También en febrero comenzarán las entregas de la nueva generación del GLE, que empieza a venderse con dos motorizaciones –llegarán nuevos propulsores y una variante híbrida–; se trata de un diésel y un gasolina al que la microhibridación de 48 voltios le confiere el distintivo 'ECO' de la

**PRECIOS**

CLASE A	
A 180 136 CV	28.800 €
A 200 163 CV	31.400 €
A 220 7G-DCT 190 CV	35.900 €
A 250 7G-DCT 4Matic 224 CV	48.550 €
AMG A 35 7G-DCT 4Matic 306 CV	57.675 €
A 180d 7G-DCT 116 CV	32.700 €
A 200d 8G-DCT 150 CV	34.450 €
A 220d 8G-DCT 190 CV	38.175 €

CLASE A Sedán	
A 200 163 CV	32.725 €
A 200 Aut. 163 CV	34.982 €
A 220 4Matic 190 CV	39.450 €
A 180 d 116 CV	34.050 €

GLE	
GLE 300 d 4MATIC	67.000 €
GLE 450 4MATIC	79.600 €

AMG C 63	
Mercedes-AMG C 63 Coupé	100.300 €
Mercedes-AMG C 63 S Coupé	110.350 €
Mercedes-AMG C 63 Cabrio	109.000 €
Mercedes-AMG C 63 S Cabrio	119.200 €

DGT. Los nuevos SUV incorporan el tren de rodaje E-Active Body Control, novedad mundial que permite regular con independencia las fuerzas de amortiguación y suspensión en cada rueda. Se añade el inicio de la comercialización de los nuevos Mercedes-AMG C 63 Coupé y Cabrio, que con carrocería berlina y familiar estaban disponibles desde noviembre. Los impulsa el poderoso 4.0 V8 Biturbo, con 476 CV para el C 63 y 510 CV para el C 63 S.

carga en tres horas y media en un enchufe doméstico y también en retenciones y frenadas. Recorrer 100 kilómetros cuesta un euro, según la marca. Pantalla digital táctil con la información que necesita el conductor, habitáculo más cómodo y ergonómico, y una amplia variedad de equipos de audio y aplicaciones multimedia son mejoras más destacables. Se pueden conseguir desde 14.790 euros.

**FORD**

**MENOS COSTES DE MANTENIMIENTO PARA EMPRESAS**

Hasta un 20 por ciento reducen los costes los planes Ford Protect Mantenimiento puestos en marcha por la marca del óvalo para su clientes de vehículos comerciales. Disponible en Italia, España, Suiza y Reino Unido –a partir de enero de 2019 en toda Europa–, el servicio se puede adquirir como un nuevo paquete de financiación de vehículos nuevos, contratando por años, kilómetros o número se citas. Además, esos planes tienen un precio ajustado y el mantenimiento lo realizan técnicos cualificados y se utilizan repuestos originales de Ford Motor Company.

**AIXAM**

**Gama 2019, pensada para la ciudad**

El fabricante galo apuesta por la movilidad urbana con sus eléctricos, que cuentan con la etiqueta '0 emisiones' de la DGT, alcanzan los 50 km/h, ofrecen hasta 100 kilómetros de autonomía y se conducen sin carné. Diseño y bajo consumo se unen a los últimos dispositivos en equipamiento

en estos modelos adecuados para las más estrictas restricciones medioambientales. Compact, Coupé y Break integran la gama 2019, impulsados por motores de procedencia Kubota adaptados a una transmisión automática de sencillo manejo y alimentados por batería de iones de litio, que se



**Eléctricos 'sin carné' Desde 14.790 €**

**TORRE de BARREDA**



**CARÁCTER ESPAÑOL, ESTILO FRANCÉS.**

Bodegas Juan de la Barreda Acedo-Rico, C.B.  
C/ Ramalazo, 2 - Corral de Almaguer - TOLEDO (ESPAÑA)  
[www.bodegas-barreda.com](http://www.bodegas-barreda.com)





## AUTOPISTAS ¿ELECTRIFICADAS?

Miguel Angel Martín

Circulando hace unos días por una autopista cercana a Francfort vi algo que me dejó sorprendido. En la fotografía que adjunto podéis ver unos cables eléctricos situados sobre los carriles más lentos, como si fuera una línea de ferrocarril. ¿Sabéis qué es o tenéis noticias al respecto? Gracias.

### RESPUESTA

Gracias a ti por compartir tus curiosidades con nosotros. La imagen que nos adjuntas corresponde a un proyecto que la Administración alemana ha desarrollado dentro de un plan para instalar un tramo de unos 10 kilómetros en una de las autopistas próximas a la ciudad de Francfort. Es algo novedoso, pero Suecia fue el primer lugar donde se llevó a cabo el 'experimento'.

El objetivo pasa por reducir las emisiones contaminantes no sólo en ciudad, y por eso se está probando esta experiencia con el transporte pesado de mercancías. La clave de este proyecto, en el que colabora Siemens, es el denominado sistema eHighway, que consta de un acoplador de potencia extensible que se instala en la parte alta del camión y que se conecta a la línea eléctrica que aparece en tu fotografía.

De esta manera, lo mismo que ocurre con los denominados trolebuses que circularon en su día por España y que aún vemos en algunas ciudades europeas, el camión puede circular de manera eléctrica, sin emitir ningún tipo de gases, durante el tramo electrificado. La idea sería circular con



## CARTA DE LA SEMANA



## ¿SE APUESTA MÁS POR EL GNC QUE POR EL GLP?

Oscar Gutiérrez

¿Por qué los fabricantes apuestan tan poco por el GLP, que tiene una amplia red de suministro en España y el resto de Europa, y en cambio lo 'dan todo' por el gas natural, que aparte de escasos puntos de repostaje requiere instalaciones más complejas y caras de mantener, además de depósitos más pesados en los coches y, sin duda, más peligrosos? ¿Los nuevos motores de inyección directa y los turboalimentados no admiten GLP? Saludos cordiales.

### RESPUESTA

Pues no estamos muy de acuerdo con lo que nos comentas. La apuesta de muchos fabricantes por el GLP es clara, y de hecho hay más modelos alimentados con esta tecnología que los que podemos encontrar con gas natural. Así, Dacia, Fiat, Renault, Alfa Romeo, Citroën, Ford, Opel, SsangYong... son claros ejemplos de ello. Sí es cierto que el GNC ha cobrado mucha relevancia en los últimos años debido a que un gigante como Volkswagen, y marcas del grupo como Seat, Skoda o Audi, han apostado claramente por el GNC en muchos de sus modelos. También es verdad que las estaciones de suministro de GNC son todavía escasas, pese a que se está incrementando la oferta considerablemente, y que las instalaciones son más 'complejas' porque trabajan con más presión. Lo mismo ocurre con los depósitos en los coches, más voluminosos debido a la presión a la que se almacena, pero aunque muchos creen que son verdaderas 'bombas', no debes tener miedo alguno porque este tipo de vehículos pasan los mismos requisitos en cuanto a seguridad se refiere que el resto del parque móvil. En cuanto a tu segunda cuestión, los motores con GLP se pueden combinar sin problemas con una alimentación turbo. Más problemas -de refrigeración- ofrecen para combinarse con la inyección directa, pero también se puede, aunque es más costoso que con la indirecta.

electricidad, pero sin la rigidez de unas vías. Cuando se acaba el tramo electrificado, el conductor pasa automáticamente al modo híbrido y el motor térmico tomaría el protagonismo, apoyado por uno o varios propulsores eléctricos. El acoplador

de refrigeración, y que las instalaciones son más 'complejas' porque trabajan con más presión. Lo mismo ocurre con los depósitos en los coches, más voluminosos debido a la presión a la que se almacena, pero aunque muchos creen que son verdaderas 'bombas', no debes tener miedo alguno porque este tipo de vehículos pasan los mismos requisitos en cuanto a seguridad se refiere que el resto del parque móvil. En cuanto a tu segunda cuestión, los motores con GLP se pueden combinar sin problemas con una alimentación turbo. Más problemas -de refrigeración- ofrecen para combinarse con la inyección directa, pero también se puede, aunque es más costoso que con la indirecta.

también se puede desconectar temporalmente de la línea electrificada si se desea; por ejemplo, para poder realizar un adelantamiento a un vehículo más lento. Luego se volvería a conectar y el motor térmico se apagaría.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### CAPACIDADES DEL MALETERO ¿FIABLES?

Alfonso Sánchez

Tenemos que darte la razón completamente porque es una batalla un tanto perdida. La capacidad de los maleteros varía entre modelos similares, e incluso iguales, por muchos motivos, pero el que nos preocupa es que no todos los fabricantes aplican el mismo baremos. Los hay que contemplan el hueco bajo el piso de compartimento de carga, otros que miden hasta el borde

del respaldo trasero, otros hasta la bandeja, alguno directamente hasta el techo. Por eso hay tanta diferencia. Con respecto a la diferencia que observas en un mismo modelo respecto a las variantes de gasolina o diésel, estás últimas en ocasiones son menores porque en muchos casos ubican los depósitos de AdBlue en esa zona y merman algunos litros la capacidad. También se debe otras veces al mayor tamaño de la batería, que necesita más capacidad que en un gasolina.

### INYECCIÓN Y LA CALEFACCIÓN

Luis Hernández

Efectivamente la calefacción en un vehículo con motor térmico se alimenta del líquido de refrigeración y sube más rápidamente en un modelo con inyección indirecta que directa. El motivo es que en la primera la inyección en precámara transmite más rápidamente el calor, pero esa 'pérdida' la condena a tener un menor rendimiento y mayor consumo.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)

## CONSULTAS RÁPIDAS

**HAY OBLIGACIÓN, Y LA MULTA PUEDE LLEGAR A LOS 100 EUROS**  
He recibido una notificación de denuncia por no haber comunicado mi cambio de domicilio a Tráfico. ¿Es correcto? ¿Me pueden sancionar por algo así?

### RESPUESTA

Efectivamente es una obligación regulada en la Ley de Tráfico que tanto el titular de un permiso o licencia de conducción, como el titular de un permiso de circulación, deberá comunicar a los registros del organismo autónomo de la Jefatura Central de Tráfico su domicilio. En este sentido, se especifica que el titular de un vehículo que hubiera sufrido variación en alguno de los datos que consten en el Registro de Vehículos dispondrá de un plazo de 15 días desde que se produjera para comunicarla. Incluso se deberá expedir un nuevo permiso o licencia de circulación si la variación de los datos comunicados afectase a los que tienen que constar en dicho documento. Precisamente, este domicilio se utilizará para efectuar las notificaciones respecto de todas las autorizaciones de que disponga, y la falta de actualización de esos domicilios puede ser uno de los motivos por los que puede salir publicada una multa en el Boletín Oficial del Estado, ya que es la forma subsidiaria de notificar un trámite cuando no ha podido ser entregada la notificación en los domicilios que constan en los registros de Tráfico. Por tanto, si se comprobare que el domicilio que consta en los Registros de Tráfico, tanto del vehículo, por un lado (registro de vehículos), como del propietario del vehículo, por otro (registro de conductores), no estuviese actualizado, efectivamente, se estaría cometiendo una infracción, catalogada como leve y cuyo importe podría llegar a ser de hasta 100 euros.

## BUENA PREGUNTA

### NECESITARÍA UN MÍNIMO DE OCHO AÑOS PARA RECUPERAR EL TOTAL DE PUNTOS

Tenía 15 puntos en el carné de conducir, me quitaron 4 y me quedé con 11. Quisiera saber cuándo volveré a recuperar los 15 puntos.

### RESPUESTA

Los puntos de un carné de conducir realmente son 12, no 15; lo que ocurre es que aquel carné que tiene 12, si no recibe ninguna sanción con pérdida de puntos, con el paso de los años va recibiendo 'premios', hasta llegar a 15, pero realmente el cómputo de puntos del carné de conducir sería 12; y 8 si se trata de un conductor novel. En consecuencia, si teniendo 15 gracias a los premios correspondientes, tuviese una multa donde le quitaran 4 puntos, se quedaría con 11, y con el paso de 2 años -o 3 si la infracción fuese muy grave- sin ser sancionado con otra pérdida de puntos, recuperaría el punto -o



puntos si se hubiesen perdido más- que faltaba para tener los 12 puntos normales. A partir de ese momento, si pasasen 3 años más, y no fuese sancionado con alguna otra pérdida de puntos, recibiría el premio de 2 puntos, que se sumarían a los 12, y pasaría a tener un saldo de 14 puntos; desde esa fecha, tras pasar otro período de 3 años sin recibir otra sanción con pérdida de puntos, volvería a recibir un nuevo premio, de 1 punto, alcanzando así el máximo de puntos posible, que es 15.

## LA RESPONSABILIDAD ES COMPARTIDA

¿Quién tiene la obligación de comunicar la venta de un vehículo a Tráfico?

### RESPUESTA

Realmente la obligación recae sobre ambas partes, vendedor y comprador, cada uno en la medida que le corresponde, pero sin que exista causa para que queden exentos de dicha obligación.

Así, el primer y principal obligado a notificar el cambio de titularidad es el propietario-vendedor, quien tiene un plazo de 10 días para notificar la venta del vehículo desde que se firma el contrato de compra-venta, debiendo presentar para ello ante la Jefatura de Tráfico de la provincia en que tenga su domicilio legal o aquella en que fue matriculado el vehículo, el citado contrato, en el que constarán, además de todos los datos identificativos de comprador y vendedor, la fecha de la venta, los datos del vehículo tales como matrícula, marca y modelo, así como número de bastidor y el precio; acompañando, además, el permiso o licencia de circulación original, que quedará archivada en la Jefatura, y abonándose la tasa correspondiente.

Precisamente si el vendedor no realiza esta acción y confía en que toda la gestión la realice el comprador, si este último finalmente no la llevase a cabo, la responsabilidad recaería en el citado vendedor, que incluso podría ser sancionado con una multa de hasta 100 euros.

Además, confiar en que el comprador realice la gestión es dejar una obligación propia en manos de un tercero, que si no la lleva a cabo podría generar un gran perjuicio ya que el vehículo seguiría a nombre del vendedor y sobre él seguirían cayendo todas las responsabilidades que tiene el propietario de un vehículo, como sanciones por no contar con seguro, por no tener la ITV en vigor...

Distinto es que, además de la obligación del vendedor, el comprador también tenga la suya propia, que es la que verdaderamente se llama Transferencia del Vehículo, para lo cual tendrá un plazo de 30 días desde la fecha de compra -reflejada en el contrato- para solicitar de la Jefatura de Tráfico de la provincia de su domicilio legal la renovación del permiso de circulación, haciendo constar su identidad y domicilio, así como los del transmitente y el título de dicha transmisión.

## 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](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM



## Carlos Sainz prueba los Lancia más legendarios

A punto de decir adiós a la escudería Lancia, Motor16 puso a disposición de Carlos Sainz cuatro de los míticos modelos de rally de la marca italiana: Fulvia, Stratos, 037 y Delta S4, probados por el madrileño.

El final del año 1993 aún deparaba sorpresas y anuncios para el siguiente año por parte de los fabricantes. Por ejemplo, Alfa Romeo anunciaba ya la renovación de su berlina 155.

Y entre las sorpresas, descubriríamos en exclusiva la renovación del Renault 19, el auténtico líder del mercado español que ponía al día sus líneas para mantenerse fuerte frente a la competencia.

Nuestra comparativa enfrentaba a otro Renault 19, en este caso el Sedán, con el Nissan Sunny. El francés -1,84 millones y 80 caballos- destacaba por espacio interior y manejo del cambio. El japonés -1,78 millones y 87 caballos- brillaba por su mecánica y espacio interior.

La prueba de gama reunía los Rover 600; dos motores (116 y 131 caballos) y tres niveles de acabado para la elegante berlina británica. Y una exclusiva de Motor16, que reunía cuatro legendarios modelos de Lancia para el adiós de Carlos Sainz a la escudería italiana. El piloto español se ponía a los mandos del Fulvia, Stratos, 037 y el Delta S4. Cuatro leyendas de los rallies en manos de Sainz.



LA PORTADA

Nº 525

FECHA

9-11-1993

HABLAMOS DE

La imagen del futuro Renault 19, el líder de ventas en el mercado español, que descubríamos en exclusiva, era el principal reclamo de nuestra portada. También había espacio para la prueba de la gama del Rover 600 y el 'culebrón' de las negociaciones de Carlos Sainz en busca de equipo para la siguiente temporada.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## Comparativa: Citroën Xantia, Ford Mondeo, Peugeot 405 y Renault 21

Las berlinas estaban en auge y los recién llegados Xantia y Mondeo junto a los consolidados 405 y R-21 enfrentaban sus versiones turbodiésel en esta comparativa.

Cambio de responsable en Seat, donde Juan Llorens era nombrado presidente. Ferdinand Piech, responsable del Grupo VW, anunciaba el cambio en busca de

soluciones para la complicada situación de la marca española.

Para acabar el año no faltaban novedades. Opel presentaba su Omega, alto de la gama



del fabricante alemán en busca de competir con sus compatriotas más premium.

Entre esos estaba Audi, que presentaba en la misma semana dos polos opuestos en su gama, el deportivo S4 con 280 caballos y el ahorrador Audi 80 TDI de 90 caballos y con un consumo a 90km/h de solo 4,2l/100 km.

Un imponente americano, el Chevrolet Blazer S10 V6 nos impresionaba por su ima-

gen y su capacidad en nuestra prueba.

Y por último, la comparativa de berlinas turbodiésel: Citroën Xantia (2,76 millones y 90 CV), Ford Mondeo (2,56 millones y 90 CV), Peugeot 405 (2,83 millones y 92 CV) y Renault 21 (2,58 millones y 88 CV). El Xantia brillaba por comportamiento; el Mondeo en seguridad; el 405 en rendimiento del motor y el 21 por calidad de acabado.



LA PORTADA

Nº 526

FECHA

16-11-1993

HABLAMOS DE

Las berlinas estaban de moda y eso se reflejaba en nuestra portada. El Opel Omega, lo más lujoso de la marca alemana era el gran protagonista de la portada. Y junto a él, la comparativa entre cuatro berlinas turbodiésel: Citroën Xantia, Ford Mondeo, Peugeot 405 y Renault 21.

# 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](mailto: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: .....





## Polo Edition 80 CV / 59 kW

- Sin entrada
- + Seguro a todo riesgo sin límite de edad
- + Todos los mantenimientos
- + Estrena coche cada 4 años

---

**2.500 €/año**  
**todo incluido con My Renting\***



Volkswagen

---

Consumo medio (l/100 km) de 4,8; emisión de CO<sub>2</sub> (g/km) de 110.

\*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Polo 1.0 EVO Edition 59 kW (80 CV) Manual. Plazo 48 meses. 48 cuotas de 208,12 € (sin IVA incluido). Kilometraje: 10.000/año. Incluye mantenimiento y reparaciones, seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Ofertas válidas hasta 31/12/18 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Modelo visualizado: Polo Sport con opcionales.