

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.743 del 1 al 14 de enero de 2018



PRUEBAS AL LÍMITE
PROBAMOS EL COCHE
DE ASALTO DE LOS GEO



ESPECIAL NOVEDADES 80 TENTACIONES PARA 2019

FOTOS
ESPÍA

PEUGEOT
208 ▼



RENAULT
CLIO



FOTOS
ESPÍA

FORD
FOCUS ACTIVE



AUDI E-TRON



DS 3 CROSSBACK ▶



VOLKSWAGEN
T-CROSS



KIA
E-NIRO

LEXUS
UX ▶



SKODA SCALA ▲



CITROËN C5
AIRCROSS

MAZDA3 ▶



Comparativa SUV deportivos

Cupra Ateca 2.0 TSI 4Drive frente a Mercedes-AMG GLA 45 4Matic El ganador cuesta 30.000 euros menos

300
CV



381
CV



Pruebas

Kia Ceed 1.4 T-GDI / Mazda MX-5 2.0 SkyActiv G / Volkswagen T-Roc 2.0 TDI 150 4Motion



PERFECT TIMING

Neckmarine

NECKMARINE.COM



THE ESSENTIALS OF SMARTWATCHES



PULSACIONES



PODÓMETRO



CALORÍAS QUEMADAS



CALIDAD DEL SUEÑO



SMS, EMAIL, TEXTO, Llamadas y más



ALARMAS CONFIGURABLES



5 ATM SUMERGIBLE



ALARMA POR VIBRACIÓN



RELOJ CONECTADO

Al detalle



LLEGAN LOS 90 KM/H

Finalmente se cumplieron los pronósticos y el límite de velocidad en las carreteras convencionales baja hasta los 90 km/h en pos de reducir la accidentalidad en las carreteras donde más siniestros se producen. Nada se habla ni se dice del estado de conservación de esas carreteras, que en muchos casos es lo que provoca el accidente, ni de la falta de inversión en ese mantenimiento. No se analizan las causas que hay detrás de los accidentes –distracciones, alcohol, imprudencias...– Se baja la velocidad y punto. Como siempre



LA SOLIDARIDAD DE FORD

Son muchos los ejemplos que en estos días hay sobre iniciativas solidarias; muchos de ellos protagonizados o promovidos desde el sector del automóvil. Pero como no podemos citarlos todos, hoy nos fijamos en el programa de donación de sangre de los trabajadores de Ford en Almussafes, puesto en marcha en 1991 y que este año bate su récord con más de 2.000 donaciones.

ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Impuestómetro a la vista

Se avecinan nuevos impuestos que deberemos pagar todos los automovilistas. El pago por uso en las vías de gran capacidad puede ser el último capítulo en la voracidad recaudadora del Estado.

El repetido anuncio del Ministerio de Fomento sobre la creación de una subcomisión parlamentaria que aborde el pago por uso en toda la red viaria de gran capacidad tiene trazas de convertirse en realidad. Incluso entienden que, como según sus datos todos los síntomas de la economía española empiezan a mostrar agotamiento, deben ser los usuarios del automóvil los que, por tener el privilegio de usar las autovías y autopistas, pasen por taquilla. Hasta añaden, de forma populista, que el Estado podría recaudar unos 4.500 millones de euros que podrían destinarse a sectores como la sanidad o la educación. Es en este punto en el que merece la pena recordar que España, como país turístico que es, cuenta con la tercera red de autopistas de alta capacidad del mundo, y que los actuales recursos destinados

al mantenimiento del automóvil ha aumentado en los dos últimos años un 6 por ciento. Unas cifras que contrastan con el último informe anual de la Asociación Española de la Carretera, que considera que la red viaria tiene un déficit actual de mantenimiento de más de 7.000 millones de euros.

Por eso cuando el titular de Fomento, José Luis Ábalos, se lamenta de la falta de inversión sufrida en años anteriores, muestra la factura de unas autopistas financiadas, rescatadas y posteriormente gestionadas por el Estado, y lo une con el demagógico ejercicio del «pagar por usar», los automovilistas nos echamos a temblar. De hecho, con nuestros habituales impuestos (IRPF, IVA, Circulación, combustibles...), tenemos derecho a que el mantenimiento de las carreteras esté comprendido

dentro de los Presupuestos Generales. Especialmente si tenemos en cuenta que las infraestructuras contribuyen de forma directa y determinante en el sistema social y productivo del país. Sin olvidar que el mantenimiento de las carreteras tendría que haber sido una prioridad capital por sus consecuencias sobre la seguridad viaria. En resumen, el Gobierno confía en que la subcomisión que se pondrá en marcha a primeros de año concluya con un impuesto más a cargo de unos automovilistas cada vez más paganos y con menos derechos.

Según el último estudio de EuroRAP, hay 3.000 kilómetros de la red del Estado en los que existe un riesgo elevado de tener un accidente grave o mortal. Unas cifras que contrastan con el último informe anual de la Asociación Española de la Carretera, que considera que la red viaria tiene un déficit actual de mantenimiento de más de 7.000 millones de euros.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gª Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad: Gustavo Segovia
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 Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

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

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



8

4.- SUMARIO

6.- LA FOTO

16.- EN PORTADA
TODAS LAS NOVEDADES QUE LLEGAN EN 2019

La industria del automóvil ya tiene listo su arsenal de novedades de cara a 2019, un año marcado por la estrategia de la electrificación como gran titular y las carrocerías SUV como las más deseadas por los clientes. Más de 80 novedades llegarán en los próximos 12 meses y aquí os las adelantamos.

24.- CUATRO RUEDAS
CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE
FRENTE A MERCEDES-AMG GLA 45 4 MOTION

Cupra, la nueva marca deportiva de Seat, llega como un vendaval con este Ateca que combina la versatilidad de un SUV con las altas prestaciones de un deportivo. Para medir sus fuerzas, un Mercedes con el sello de AMG.

32.- KIA CEED 1.4 T-GDI

El compacto coreano estrena el motor 1.4 T-GDI de 140 CV, que destaca por su elevado rendimiento, su consumo ajustado y una elevada suavidad de marcha.

34.- MAZDA MX-5 2.0 SKYACTIV G

Si quieres disimular el paso del tiempo puedes ir a un concesionario Mazda para comprar este MX-5, un juguete emocionante que te hará sentir como un niño.

36.- VOLKSWAGEN T-ROC 2.0 TDI 130 DSG

El T-Roc unido al propulsor diésel más potente de la gama, con cambio DSG y tracción total aumenta su versatilidad y dinamismo.

38.- MERCEDES X 350 D 4MATIC

El modelo que corona la gama del pick up alemán destaca por su rendimiento y un elevado confort de marcha.

39.- MERCEDES AMG GT 63 S 4MATIC

La división AMG de Mercedes ha vuelto a dejar constancia de su magistral trabajo con el GT de cinco puertas.

40.- BMW 840D XDRIVE



BMW lanza la nueva generación del Serie 8, un coupé de corte clásico que ofrece las más avanzadas tecnologías de conducción para viajar a todo confort y con el máximo dinamismo.

42.- LA SEMANA

44.- +INTERESANTE

EL COCHE DE ASALTO DE LOS GEO
Es la primera vez en la historia del Grupo Especial de Operaciones (G.E.O.) de la Policía Nacional que una revista del automóvil prueba su vehículo estrella: un URO Vamtac S3 dotado de una plataforma MARS que permite a los agentes acceder a un avión secuestrado, a un autobús o a un edificio, entre otras muchas posibilidades.

50.- JEEP WINTER EXPERIENCE

CampZero es un exclusivo hotel situado en el corazón del valle de Ayas, en el norte de Italia, donde los amantes de la montaña tienen garantizada su movilidad gracias a una flota de Jeep. Los hemos probado.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS

RALLY DAKAR 2019
Una nueva edición del rally aventura más importante del mundo está a punto de comenzar. Los españoles, con Carlos Sainz –el último vencedor de la prueba– a la cabeza, de nuevo favoritos.

58.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER/CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

| | |
|------------|--------|
| AUDI | 8 |
| BMW | 10, 40 |
| CITROËN | 11 |
| CUPRA | 24 |
| DS | 11 |
| FORD | 12 |
| HONDA | 13 |
| HYUNDAI | 13 |
| JEEP | 14, 50 |
| KIA | 14, 32 |
| MAZDA | 15, 34 |
| MERCEDES | 16, 24 |
| NISSAN | 17 |
| OPEL | 17 |
| PEUGEOT | 17 |
| POLESTAR | 18 |
| PORSCHE | 18 |
| RENAULT | 19 |
| SEAT | 20 |
| SKODA | 20 |
| SSANGYONG | 21 |
| SUZUKI | 21 |
| TOYOTA | 22 |
| VOLKSWAGEN | 22, 36 |
| VOLVO | 23 |

32



34



36



54



24

Síguenos en...



El excepcional año de Seat

Emulando a los obreros fotografiados en 1932 cuando almorzaban a 260 metros de altura sobre un rascacielos en construcción de Nueva York, la cúpula directiva de Seat se ha subido 'digitalmente' a los cielos de Barcelona para celebrar lo que ya se reconoce como un 2018 excelente para la firma española. La compañía cierra el ejercicio con las mejores cifras de ventas de su historia a nivel mundial –está presente en 80 países– y como fabricante 'best seller' en España. Además, ha sido el año del lanzamiento de la nueva marca Cupra, del inicio de la producción del Audi AI en Martorell, de la incorporación a la joint venture JAC Volkswagen en China... Auténtico 'subidón'.



LA OFERTA DE MODELOS SUV SIGUE CRECIENDO PORQUE LA DEMANDA ESTÁ LEJOS DE FRENARSE

Más potentes, más limpios, más SUV...

Dicen los expertos, y probablemente no se equivocan, que jamás el potencial comprador de un vehículo se ha sentido tan desconcertado como ahora, pues los mensajes contradictorios se amontonan y el usuario acaba bloqueándose: ¿diésel o gasolina?, ¿motor convencional o híbrido?, ¿eléctrico puro o híbrido enchufable?, ¿automóvil en propiedad o de 'carsharing'?... Difícil dar un consejo cuando son tantas las amenazas y tan imprevisibles, y cuando los gustos, necesidades, hábitos de transporte o estilos de vida resultan tan variados; aunque un repaso a las principales novedades que trae el 2019 puede ayudar a despejar dudas. Los SUV refuerzan su ofensiva, pero los modelos más ecológicos toman posiciones y los fabricantes no descuidan valores que siempre han funcionado bien, como el diseño, la exclusividad o las altas prestaciones.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

► AUDI A6 ALLROAD QUATTRO.-

La ausencia de buena parte del camuflaje en las pruebas de Nürburgring deja claro que el nuevo A6 Allroad está listo para debutar, posiblemente en marzo durante el Salón de Ginebra. Llega tras las versiones berlina y Avant del nuevo A6, con los que compartirá los motores diésel 45 TDI y 50 TDI, de 231 y 286 CV, respectivamente. No obstante, su sistema de tracción total Quattro podría tener funciones específicas, dirigidas a un uso más exigente fuera de carretera.



► **AUDIE-TRON.-** Con precios que arrancan en 82.400 euros, se inicia la comercialización en España del primer Audi cien por cien eléctrico, un crossover de 4,90 metros de largo por 1,94 de ancho y 1,62 de alto que ofrece cinco plazas y un maletero de 660 litros, ampliable a 1.725. Su batería de 95 kWh permite homologar una autonomía WLTP de 417 kilómetros, mientras que sus dos motores eléctricos, uno por eje, suman 265 kW en condiciones normales, o 300 kW -408 CV- en el modo Boost, de manera que puede acelerar de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos. La recarga con un sistema de 11 kW lleva 8 horas y media, pero se puede usar una toma de 150 kW para tardar sólo media hora.



► **AUDI SQ2.-** Este mes se pondrá a la venta el SQ2, la versión más deportiva del pequeño SUV de Audi gracias a su motor 2.0 TFSI de 300 CV y 40,8 mkg, asociado al cambio S tronic de siete marchas y a la tracción Quattro para generar prestaciones muy serias: 4,8 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h y 250 km/h de velocidad punta. Tiene una suspensión rebajada 20 milímetros, equipa neumáticos 235/40 R19 e incorpora discos de freno de gran diámetro.



► **AUDI SQ3.-** Aunque la nueva generación del Q3 tendrá, como la anterior, un RS Q3 -ya se habla de un mínimo de 400 CV bajo el capó-, a modo de 'aperitivo' llegará antes el SQ3, que Audi pone a punto desde hace meses en carretera y circuito. Rival del Cupra Ateca o del futuro Volkswagen Tiguan R, el SQ3 equiparía también el motor 2.0 TFSI, pero con unos 310 ó 315 CV, potencia asociada al cambio S tronic y la tracción Quattro.



► **AUDI Q3.-** El segundo Q3 llega ahora al mercado español con precios que arrancan -versión 35 TFSI de gasolina con 150 CV y cambio manual- en 35.920 euros. Mide 4,49 metros de largo por 1,85 de ancho y 1,59 de alto, y ofrece un maletero de 530 litros que se puede agrandar a 670 litros gracias a la segunda fila corredera 15 centímetros. Y el respaldo trasero se abate en secciones 40:20:40. Hay tres motores TFSI de gasolina y un diésel TDI, con potencias entre 150 y 230 CV, y se ofrece tracción delantera y Quattro.



► **AUDI S6 AVANT.-** Durante el primer semestre debutará el nuevo S6, tanto en carrocería berlina como con la variante Avant que los fotógrafos de CarPix sorprendían hace pocas semanas en el Círculo Polar Ártico. Dotado de llantas específicas de mayor diámetro, unos frenos generosos y dos salidas de escape dobles y ovals, el modelo deportivo de la firma germana podría recurrir al 2.9 TFSI V6 Biturbo de 450 CV, asociado a una caja automática de ocho marchas y, por supuesto, a la tracción Quattro.

► **AUDI SQ8.-** Si el Q8 está planteado como un SUV más deportivo que el Q7, tanto por su estilo de carrocería como por su tacto de conducción, es lógico pensar que habrá en el futuro un SQ8. Y a falta de datos, es buena referencia el SQ7, del que podría tomar buena parte de la mecánica: un motor turbodiésel V8 4.0 electrificado a 48 voltios que rendiría unos 435 CV de potencia y más de 90 mkg de par. Aunque también se podría optar por un híbrido enchufable, de unos 460 CV, basado en un 3.0 TFSI V6 de gasolina. Toca esperar.



► **BENTLEY BENTAYGA HÍBRID.-** El Bentayga, un SUV de máximo lujo con 5,14 metros de largo, tiene versiones de gasolina y diésel a las que ahora se suma el Hybrid, desvelado en el último Salón de Ginebra. Se trata en realidad de un 'plug-in hybrid', pues permite recargar su batería mediante un cable -7,5 horas en un enchufe doméstico-, y combina un motor 3.0 de gasolina y seis cilindros con un motor eléctrico. La marca británica afirma que puede circular más de 50 kilómetros en modo eléctrico, según la norma NEDC.



EL NUEVO ROADSTER Z4 ES FRUTO DE UN PROYECTO CONJUNTO DE BMW CON TOYOTA, DEL QUE TAMBIÉN SALDRÁ EL NUEVO SUPRA



► **BENTLEY CONTINENTAL GT CONVERTIBLE.**—Desvelado hace dos meses, la versión descapotable del Continental GT comparte con el coupé toda la mecánica: el 12 cilindros en W que da 635 CV, el cambio de doble embrague con ocho marchas, la tracción total... De hecho, alcanza los 333 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. Su capota de máximo aislamiento se quita o se pone en 19 segundos, incluso en marcha —hasta 50 km/h—, y el maletero tiene un volumen de 235 litros.



FOTOS ESPÍA



▲ **BENTLEY FLYING SPUR PHEV.**—Hasta las berlinas más lujosas y exclusivas deben plegarse a las duras exigencias medioambientales, y un buen ejemplo lo tenemos en Bentley, que prepara versiones ecológicas de todos sus modelos. Uno es el Flying Spur, que este año tendrá versión híbrida enchufable, ya que recibe la mecánica 2.9 V6 electrificada del Porsche Panamera 4 E-Hybrid. Se espera, por tanto, un mínimo de 456 caballos de potencia, mientras que la autonomía en modo eléctrico '0 emisiones' podría rondar los 45 ó 50 kilómetros.

▼ **BMW M8 CABRIO.**—En el 2019 veremos llegar el nuevo M8, primero con carrocería coupé pero después como descapotable —abajo, captado por nuestros compañeros de CarPix durante la puesta a punto final en Nürburgring— y, por último, en variante Gran Coupé. Un trío de cuidado cuyo denominador común será el V8 de 4,4 litros con más de 600 CV, un cambio automático de ocho marchas y la tracción integral M xDrive, similar a la del M5 y que permite desactivar el eje delantero para rodar sólo con tracción trasera.

FOTOS ESPÍA



▼ **BMW SERIE 8 CABRIO.**—En marzo se inicia la comercialización del Serie 8 Cabrio, un cuatro plazas de 4,85 metros dotado de una capota de lona —negra de serie, y antracita plateada en opción— que podemos quitar o poner en 15 segundos, incluso a velocidades de hasta 50 km/h. Y cuando el techo está puesto, el maletero tiene un volumen de 350 litros. Hay dos versiones para empezar: en gasolina, el M850i xDrive Cabrio, con 530 CV, y en diésel, el M840d xDrive Cabrio, de 320 CV.

▼ **BMW X5 M.**—Sin duda, el X5 sorprendido hace unas semanas en Alemania por los fotógrafos de CarPix era el futuro X5 M, que podría estar listo para verano. Y no hay duda por sus llantas de enorme diámetro y anchos neumáticos, los poderosos discos de freno perforados, los paragolpes específicos, las enormes entradas de aire frontales para refrigerar el motor o las dos salidas de escape dobles. Bajo el capó esconde un 4.4 V8 TwinPower Turbo que rondaría los 600 CV y se uniría a un cambio automático de ocho marchas.

FOTOS ESPÍA



▲ **BMW X4 M.**—Tanto el X4 como el X3 recibirán por vez primera en sus gamas sendas versiones M, que recurrirán a un seis cilindros M TwinPower Turbo cuya potencia aún no ha sido confirmada; si bien se habla de entre 450 y 500 CV. La tracción será a las cuatro ruedas, lógicamente, utilizándose el sistema M xDrive visto ya en el M5, aunque adaptado, de modo que podría prescindirse de la función que desconecta el tren delantero, de modo que los X4 M y X3 M dispondrían siempre de motricidad garantizada en ambos ejes.

► **BMW Z4.**—En marzo de 2019 será también cuando comiencen las entregas de la nueva generación del Z4, un roadster biplaza que recupera la capota de lona —el modelo anterior tenía techo duro retráctil— y que ha sido desarrollado en colaboración con Toyota, cuyo proyecto paralelo es el inminente Supra coupé. El Z4 mide 4,32 metros, tiene un maletero de 281 litros sea cual sea la posición del techo y nace con tres motores de gasolina: 197, 258 y 340 CV. Los precios arrancan en 48.900 euros.



▲ **BMW X7.**—El buque insignia de la gama SUV de BMW llega a España en marzo. Mide 5,15 metros de largo por 2,00 de ancho y 1,81 de alto, dispone de llantas de 20, 21 o 22 pulgadas, y todas sus versiones comparten suspensión neumática, tracción total, cambio automático de ocho marchas y motor de seis cilindros. Hablamos de dos diésel —xDrive30d de 265 CV y M50d de 400 CV— y un gasolina —xDrive40i de 340 CV—. La segunda fila es corredera, y se ofrece también la tercera fila, que reduce el maletero a 326 litros.

► **DS 3 CROSSBACK.**—En el segundo trimestre del año tendremos entre nosotros el DS 3 Crossback, un SUV lujoso de carácter urbano que mide 4,12 metros de largo, 1,79 de ancho y 1,52 de alto, y estrena la plataforma modular CMP, que reduce el peso 40 kilos y permite aprovechar mejor el espacio interior. La gama de motores 'convencionales' se basa en dos diésel BlueHDi 1.5, con 100 y 130 CV, y tres PureTech de gasolina, con 100, 130 y 155 CV. Además, ofrece faros DS Matrix LED Vision, tiene manillas de puertas enrasadas y disfruta de asistentes muy avanzados.

▼ **DS 3 CROSSBACK E-TENSE.**—Más tarde que el resto de la gama, en el segundo semestre, aparecerá la versión eléctrica E-Tense del DS 3 Crossback, cuya batería de iones de litio de 50 kWh va colocada bajo la carrocería, de modo que no pierde ni uno de los 330 litros del maletero. Tiene un motor de 136 CV y 26,5 mkg con el que acelera de 0 a 100 km/h en 8,7 segundos, y en modo Sport alcanza los 150 km/h. La autonomía WLTP es de 300 kilómetros, y admite la recarga ultrarrápida de 100 kW: en un minuto, electricidad para 10 kilómetros.



▼ **CITROËN C5 AIRCROSS.**—En unos días llega el C5 Aircross, SUV de 4,50 metros que comparte la plataforma EMP2 con los Peugeot 3008 y 5008, y con el DS 7 Crossback, y destaca por amplitud y versatilidad: maletero de 580 litros, segunda fila de tres butacas independientes que podemos ajustar longitudinalmente...

También brilla por la comodidad —asientos Advanced Comfort y amortiguadores progresivos hidráulicos— y su gama de motores diésel y gasolina, de hasta 180 CV. En 2020 llega su versión híbrida enchufable, de 225 CV.



▲ **DS 7 CROSSBACK E-TENSE.**—La versión híbrida enchufable del DS 7 Crossback, que podría llegar a finales de año, combina un motor de gasolina 1.6 PureTech de 200 CV con dos motores eléctricos de 109 CV, uno en cada eje, lo que totaliza 300 CV y garantiza la tracción a las cuatro ruedas o unas estupendas prestaciones: de 0 a 100 km/h en 6,5 segundos y velocidad punta de 220 km/h —135 sólo con los eléctricos—. La batería de iones de litio de 13,2 kWh, situada bajo el habitáculo, permite recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico.

FORD PARECE HABER DADO CON EL 'FILÓN' DE LAS VERSIONES ACTIVE: TRAS EL FIESTA Y EL KA+ LLEGAN LOS DE LA NUEVA GAMA FOCUS



► **FERRARI 488 PISTA SPIDER.-**

Desvelado tras el pasado verano, el 488 Pista Spider empezará a llegar a los garajes de unos pocos afortunados durante los próximos meses. Basado en el 788 Pista de carrocería coupé, su mecánica es idéntica: un V8 sobrealimentado que rinde 720 CV y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 2,85 segundos, o alcanzar 340 km/h. Su techo, dividido en dos secciones, se guarda automáticamente bajo una tapa existente tras los asientos.

► **FORD EDGE.-** Se inician ahora las entregas del Edge renovado, que introduce cambios estéticos –capó, paragolpes y ópticas delanteras y traseras– y mejora el aspecto y la funcionalidad del interior, pues hay más huecos para guardar objetos y la palanca de las versiones automáticas es sustituida por una rueda. Además, los motores son nuevos, pues llega el diésel 2.0 EcoBlue, en versiones de 190 y 238 CV, la primera con caja manual y la segunda con cambio automático. Y en todos los casos la tracción es a las cuatro ruedas.



► **FORD FOCUS ACTIVE.-** Es un Focus de cinco puertas, pero el acabado Active obra el milagro y le da aspecto de crossover. Influye su mayor altura al suelo y las protecciones de carrocería, mientras que el interior recibe una terminación específica, con materiales y diseños distintos a los del resto de Focus. Incluso el selector de modos de conducción es diferente, pues a los habituales Normal, Sport y Eco suma el programa Resbaladizo, idóneo sobre nieve o barro, y el Trail, concebido para circular por arena y suelos blandos.



► **FORD FOCUS ST / RS.-** Durante el 2019 debutará la versión ST del Focus, que montará un EcoBoost –posiblemente un 2.0– con más de 250 CV, asociado a un chasis más deportivo, a diversos elementos aerodinámicos en su carrocería y a un interior personalizado con asientos deportivos. Y poco después, pero quizás ya en 2020, se le sumará el nuevo Focus RS, sorprendido hace unas semanas en Nürburgring durante su desarrollo inicial. En este caso hablamos de un 2.3 EcoBoost con... ¿400 caballos?

FOTOS ESPÍA



FOTOS ESPÍA



◀ **FORD MONDEO.-** La actualización del Mondeo fue presentada hace meses en Estados Unidos –allí se llama Fusion–, y aunque aún no ha llegado a Europa, lo hará pronto. Evoluciona un poco la estética –parrilla, ópticas delanteras y traseras, llantas, interiores renovados...–, pero lo hace aún más la tecnología, pues adopta la nueva conectividad Sync3, pantalla táctil de 8 pulgadas, wi-fi para diez dispositivos y la aplicación Ford+Alexa, así como el sistema de seguridad Co-Pilot360 Assist.

► **FORD RANGER RAPTOR.-** Como parte de su actualización, el pick-up Ranger ofrecerá en Europa una versión Raptor inspirada en un F-150 de altísimas prestaciones, y similar nombre, a la venta en Estados Unidos. El Ranger Raptor, sin embargo, opta por un más racional diésel 2.0 EcoBlue con doble turbo y 213 CV, asociado a una caja automática de diez marchas con reductora. La estética es más agresiva, y también es específico el chasis: frenos más potentes, neumáticos 285/70 R17, sistema de tracción con seis programas...



▲ **FORD FOCUS ACTIVE SPORTBREAK.-** El nuevo Focus de carrocería familiar también estará disponible con el interesante acabado Active, que eleva la distancia al suelo –30 milímetros delante y 34 detrás– y se sirve de una serie de protecciones de cara al uso fuera de carretera, aunque la tracción, como en el resto de la gama, es sólo delantera. Conserva el maletero de 608 litros del Focus Sportbreak normal y permite elegir entre cinco motores: gasolina EcoBoost de 125, 150 y 184 CV, y diésel EcoBlue de 120 y 150.



▲ **HONDA CR-V 2.0i-MMD HYBRID.-** La firma japonesa inicia la comercialización de la versión híbrida del nuevo CR-V, disponible con tracción delantera –desde 34.200 euros– o a las cuatro ruedas –desde 40.200–. Sólo se ofrece con cinco plazas, y el maletero cubica 497 litros. En cuanto a la mecánica, combina un 2.0 de gasolina de ciclo Atkinson, que rinde 145 CV, con un generador eléctrico y un motor eléctrico de 184 CV, valor que coincide con la potencia conjunta del sistema, que da prioridad a la parte eléctrica.

▲ **HYUNDAI I30 FASTBACK N LINE.-** Si meses atrás la firma coreana extendía la versión deportiva N a la carrocería i30 Fastback, ahora es el acabado N Line el que se añade a la gama i30 Fastback. Incluye detalles decorativos y elementos de equipamiento inspirados en la versión N, como paragolpes específicos, difusor trasero, salida de escape cromada de mayor tamaño o asientos deportivos. Puede elegirse entre los motores 1.0 T-GDi y 1.4 T-GDi, de 120 y 140 CV respectivamente, y el chasis también recibe ajustes específicos.

▼ **JAGUAR I-PACE.-** El primer modelo totalmente eléctrico de Jaguar es un crossover de 4,68 metros cuyas entregas en nuestro país se inician ahora, con precios desde 79.100 euros. Equipa dos motores, uno en cada eje, que totalizan 400 CV, de modo que se asegura la tracción total y unas excelentes prestaciones: 0 a 100 km/h en 4,8 segundos. Pesa 2.208 kilos, tiene una batería de 90 kWh con una autonomía WLTP de 480 kilómetros y ofrece en opción la suspensión neumática. La marca anuncia un maletero de 656 litros.



► **INFINITI QX50.-** A la venta en Norteamérica desde hace casi un año, a comienzos de este 2019 desembarca por fin en Europa. El QX50 es un SUV de 4,69 metros de largo, 1,90 de ancho y 1,68 de alto que estrena un motor de gasolina revolucionario, dotado de relación de compresión variable: entre 8 a 1 y 14 a 1. Este 2.0 VC-Turbo rinde 272 CV y le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos si monta tracción total, y 6,7 con tracción delantera. Su cambio es siempre automático, de variador, y alcanza 230 km/h.



GRAN PARTE DE LOS NUEVOS MODELOS OFRECEN ALGUNA VERSIÓN ELÉCTRICA O HÍBRIDA; Y LOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES SERÁN LEGIÓN



▲ **JEEP RENEGADE PHEV.** El Renegade será el primer modelo de Jeep dotado de una mecánica híbrida enchufable, pues se fabrica en la planta italiana de Melfi y allí se ha centralizado el desarrollo de este tipo de propulsión, que más adelante también llegará al Compass –ahora se produce en México, pero pronto se ensamblará también en Melfi– e incluso al Wrangler. Del Renegade PHEV, que podría estar listo a finales de 2019, nada se sabe por ahora en cuanto a características técnicas o rendimiento.

▼ **JEEP GLADIATOR.** En Estados Unidos se comercializará en el segundo trimestre del año, pero a Europa no llegará, probablemente, hasta bien entrado el 2020. Es un pick-up de doble cabina y cinco plazas con una generosa altura libre al suelo –28 centímetros–, cuatro niveles de acabado –Sport, Sport S, Overland y Rubicon– y dos motores V6 a elegir: un 3.6 de gasolina con 285 CV y un diésel 3.0 con 260 CV. Los sistemas de tracción son similares a los disponibles en la gama Wrangler.



▼ **KIA SOUL EV.** Hace unas semanas, en el Salón de Los Ángeles, la firma coreana presentaba la nueva generación del Soul, con la versión EV cien por cien eléctrica como protagonista. Sin embargo, aún no está claro que vaya a comercializarse en nuestro continente, aunque varios países están presionando para que así sea. Virtudes no le faltan, pues combina una carrocería amplia y práctica con un motor eléctrico de 204 CV y una batería con una autonomía próxima a los 500 kilómetros. De llegar a España, no sería antes de verano.



▲ **LEXUS UX.** Con sus 4,50 metros, el UX se sitúa por debajo del NX en la gama SUV de Lexus. Y aunque en otros países se ofrecerá un motor de gasolina 2.0, a España llegará sólo la versión híbrida UX 250h, que combina un 2.0 de gasolina –ciclo Atkinson y 145 CV de potencia– con un motor eléctrico de 109 CV, sumando 177 CV. Podrá elegirse entre tracción delantera y total, y en este último caso el UX equipa un segundo motor eléctrico que mueve las ruedas traseras. Emplea la plataforma TNGA, usada en los Toyota C-HR y Prius.



◀ **KIA CEED GT.** En el primer trimestre llegará a España la versión más deportiva del nuevo Ceed, denominada GT y que pone en juego el motor 1.6 T-GDi de 204 CV, que el cliente podrá pedir con cambio manual de seis marchas o con el automático 7DCT de doble embrague. El Ceed GT se identifica por su paragolpes con bocas de aireación grandes, el difusor trasero, el escape o las llantas de 18 pulgadas, y la altura al suelo es 5 milímetros menor que en otros Ceed. El interior también ha sido personalizado, y el chasis recibe una puesta a punto específica.



◀ **LYNK & CO 01.** Fue el primer modelo presentado por la nueva marca Lynk & Co, perteneciente como Volvo al gigante chino Geely, pero aunque eso sucedió a finales de 2016... seguimos esperando. En China, donde lo produce una factoría diseñada y gestionada por Volvo, se vende desde hace un año, pero a Europa no llegará hasta finales de 2019 o comienzos de 2020, empezando por un híbrido enchufable que homologa 1,7 l/100 km. Se trata de un SUV de 4,52 metros y comparte la plataforma CMA con el Volvo XC40.

▶ **KIA E-NIRO.** Será en mayo cuando Kia ponga a la venta en España el e-Niro, un crossover completamente eléctrico del que hay dos variantes: una con motor de 136 CV y batería de 39,2 kWh que acelera de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos y homologa una autonomía WLTP de 289 kilómetros, y otra con motor de 204 CV que acelera hasta 100 km/h en 7,8 segundos y cuya batería de 64 kWh anuncia un alcance de 455 kilómetros. El maletero, de 451 litros, es más grande que en los Niro híbridos.



▶ **LYNK & CO 02.** Toma como base el 01, y por tanto emplea la plataforma CMA del Volvo XC40, pero el 02 es un SUV más compacto y deportivo que ambos, pues mide 4,45 metros de largo por 1,89 de ancho y 1,53 de alto. Es, para entendernos, rival directo del Mercedes GLA, y se fabricará en Bélgica desde finales de este año. La gama para Europa será sólo eléctrica, comenzando por una versión híbrida enchufable que asocia un 1.5 Turbo tricilíndrico de gasolina a un motor eléctrico.



▼ **MAZDA3 SEDÁN.** Como ocurría en las generaciones previas, el nuevo Mazda3 ofrecerá dos tipos de carrocería: la compacta, de cinco puertas –derecha–, y la de tipo Sedán –abajo–, más clásica y elegante, y con maletero separado de mayor tamaño. Disfrutará también del motor SkyActiv-X, así como del resto de motores, como los SkyActiv-G de gasolina o el nuevo SkyActiv-D 1.8, un diésel de 115 CV estrenado por el CX-3 hace pocos meses.



◀ **KIA PROCEED.** Hasta que se dé a conocer en los próximos meses la cuarta carrocería del Ceed, la nueva generación del modelo coreano se compone de tres variantes: el compacto de cinco puertas, el familiar y el ProCeed, que recurre a una fórmula 'shooting brake' poco usada por la competencia, y que asocia practicidad y espacio con deportividad y exclusividad. Mide 4,61 metros, tiene un maletero de 594 litros y presenta una puesta a punto específica del chasis, más dinámica. Ofrece un diésel de 136 CV y motores de gasolina con 120, 140 y 204 CV, este último reservado al ProCeed GT.



▲ **MAZDA3.** La nueva generación supone un gran avance, pues estrena la plataforma con la arquitectura SkyActiv-Vehicle, adopta un lenguaje de diseño más deportivo que en el Mazda3 anterior y estrena el revolucionario motor SkyActiv-X, a caballo entre gasolina y diésel: combina las ventajas de la combustión mediante bujía con la combustión por compresión, reservada hasta ahora a mecánicas de gasóleo. Además, recibe la ayuda de un sistema híbrido Mild Hybrid, que acumula energía para utilizarla después en ciertas situaciones.

LA OFERTA DE ELÉCTRICOS SE MULTIPLICARÁ EN POCOS MESES: MERCEDES EQC, MINI E, OPEL CORSA, PEUGEOT 208, NISSAN LEAF E-PLUS...



FOTOS ESPÍA



▲ **MERCEDES GLE COUPÉ.** Si ya conocemos la nueva generación del GLE 'normal', pronto sabremos cómo es el nuevo GLE Coupé, que debería diferenciarse bastante de su antecesor, acusado de un parecido sorprendente con el BMW X6. Nuestros fotógrafos de CarPix le acaban de sorprender en el test invernal, en Laponia; concretamente a la versión AMG 63, que coronará una gama mecánica donde habrá motores de gasolina y diésel, y un híbrido enchufable para el que se anuncia una gran autonomía eléctrica.

▼ **MERCEDES CLA.** Los que pensaron que el nuevo Clase A Sedán ocupaba el puesto correspondiente en la generación anterior al CLA podrían haberse precipitado, pues todo indica que también habrá un CLA en la gama de la nueva Clase A. Y es que la firma alemana podría haber detectado dos tipos de cliente diferentes en este nicho de mercado: los que buscan la elegancia y mayor practicidad de un Sedán clásico y los que priman la deportividad de un perfil coupé, más aerodinámico pero que puede restar espacio en la segunda fila.



FOTOS ESPÍA



▲ **MERCEDES EQC.** Se trata de un SUV de 4,76 metros de largo equipado con una mecánica cien por cien eléctrica y podría ser lanzado a mediados de año, pocos meses después de dos rivales directos: el Audi e-tron y el Jaguar I-Pace. El EQC tiene dos motores eléctricos, uno en cada eje, que suman 408 CV y garantizan la tracción total, y su autonomía es de 450 kilómetros gracias a su batería de 80 kWh, que pesa 650 kilos. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,1 segundos y tiene cinco modos de conducción.

▼ **MERCEDES GLE.** El nuevo GLE mide 4,92 metros de largo, equipa una segunda fila abatible 40:20:40 y ofrece en opción la tercera fila de asientos. Y con cinco plazas en uso, su maletero es de 630 litros. En cuanto a mecánicas, la gama inicial ofrece el GLE 300 d 4Matic, con un diésel de cuatro cilindros que da 245 CV, y el GLE 450 4Matic, con un seis cilindros de gasolina que rinde 367 CV y monta un sistema eléctrico de 48 voltios. Los precios, desde 67.000 euros.



▼ **MERCEDES-AMG GT.** En febrero llega a España la nueva gama GT de Mercedes-AMG, disponible con carrocerías Coupé y Roadster. Arranca en el GT 'básico' de 476 CV, que alcanza 304 km/h –302 el Roadster– y tiene un precio de 160.300 euros –172.700 el Roadster–. Por encima se sitúa el GT S, con 522 CV y carrocería Coupé, y aún más arriba el GT C, con 557 CV y disponible con ambas carrocerías. El tope de gama es el brutal GT R Pro –en la imagen–, un coupé de 585 CV que alcanza 318 km/h y cuesta 209.100 euros.



FOTOS ESPÍA



▲ **MINI ELÉCTRICO.** Nada que ver con el primer Mini E comercializado hace años, prácticamente como experimento, en Norteamérica. Porque, por ejemplo, el nuevo Mini eléctrico ya no renunciará a sus plazas traseras para ubicar las pesadas baterías. La fase inicial de producción se desarrollará en China, donde BMW y la empresa local Great Wall crearon una 'joint venture' para fabricar modelos eléctricos, pero las unidades destinadas a Europa, con una autonomía de 350 kilómetros, se ensamblarán en Inglaterra.



◀ **MITSUBISHI L200.** Una nueva generación del pick-up L200 de Mitsubishi –Triton en otros mercados– fue presentada en noviembre, y todo apunta a que su comercialización en nuestro país debería comenzar a comienzos de este 2019. Las novedades afectan a todos los apartados, empezando por una estética mucho más moderna y un interior más cómodo y refinado. Además, adopta avanzados asistentes de conducción, estrena un cambio automático de seis marchas e equipa un sistema de tracción 'off road' con selector de terrenos.

▶ **NISSAN LEAF E-PLUS.** En pocos días, con ocasión del CES 2019 de Las Vegas, Nissan desvelará la nueva versión E-Plus del Leaf, dotada de una batería de 60 kWh suministrada por LG Chem –el que está a la venta actualmente equipa una de 40 kWh–, que se acompañará de un motor eléctrico más potente –200 CV, frente a los 150 del actual– y de un sistema de recarga más rápido. La autonomía media, según la nueva norma WLTP, pasaría de 285 a unos 400 kilómetros.



◀ **NISSAN MICRA.** La firma nipona acaba de reestructurar la oferta mecánica del Micra, pues desaparece el diésel 1.5 dCi y el tricilíndrico 0.9 turboalimentado de gasolina, ambos de 90 CV; y aparece un inédito 1.0 turboalimentado, de gasolina y también tricilíndrico, que rinde 100 CV y pronto veremos también en modelos de Renault. Este nuevo Micra 1.0 IG-T alcanza 184 km/h y gasta 4,5 l/100 km. Asimismo, Nissan podría lanzar este año en Europa sus mecánicas híbridas e-Power, que triunfan en Japón.

▼ **PEUGEOT 208.** Cambio radical en el 208, que adopta una nueva plataforma –la estrenada en el DS 3 Crossback–, crece ligeramente de talla para luchar mejor frente a sus rivales y contará en su gama con una versión cien por cien eléctrica. Apostará por la carrocería de cinco puertas y evolucionará su puesto de conducción i-Cockpit, de volante pequeño e instrumentación sobreelevada. Y no renunciará a una versión GTI. Poco después, además, será el turno del 2008, que respecto al modelo actual potenciará su personalidad SUV.

FOTOS ESPÍA



FOTOS ESPÍA

▲ **OPEL ASTRA.** Durante el año que ahora empieza Opel renovará su Astra, y lo hará estéticamente –los cambios se centrarán en el frontal, aunque también habrá novedades en el interior– y a nivel mecánico, pues podría equipar el diésel 1.5 del grupo PSA –que ya emplea el Opel Grandland X–, seguramente con 100 y 130 CV. Mayor relevancia aún tendrá la irrupción del nuevo Corsa, que adoptará ya una moderna plataforma de PSA –la del nuevo Peugeot 208– y contará en su gama con una versión cien por cien eléctrica.

EN MARZO DEBUTARÁ LA QUINTA GENERACIÓN DEL RENAULT CLIO, Y DESPUÉS DEL VERANO SERÁ EL TURNO DEL NUEVO CAPTUR



▼ **POLESTAR 1.**- La nueva marca de modelos electrificados creada por Volvo empezará a producir en China el Polestar 1 a mediados de año. Es un coupé de cuatro plazas y 4,5 metros de longitud animado por una mecánica híbrida de 600 CV. En concreto, dos motores eléctricos que suman 218 CV se encargan de mover las ruedas traseras, y un motor de gasolina transmite su potencia al eje delantero. En el modo Power actúan los tres motores, y la autonomía eléctrica es de 150 kilómetros.



► **PEUGEOT 508 SW.**- En unas semanas llega el 508 SW, variante familiar de filosofía deportiva disponible con cinco motores: en diésel, 130, 150 y 180 CV, y en gasolina, 180 y 225 CV. Además, este año se lanzarán los 508 Plug-In Hybrid –berlina y SW–, que asocian el 1.6 PureTech de 180 CV a un motor eléctrico de 80 kW para sumar 225 CV. Su batería de 11,8 kWh les permite cubrir 40 kilómetros sin gases. Dicha mecánica la veremos también en el 3008 Hybrid, y habrá un 3008 Hybrid4 con 300 CV y tracción total.



◀ **RANGE ROVER EVOQUE.**- De la segunda generación del Evoque se pueden hacer ya pedidos, con precios que arrancan en 40.000 euros, aunque a mediados de año se sumarán a la gama versiones más asequibles. Estrena la plataforma Premium Transverse Architecture, que permite ganar rigidez y aumentar el espacio interior, como demuestra su maletero de 591 litros. Mide 4,37 metros de largo y ofrece seis motores: en diésel, con 150, 180 y 240 CV; y en gasolina, con 200, 250 y 300. Todas las versiones con cambio automático equipan un sistema Mild-Hybrid, de hibridación ligera, que reduce el gasto.

► **RENAULT ARKANA.**- El Arkana es un crossover coupé, disponible con tracción delantera y total, que Renault fabricará y venderá en Rusia, y aunque llegará a otros mercados, España no figura entre ellos. Pero la firma francesa ha confirmado que algo más adelante habrá un modelo 'mundial' parecido, destinado a países como el nuestro; aunque no es fácil que lo veamos en 2019. Su plataforma podría ser común a la del futuro Nissan Qashqai.



FOTOS ESPÍA

◀ **PORSCHE 718 T.**- Las gamas Boxster y Cayman estrenan estas nuevas versiones dotadas del motor bóxer turbo de cuatro cilindros y 300 CV, que se asocia a un chasis más radical: llantas de 20 pulgadas y suspensión PASM rebajada 20 milímetros. El cambio es manual, de seis marchas, pero en opción se ofrece la caja PDK de doble embrague, que optimiza

las prestaciones: de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y velocidad punta de 275 km/h. El 718 Cayman T cuesta 70.863 euros, y 73.086 el 718 Boxster T.



◀ **PORSCHE 911.**- La octava generación del 911 acaba de ver la luz, y en España estará disponible desde los 138.105 euros del Carrera S –tracción trasera–, mientras que el Carrera 4S –tracción total– costará 147.065 euros. Equipan un seis cilindros turboalimentado de 450 CV con el que el Carrera 4S pasa de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Su gasto medio es de 9,0 l/100 km, y 8,9 en el Carrera S. La carrocería es 45 milímetros más ancha, equipa manillas de puertas enrasadas y tiene una pantalla central táctil de 10,9”.

▲ **RENAULT CLIO.**- Será en el Salón de Ginebra, en marzo, cuando veamos la nueva generación del Clio, que tendrá un tamaño exterior similar pero presumirá de mayor amplitud y un maletero más grande; gracias entre otras razones a la nueva plataforma empleada. También el diseño interior será radicalmente distinto. Y en el plano mecánico todo cambia o evoluciona, pues llegarán nuevos motores diésel y de gasolina, y la gama recibirá una versión híbrida no enchufable. Grandes novedades también en cuanto a asistentes de conducción y conectividad, y mejora generalizada de su calidad.

▼ **RENAULT MÉGANER.S. TROPHY.**- Frente a los 280 CV de potencia que rinde el motor 1.8 TCe en el Mégane R.S., la nueva versión R.S. Trophy –el lanzamiento comercial es inminente– escala hasta los 300 CV, que podrán combinarse con el cambio manual o el automático, siempre de seis marchas. Y las prestaciones oficiales, de vértigo: 260 km/h de velocidad punta y 5,7 segundos para alcanzar 100 km/h. De serie monta Chasis Cup, dirección a las cuatro ruedas, discos de freno ligeros ‘bimetálicos’ y neumáticos 245/35 R19.



► **RENAULT KADJAR.**- En su primera actualización a fondo, cambios de todo tipo para el Kadjar, que refresca su exterior –calandra y faros antiniebla frontales, paragolpes, pilotos traseros, protecciones en la zaga...– y mejora el interior, ahora de más calidad y mejor equipamiento. Y bajo el capó todo es nuevo: en gasolina estrena el 1.3 TCe –desarrollado junto a Daimler– en versiones de 140 y 160 CV, y en diésel se renueva el 1.5 en forma de Blue dCi con 115 CV. Y en breve, un 1.7 Blue dCi de 150 CV totalmente nuevo.



► **PORSCHE TAYCAN.**- El deportivo eléctrico de Porsche, inspirado en el Mission-E, podría ser presentado en marzo en Ginebra, iniciándose la producción a finales de año. La gama contará con tres versiones –Taycan, Taycan 4S y Taycan Turbo–, animadas todas ellas por batería pese a la denominación. La diferencia radicaría en la potencia de la batería y del motor, en el tipo de tracción y, quizás, en la velocidad de recarga. En Estados Unidos se habla de precios a partir de 90.000 dólares: unos 79.000 euros.



SSANGYONG COMERCIALIZA YA SUS TIVOLI Y RODIUS RECIENTEMENTE ACTUALIZADOS, Y SUZUKI RETRASA ALGO LA LLEGADA DEL JIMNY



FOTOS ESPÍA

◀ **RENAULT ZOE.**- Cuando llegue el nuevo Clio este año no tendrá una versión cien por cien eléctrica –sí un híbrido–, pues esa ‘labor’ seguirá desempeñándola el Zoe, cuya segunda generación aparecerá a finales de 2019 o comienzos de 2020. Estrenará una nueva plataforma de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi específica para pequeños modelos eléctricos y podría tener más de 400 kilómetros de autonomía WLTP. No se espera una carrocería radicalmente distinta a la actual, pero sí un interior algo más amplio y de diseño más moderno.

▶ **SEAT TARRACO.**- Ya se aceptan pedidos del Tarraco, el SUV de 4,74 metros que Seat ofrece con cinco o siete plazas –850 euros de diferencia–, y que comparte plataforma con Volkswagen Tiguan Allspace y Skoda Kodiaq. Tiene un maletero de hasta 760 litros con cinco plazas en uso –700 la versión de tres filas– y permite elegir entre dos niveles de potencia: 150 y 190 CV, tanto en gasolina como en diésel. Además hay versiones de caja manual y DSG, y de tracción delantera o 4Drive.



◀ **SKODA SCALA.**- En mayo se inicia la comercialización del Scala, nuevo modelo compacto de la firma checa encargado de sustituir al Spaceback. Mide 4,36 metros de largo, y también crece en anchura y altura, lo que le permite presumir de amplitud y de un maletero récord en su clase: 467 litros. Emplea la plataforma MQB A0, común a Seat Ibiza y Volkswagen Polo, y debutará con un motor diésel de 115 CV, alternativas de gasolina con 95, 115 y 150 CV, y un 1.0 G-TEC de gas natural con 90 CV.



◀ **SKODA SUV-B.**- En 2019 Kodiaq y Karoq tendrán un ‘hermanito’, cuyo nombre aún no conocemos –hay quien sigue apostando por ‘Yeti’– y que se inspirará en el Vision X Concept, que tenía una carrocería SUV de cinco puertas con 4,26 metros de largo –talla Mazda CX-3, para entendernos– y proponía una mecánica inédita: híbrida, pero asociando un motor eléctrico trasero a un 1.5 TSI G-TEC delantero de 130 CV, que funciona con gasolina o GNC. Y podía circular con tracción delantera, trasera –sin emisiones– o total.



▶ **SKODA KODIAQ RS.**- La primera versión RS creada a partir de un SUV de Skoda se acaba de poner a la venta. Equipa el motor diésel 2.0 TDI Biturbo de 240 CV que, asociado al cambio DSG de 7 marchas y a la tracción total, permite acelerar de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos y alcanzar 221 km/h. Gasta de media 6,4 l/100 km, está disponible con cinco o siete plazas y presenta un chasis de enfoque deportivo: frenos, suspensión, dirección dinámica...



◀ **SSANGYONG TIVOLI.**- La firma coreana lanza el Tivoli actualizado, con cambios no muy profundos pero que afectan a capítulos dispares. En el plano estético, por ejemplo, paragolpes de nuevo diseño con detalles cromados y faros antiniebla distintos. Y en cuestión de dotación, toda la gama dispone ahora de frenado automático de emergencia y sistema de control de descensos, que permite bajar pendientes pronunciadas a velocidades entre 5 y 30 km/h sin pisar el freno. Ofrece niveles de equipamiento Line, Premium y Limited, y permite elegir entre dos motores 1.6: diésel de 115 CV y gasolina de 128 CV.

▶ **SSANGYONG RODIUS.**- Semanas atrás, SsangYong iniciaba en España la comercialización de un Rodius renovado, aunque las modificaciones se han limitado a la parte estética: son nuevos el capó, la parrilla frontal y el paragolpes delantero. Además, las ópticas adoptan tecnología LED para las funciones de posición y luz diurna. No hay cambios en la mecánica, donde la única alternativa es un diésel 2.2 de 178 CV, disponible con cambio manual o automático. Además, puede elegirse entre tracción trasera o total.



▼ **SUBARU FORESTER.**- En Norteamérica se comercializa desde hace meses, y en Europa debería estar disponible muy pronto. Hablamos de la quinta generación del Forester, que adopta la arquitectura Subaru Global Platform usada ya en las últimas entregas del XV y el Impreza, y que con un tamaño de carrocería similar logra mayor amplitud, pues su batalla es más generosa. También se optimiza la accesibilidad al interior y al maletero, y aparecen nuevas tecnologías de seguridad –Driver Focus– y conectividad.



▲ **SUBARU XV PHEV.**- En Los Ángeles, hace unas semanas, la casa nipona mostraba su Crosstrek Plug-in Hybrid, anticipo de lo que debería ser muy pronto –el Crosstrek ‘norteamericano’ es nuestro XV– el XV PHEV, de mecánica híbrida enchufable. Combina un 2.0 Bóxer de cuatro cilindros y 155 CV con un motor eléctrico y una caja automática CVT de variador, y cuenta con tracción total. Además, su batería de 8,8 kWh permite circular 42 kilómetros en ciudad en modo eléctrico.



▶ **SUZUKI JIMNY.**- La demanda del nuevo Jimny es tan alta en Japón –único país donde se fabrica– que el lanzamiento ‘de verdad’ en España –donde arranca con precios desde 17.000 euros– se demorará hasta mediados de año. Esta nueva generación, que recupera la imagen de los primeros modelos, mide 3,65 metros, tiene carrocería de tres puertas y emplea un motor 1.5 de gasolina con 102 CV. Todas las versiones equipan tracción total, aunque puede llevar caja manual o automática.



VOLVO APUESTA POR LA ELECTRIFICACIÓN, PUES EN 2019 LANZARÁ VA RIOS HÍBRIDOS ENCHUFABLES. ADEMÁS, NO HABRÁ S60 DIÉSEL



► **TESLA MODEL 3.**-Berlina de 4,69 metros –más pequeña que el Model S– con mecánica cien por cien eléctrica. Las entregas comienzan en febrero, con una gama inicial que comprende dos versiones de tracción total AWD, ambas con batería de 75 kWh y doble motor: una con 351 CV en total y precio de 59.100 euros, y otra con 462 CV que cuesta 70.100 euros y acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos. La autonomía WLTP supera los 530 kilómetros, y más adelante habrá una versión RWD –tracción trasera– con un motor de 256 CV y batería de 62 kWh.



▼ **TOYOTA RAV4.**-La nueva generación cambia por completo, e incluso las dimensiones varían: mide 4,64 metros de largo y 1,85 de anchura, estira su distancia entre ejes tres centímetros y ofrece un maletero de 580 litros, mucho mayor que antes. Su versión híbrida rinde 218 CV y cuenta sólo con tracción delantera, pero más adelante llegará un Rav4 Hybrid de tracción total, que sumará un segundo motor eléctrico y elevará la potencia combinada a 222 CV.

► **VOLVO S60.**-Fabricado en la nueva factoría de la firma sueca en Estados Unidos, el nuevo S60 llega a Europa a comienzos de 2019, prescindiendo en su gama ya de motores diésel. Comparte plataforma con el V60 –también con el XC60 y toda la Serie 90–, y la oferta inicial se compondrá de dos variantes de gasolina: el T5, de 250 CV, y el T6, de 310. Pero poco después llegarán los S60 Twin Engine, con mecánica híbrida enchufable: el T6 T.E. de 340 CV y el T8 T.E. de 392 CV.



◀ **VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO.**-A caballo entre 2019 y 2020 veremos por fin el T-Roc Cabrio, original propuesta descapotable en un segmento poco propicio hasta ahora a carrocerías de este tipo. Tendrá capota de lona de accionamiento eléctrico y cuatro plazas, aunque el espacio en la segunda fila se verá claramente mermado respecto al T-Roc normal. En principio, recurrirá a la gama de motores y transmisiones ya conocida.



► **VOLKSWAGEN TIGUAN R.**-Nuestros espías de CarPix han sorprendido varias veces en los últimos dos años a los ingenieros de Volkswagen probando un Tiguan 'gordo'. Es, sin duda, el Tiguan R, pues la firma germana confirmó hace tiempo que esta denominación deportiva se extenderá a nuevos modelos, y el exitoso SUV de talla media es candidato claro. Se habla de un motor 2.0 TFSI de 310 CV, asociado a la tracción 4Motion, el cambio DSG y la amortiguación variable.



▲ **TOYOTA COROLLA.**-Deja de llamarse Auris, pues la nueva generación, que ofrecerá variantes de cinco puertas, Sedán de cuatro y familiar Touring Sports, recupera el nombre clásico. Emplea ya la plataforma TNGA, usada en el Prius, y tendrá dos mecánicas híbridas, una de 122 CV basada en un 1.8 de gasolina y otra de 180 con un 2.0 como motor principal. El Corolla normal mide 4,37 metros de largo, y el Touring Sports tiene un maletero de 598 litros.



► **TOYOTA SUPRA.**-Desarrollado en colaboración con BMW, que ya ha lanzado su parte del proyecto –el nuevo Z4, de carrocería roadster con techo eléctrico de lona–, el Supra es un pequeño coupé –no está prevista una variante descapotable– que no sólo comparte la plataforma con el alemán, sino que también podría compartir los motores, de cuatro y seis cilindros; unidos siempre a un cambio automático de ocho marchas. Será presentado en el inminente Salón de Detroit, y no se descarta una versión de mecánica híbrida.



► **VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE.**- Aunque más adelante llegará también un XC40 cien por cien eléctrico, la primera versión electrificada será el T5 T.E., un híbrido enchufable que estará a la venta a comienzos de 2019. Combina el tricilíndrico 1.5 de gasolina –usado en la versión T3 y que en este caso rondará los 180 CV– con un motor eléctrico de unos 75 CV, totalizando alrededor de 250 CV y 35,8 mkg de par. Tendrá tres modos de conducción: Hybrid, Power y Pure, éste completamente eléctrico.



◀ **VOLKSWAGEN T-CROSS.**-El SUV derivado del Polo y fabricado también en Navarra mide 4,11 metros de largo y 1,56 de alto, y usa la plataforma MQB A0, como el Seat Arona. A diferencia de éste, el T-Cross tiene banqueta trasera corredera, que permite modular el maletero entre 385 y 455 litros. El conductor va sentado 10 centímetros más alto que en el Polo, la altura libre al suelo es de 184 milímetros y habrá motores de 95 y 116 CV, tanto en gasolina como en diésel.



◀ **VOLVO V60 CROSS COUNTRY.**-La firma sueca pone a la venta en breve la versión campera del nuevo V60, con una altura al suelo aumentada 75 milímetros y modificaciones estéticas que afectan a paragolpes, protección de bajos y de laterales... Además, la tracción total adopta funciones exclusivas, ideadas para uso 'off road'. En cuanto a la gama mecánica, arrancará con el T5 de gasolina, de 250 CV, y el diésel D5, de 190 CV; pero no se descarta un híbrido T.E.



A la marca Cupra, recién nacida bajo el paraguas del Grupo VW y con el respaldo de Seat, todavía no se le pueden pedir resultados porque, de momento, viene con una gama mínima que se reduce a un modelo 'tuneado' de Seat. Sin embargo, el producto que llega a los concesionarios, basado en el Ateca, sitúa a Cupra como una inteligente alternativa a los pocos premium de similares características, como su adversario en esta comparativa. Y es que por 30.000 euros menos el Cupra deja al descubierto los objetivos de la marca española, y de paso saca los colores a su rival.

| MERCEDES-AMG GLA 45 4MATIC | |
|--|--|
| PRECIO | 71.750 € |
| Emissiones oficiales: | 193 g/km |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| <ul style="list-style-type: none"> + Rendimiento del motor y rapidez del cambio. Dirección deportiva. Frenos. Tacto deportivo y sonido del motor. | <ul style="list-style-type: none"> - Capacidad 'off road' muy reducida. Precio elevado. Equipamiento justo. Habitáculo más pequeño. |



◀▶ El logo de Cupra representa unas formas tribales, y el de AMG está respaldado por un fantástico historial de triunfos en competición.

| CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE | |
|---|--|
| PRECIO | 44.900 € |
| Emissiones oficiales: | 168 g/km |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| <ul style="list-style-type: none"> + Estabilidad y nobleza. Relación precio-prestaciones. Habitabilidad y maletero. Calidad. Equipamiento. | <ul style="list-style-type: none"> - Rueda de repuesto opcional. Depósito justo y autonomía. Túnel central. Salpicadero poco exclusivo. |



Se impone el más completo

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

En estos últimos años han nacido en el sector del automóvil no menos de ocho o diez marcas nuevas a cada cual más interesante, que normalmente aportan savia nueva y que, en la mayoría de los casos, se independizan de la matriz tras cosechar unas buenas cifras de ventas con preparaciones especiales, acabados lujosos o versiones deportivas puestas a punto por los departamentos de turno. Es el caso de Abarth, DS, Alpine, Polestar, Tesla o Cupra, entre otras. Y eso que lanzar al mercado una marca nueva

no es una decisión fácil, a no ser que se tengan datos especialmente optimistas de la respuesta del público o que estratégicamente sea la opción más adecuada para la empresa. La filosofía deportiva de Abarth, por ejemplo, es una alternativa interesante a los más racionales modelos de Fiat; la gama de la francesa DS es un ambicioso proyecto que comienza a dar sus frutos en el complicado terreno premium; la vuelta del Alpine, y esta vez como marca independiente pero dependiente de Renault, ha sido para los entusiastas del motor una de las noticias más excitantes

de los últimos tiempos; y la llegada de Polestar promete hacer temblar los cimientos del segmento premium de corte ecológico de la mano de Volvo; y con permiso de Tesla, otra de las nuevas firmas, en este caso nacida desde cero. Seat creó la denominación Cupra en 1996, y el modelo de Seat que estrenaba entonces ese calificativo era un Ibiza de segunda generación con acabado GTI 16V y tres puertas. A partir de ahí todo Seat de apellido Cupra ha tenido que ver con las prestaciones, la potencia y la estética deportiva. Y ahora, Luca de Meo, el mis-

mo directivo que independizó Abarth de Fiat, ha hecho, como presidente de Seat, lo propio con Cupra. De manera que el Cupra Ateca, primer modelo de una larga lista de proyectos que irán llegando poco a poco, ha heredado la imagen, la fuerza y las ganas de pelear que siempre han caracterizado a los modelos firmados con esas siglas, que por cierto proceden de 'Cupra Racing'. AMG no se ha independizado de Mercedes... todavía. Sin embargo, recientemente acaba de lanzar su tercer modelo sin equivalente en la gama normal de la marca de la estrella. AMG no vuela

en solitario, pero vuela bajito por el asfalto porque todo entusiasta de este mundo de válvulas, gasolina, ruedas de perfil bajo y caballos de potencia a raudales, reconoce en las siglas AMG modelos asociados siempre a prestaciones, deportividad o rugir de motores, sin prescindir de una imagen premium que va implícita en la marca. Y eso es lo que uno se encuentra en el AMG GLA 45 4Matic. Desde la estética al último tornillo del coche, el todocamino alemán transmite emoción y cuidado por los detalles. Como la placa del motor con el nombre del mecánico que lo ha ensamblado a mano. O los acabados del salpicadero en símil fibra de carbono con las salidas de aire perfiladas en rojo y un volante que enamora por tacto, acabado o diseño. Por miedo a cargar las tintas en exceso y convertirse en un modelo demasiado tuneado, el Cupra peca

de un cuadro de instrumentos más sobrio y, por lo tanto, menos vistoso. El volante también tiene un grosor adecuado, es multifunción y sus formas favorecen una conducción deportiva, pero el conjunto resulta menos llamativo y defrauda un poco porque te esperas algo más después de ver los magníficos -y elegidos con bastante buen criterio- detalles racing del exterior. Sinceramente, el AMG GLA 45 4Matic se vende como todocamino deportivo pero no parece un todocamino. No lo parece en su versión 'civilizada' y aún menos en esta variante deportiva

de un cuadro de instrumentos más sobrio y, por lo tanto, menos vistoso. El volante también tiene un grosor adecuado, es multifunción y sus formas favorecen una conducción deportiva, pero el conjunto resulta menos llamativo y defrauda un poco porque te esperas algo más después de ver los magníficos -y elegidos con bastante buen criterio- detalles racing del exterior. Sinceramente, el AMG GLA 45 4Matic se vende como todocamino deportivo pero no parece un todocamino. No lo parece en su versión 'civilizada' y aún menos en esta variante deportiva

LA CLAVE

amas@motor16.com

Conducir un Mercedes tocado por la varita mágica de AMG siempre es una experiencia emocionante. Y el AMG GLA 45 4Matic puesto a punto por esta división deportiva no es una excepción. Pero este todocamino 'bajito' es un capricho demasiado caro. Sobre todo cuando llega un competidor que le pone contra las cuerdas en numerosos aspectos por casi la mitad de lo que cuesta el modelo de la estrella. Ese nuevo competidor se llama Cupra Ateca y sorprende por su relación calidad-equipamiento-precio.



◀ El maletero del Cupra Ateca cubica 64 litros más que el de su rival de Mercedes. Y si se abaten los respaldos traseros la diferencia es aún mayor. Además, las formas del hueco que reserva el Cupra para equipaje son mucho más regulares. Bajo el plano de carga ambos ofrecen de serie un kit de reparación.



▶ El cambio automático de doble embrague del AMG GLA 45 es más rápido que el de su rival. Junto a la palanca del GLA, la rueda que selecciona los modos.



SEIS MODOS FRENTE A CUATRO SEIS MODOS DE CONDUCCIÓN EN EL ESPAÑOL FRENTE A LOS CUATRO DE SU RIVAL ALEMÁN. INCLUIDO UN MODO ESPECÍFICO CUPRA, UNO PARA NIEVE Y OTRO 'OFF ROAD' MUY DEPORTIVOS A PESAR DE SU ALTURA Y PESO, EL CUPRA SORPRENDE CON UNOS REGLAJES DE SUSPENSIÓN CASI PERFECTOS. CON DUREZA REGULABLE. EL AMG GLA VA BIEN, PERO ES MÁS EXIGENTE AL LÍMITE. Y FRENA MEJOR



▶ Los 13 centímetros más de altura del Ateca se notan a simple vista, pero también al volante. El conductor del Cupra puede anticipar mejor en el tráfico diario porque tiene más visibilidad.

que reduce su altura al suelo unos pocos milímetros más –15 exactamente– hasta convertirse casi en un compacto de altas prestaciones. En concreto, la distancia libre al suelo del modelo de la estrella es de 13,4 centímetros, mientras que en su rival, el Cupra Ateca –cuya altura baja 10 milímetros respecto a un Seat Ateca–, esta medida llega hasta los 20 centímetros. Ni que decir tiene que ese pequeño gran detalle ya va marcando diferencias entre ambos modelos. Porque el Cupra Ateca abre

un mundo de posibilidades fuera del asfalto, mientras que esta versión deportiva del GLA se tendrá que quedar mirando a la orilla del camino. Todo va a depender de los neumáticos, pero con unas buenas gomas que lleven bien eso de combinar prestaciones en carretera y agarre en caminos, que las hay, el Cupra Ateca se va a hacer fuerte en un terreno que se le da mejor de lo que uno se pueda imaginar, y hablamos desde la experiencia. Porque en este caso el sistema 4Drive del todocamino

español se ha optimizado para llevarse bien con el modo 'Cupra' específico, además de ofrecer un modo 'Nieve' y un modo 'Off road' que incluso permite visualizar en el cuadro algunos parámetros de ese tipo de conducción, como por ejemplo el ángulo de giro de las ruedas, además de contar con control de descenso de pendientes y asistente de arranque en pendiente, un despliegue que no encontramos en su contrincante.

Esta ventaja inicial para el Cupra no habría sido tal

si, para conseguirla, los ingenieros de la marca española hubiesen sacrificado otros aspectos como estabilidad o confort. Sin embargo no es el caso, porque gracias a unos reglajes optimizados por el Centro Técnico de la marca en Martorell, a una suspensión regulable de serie con un modo 'Cupra' que prepara al Ateca para una conducción al límite, y a una plataforma que ha demostrado su momento de forma con una excelente rigidez, un peso contenido y una gran facilidad para

adaptarse a cada situación, el todocamino deportivo de Cupra sorprende por su facilidad para cubrir un tramo de curvas a ritmo de rallye sin las inercias o balanceos que se esperan de un todocamino así; y de ahí, pasar a completar un recorrido 'off road' de dificultad media sin despeinarse ni romper nada.

El AMG GLA 45 4Matic no es nada campero; sin embargo, a cambio ofrece un tacto más deportivo fruto de un motor más potente, su menor altura, menor pe-

so, un cambio más rápido, una dirección más precisa, un sonido más rítmico y una suspensión más firme cuando no se opta por el paquete AMG Dynamic Plus (2.371 euros). Este paquete opcional incluye diferencial autoblocante en el eje delantero, tren de rodaje deportivo con amortiguadores de dureza regulable, volante específico AMG Performance y un modo de conducción adicional 'Race' que desconecta todas las ayudas y pone a prueba la experiencia del piloto. Nuestra unidad de pruebas no

monta esa opción, por lo que el coche es más firme sin que esos reglajes lleguen a sacrificar del todo la comodidad, aunque en el Cupra este aspecto se gestiona mejor. En carreteras viradas el Mercedes puesto a punto por AMG es más divertido, juguetón y un punto más ágil, pero también es más exigente, con un tren trasero muy nervioso y un comportamiento que requiere de mayor experiencia. Ir deprisa con el Cupra Ateca es más fácil y transmite más confianza, ya sea por la posición más elevada,

o porque inclina un poquito más en los apoyos. También perdona más los errores en la trazada manteniendo la compostura sin sustos inesperados. Y todos los presentes en las pruebas estamos de acuerdo sobre cuál de los dos elegiríamos para hacer un largo tramo de montaña un frío día de invierno y con lluvia: el Cupra.

Pero el Mercedes 'made in AMG' no se rinde y hace valer la mayor potencia de un motor que cuenta en su haber con un gran logro. Se trata del motor de cua-



Entre otros equipamientos disponibles en el Cupra y no en su rival encontramos el cuadro de instrumentos configurable o el modo 'Off Road' del Drive Profile. Los asientos del Cupra Ateca son más grandes y cómodos, y el espacio disponible, mucho mayor.



tro cilindros más potente del mundo, con 190,5 caballos por litro de cilindrada. Y aunque los datos hablan por sí mismos, lo cierto es que el Cupra Ateca no lo ha hecho tan mal a pesar de su mayor peso y los 81 caballos menos de uno de los motores más brillantes del Grupo VW. La mayor diferencia marcada por el alemán ha sido en la recuperación de los 1.000 metros, donde le ha sacado al español casi un segundo. En el resto de mediciones destacan las 7 décimas más rápido que ha sido el AMG en el paso de 0 a 100 km/h, o que para alcanzar



50 km/h el Cupra sólo necesita dos décimas más que el GLA más deportivo. Esta vez el Mercedes juega con ventaja.

Peso y aerodinámica no se han vuelto en contra del Cupra a la hora de hablar de gasto. Porque si bien en la media de consumo hay similitudes, con 9,0 l/100 km en el Cupra por 9,7 l/100 km



en el AMG GLA 45, hay escenarios en los que se nota más esa diferencia de cabalaje, como la ciudad, donde hemos medido más de dos litros de diferencia a favor del modelo de Cupra. Consumos que compensa el Mercedes en carretera a velocidad mantenida gracias a su mejor aerodinámica.

El todocamino español de la nueva marca del Grupo Volkswagen arrasa en espacio frente a un GLA peor preparado en este sentido. Hablamos de diferencias notables de hasta 7 centímetros más en la cota de altura en los asientos traseros, 8 centímetros más en la anchura de las plazas traseras o 7 centímetros más de espacio para las piernas en esas plazas. Y todo ello gozando el GLA, tanto de una longitud mayor como de una distancia entre ejes siete centímetros más generosa.

Aparte de contar con un interior mucho más amable,

con un maletero mucho más capaz y con una calidad extraordinaria tanto de ajustes como de materiales, el Cupra Ateca ofrece, además, un excepcional equipamiento de serie que deja poco espacio a las opciones. Y buena parte de ese equipamiento es opcional en su rival de AMG, aún teniendo en cuenta que el precio de tarifa de este es nada menos que 26.850 euros más caro que el del Cupra. Además, a esa cantidad habría que sumarle todo el equipamiento que lleva de serie el Cupra y por el que hay que pagar aparte en el AMG GLA. Hablamos por ejemplo de la suspensión de dureza regulable; del acceso y arranque sin llave con apertura eléctrica del portón trasero; del navegador con la pantalla de 8 pulgadas; de sistemas de seguridad como el reconocimiento de señales, el control de crucero adaptativo, la cámara de visión 360°, los



sensores de aparcamiento, el asistente de atascos, la alerta de tráfico posterior o el detector de fatiga; o del bloqueo de diferencial, entre otros. Calculando por encima estaríamos hablando de más de 6.000 euros que habría que añadir al precio del AMG GLA 45 4Matic si qui-

siéramos igualarlo en dotación al modelo de Cupra. Una diferencia que, a pesar de la exclusividad del Mercedes AMG, no se justifica del todo por cuanto son muchas las carencias y los puntos flacos frente a un modelo también muy exclusivo y preparado.



Hay siete centímetros de diferencia a favor del Cupra en la altura al techo de las plazas traseras. El GLA ofrece un interior espacioso, pero que no llega al nivel de su rival. Eso sí, el salpicadero y su presentación son más deportivos que el diseño del cuadro del Ateca.



SI ME LO QUIERO COMPRAR

CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,29 euros/km. Coste financiero: 1,31 euros/km. Coste por km total: 1,60 euros/km.

SEGURO

A terceros: 378,04 euros/año. A todo riesgo: 592,19 euros/año con franquicia de 300 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

CUPRA

Cupra, Autovía A2, Km 585, 08760 Martorell (Barcelona) Teléfono: 93 708 50 00

RED DE POSVENTA

600 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.cupraofficial.es

MERCEDES-AMG GLA 45 4MATIC

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,36 euros/km. Coste financiero: 1,95 euros/km. Coste por km total: 2,31 euros/km.

SEGURO

A terceros: No disponible. A todo riesgo: 638,45 euros/año con franquicia de 450 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

MERCEDES-BENZ

Mercedes-Benz, S.A. Avda. de Bruselas, 30, 28100 Alcobendas (Madrid). Teléfono: 914 846 000

RED DE POSVENTA

175 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.mercedes-benz.es

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



Nuestra elección es el Cupra Ateca por razones sobradas, pero con los 30.000 euros que dejamos de gastar de más en el AMG GLA 45 4Matic, y si el comprador se empeña en tener un Mercedes sí o sí, puede adquirir junto al Cupra Ateca un Mercedes CLA 180 Coupé con 122 CV, dos 'cochazos' por lo que cuesta el AMG GLA. Más claro, imposible.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)



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

FICHA TÉCNICA

| | CUPRA ATECA | AMG GLA 45 |
|----------------------------------|---|---|
| MOTOR | 2.0 TURBO | 2.0 TURBO |
| Disposición | Delantero transversal | Delantero transversal |
| Nº de cilindros | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.984 | 1.991 |
| Nº de válvulas por cilindro | 4 | 4 |
| Alimentación | Inyección mixta directa-indirecta, turbocompresor e intercooler | Inyección directa, turbocompresor e intercooler |
| Potencia máxima (CV/rpm) | 300 / 5.300-6.500 | 381 / 6.000 |
| Par máximo (mkg/rpm) | 40,8 / 2.000-5.200 | 48,5 / 2.250-5.000 |
| TRANSMISIÓN | | |
| Tracción | Total permanente | Total permanente |
| Caja de cambios | Automática de 7 vel. | Automática de 7 vel. |
| Desarrollo final (a 1.000 rpm) | 53,3 km/h | N.d. |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | | |
| Sistema | Cremallera, con asistencia eléctrica | Cremallera electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,5 | 2,5 |
| Diámetro de giro (m) | 10,8 | 11,8 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos ventilados | Discos ventilados / Discos ventilados |
| SUSPENSIÓN | | |
| Delantera: | Indep. tipo McPherson, con muelles, amortiguadores ajustables y barra estabilizadora | Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora |
| Trasera: | De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores ajust. y barra estabilizadora | De paralelogramo deformable con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora |
| RUEDAS | | |
| Neumáticos | 245/40 R19 | 235/40 ZR20 |
| Marca | Pirelli | Continental |
| PESOS Y CAPACIDADES | | |
| En orden de marcha (kg) | 1.615 | 1.585 |
| Capacidad del depósito (l) | 55 | 56 |
| Relación peso/potencia (kg/cv) | 5,4 kg/CV | 4,2 kg/CV |
| Mantenimiento (km) | Según utilización | Según utilización |

EQUIPAMIENTO

| | CUPRA ATECA | | | AMG GLA 45 | | |
|-------------------------------------|-------------|----|-----|------------|----|-----|
| | SI | NO | OP. | SI | NO | OP. |
| INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT | | | | | | |
| Relojes digitales configurables | ▲ | | | | ▼ | |
| Sensor de lluvia y luces | ▲ | | | ▲ | | |
| Pantalla táctil de 8 pulgadas | ▲ | | | | | ▶ |
| Portón trasero eléctrico | ▲ | | | | | ▶ |
| Cargador inalámbrico de móvil | ▲ | | | | | ▶ |
| Freno estacionamiento eléctrico | ▲ | | | ▲ | | |
| Techo eléctrico panorámico | | | ▶ | | | ▶ |
| Navegador | ▲ | | | | | ▶ |
| Asientos delanteros deportivos | | | ▶ | | | ▶ |
| Modos de conducción con 'Off Road' | ▲ | | | | ▼ | |
| Faros Full LED | ▲ | | | ▲ | | |
| Acceso y arranque sin llave | ▲ | | | | | ▶ |
| Climatizador automático | ▲ | | | ▲ | | |
| Suspensión regulable | ▲ | | | | | ▶ |
| SEGURIDAD | | | | | | |
| Front Assist | ▲ | | | ▲ | | |
| Reconocimiento de señales | ▲ | | | | | ▶ |
| Alerta cambio involuntario carril | ▲ | | | | | ▶ |
| Detector de fatiga | ▲ | | | ▲ | | |
| Alerta de tráfico posterior | ▲ | | | | ▼ | |
| Capó activo protección peatones | | | ▼ | ▲ | | |
| Airbag rodilla conductor | ▲ | | | ▲ | | |
| Airbag laterales delanteros | ▲ | | | ▲ | | |
| Airbag de cortina del./tras. | ▲ | | | ▲ | | |
| Asistente de atascos | ▲ | | | | | ▶ |
| Sensores de aparcamiento | ▲ | | | | | ▶ |
| Rueda de repuesto de emergencia | | | ▶ | | | ▶ |
| Sensor de presión de neumáticos | ▲ | | | ▲ | | |
| Frenada de emergencia en ciudad | ▲ | | | ▲ | | |
| Cámara de visión 360º | ▲ | | | | | ▶ |
| Bloqueo de diferencial XDS | ▲ | | | | | ▶ |
| Asistente de luz de cruce/carretera | ▲ | | | ▲ | | |
| Control de crucero adaptativo | ▲ | | | | | ▶ |

PRINCIPALES OPCIONES

| CUPRA ATECA | AMG GLA 45 |
|---|--|
| Frenos Brembo: 2.448. Paquete invierno: 430. Cuero: 975. Parabrísas térmico: 195. Asientos bucket con tapicería en tejido Alcantara: 1.664. Techo eléctrico panorámico: 1.189. Pintura metalizada: 595. Doble suelo en el maletero: 145. Rueda repuesto de emergencia: 108. | Paquete Premium (Control distancia aparcamiento, Cámara marcha atrás, Piloto automático para aparcar, Asientos delanteros con calefacción y apoyo lumbar, Acceso y arranque sin llave, Portón trasero eléctrico, Navegador y pantalla de 8 pulgadas): 2.860. Paquete AMG Dynamic Plus: 2.565. Paquete AMG: 1.930. Escape AMG Performance: 940. |

BANCO DE PRUEBAS

| | CUPRA | MERCEDES |
|--|-----------|-----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 247 KM/H | 250 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | | |
| 400 m salida parada | 13,4 | 12,7 |
| De 0 a 50 km/h | 1,9 | 1,7 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 5,1 (5,2) | 4,4 (4,4) |
| Recorriendo (metros) | 83 | 92 |
| RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS) | | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 12,2 | 11,8 |
| ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h | | |
| | +2 % | +1 % |

CONSUMOS

| | CUPRA | MERCEDES |
|--|-------|----------|
| EN CIUDAD | | |
| A 22,0 km/h de promedio | 9,5 | 11,9 |
| EN CARRETERA | | |
| A 90 km/h de crucero | 7,3 | 7,6 |
| Conducción dinámica | 12,5 | 14,2 |
| EN AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de crucero | 9,4 | 9,3 |
| A 140 km/h de crucero | 12,3 | 11,4 |
| Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 9,0 | 9,7 |

AUTONOMÍA MEDIA

| | CUPRA | MERCEDES |
|-----------------------|-------|----------|
| Kilómetros recorridos | 615 | 580 |

CONSUMOS OFICIALES

| | CUPRA | MERCEDES |
|-------------------|-------|----------|
| Ciclo urbano | 8,9 | 11,3 |
| Ciclo extraurbano | 6,5 | 6,9 |
| Ciclo mixto | 7,4 | 8,5 |

FRENOS

| | CUPRA | MERCEDES |
|-----------------------------|-------|----------|
| DISTANCIA DE FRENADO | | |
| A 60 km/h | 13,6 | 12,8 |
| A 100 km/h | 36,2 | 33,7 |
| A 120 km/h | 51,8 | 47,5 |

SONORIDAD

| | CUPRA | MERCEDES |
|--|-------|----------|
| MEDIDAS (dB) | | |
| Al ralentí | 45,7 | 49,2 |
| A 60 km/h | 63,9 | 63,7 |
| A 90 km/h | 66,7 | 67,7 |
| A 120 km/h | 69,9 | 69,8 |
| A 140 km/h | 72,1 | 71,4 |
| Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios | | |

BALANCE FINAL

| | CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE | MERCEDES-AMG GLA 45 4MATIC |
|-----------------------|--|--|
| TECNOLOGÍA | 8,5 El Cupra Ateca recurre a toda la tecnología del Grupo VW en cuanto a motor, cambio y tracción. Y la combinación está muy lograda a todos los niveles. | 9,0 Los chicos de AMG han conseguido diseñar y producir el motor de cuatro cilindros más potente del mundo. Y tanto el cambio como la tracción responden. |
| COMPORTAMIENTO | 8,0 Su mayor altura y peso dan lugar a pensar que el Cupra Ateca no va a ser un deportivo a la altura de las expectativas. Pero la puesta a punto es increíble. | 8,0 Con un centro de gravedad más bajo y 30 kilos menos que el Cupra, el GLA va de cine. Aunque sus reacciones son mucho más radicales. |
| PRESTACIONES | 9,0 Es 7 décimas más lento que su rival de 0 a 100 km/h. Pero sólo 4 décimas peor en la recuperación de 80 a 120 km/h en D. Los 81 CV menos se notan. | 9,5 El cambio AMG Speedshift DCT es algo más rápido que el DSG del Cupra, y sus 81 CV más tienen bastante que decir. Aún así, se va por poco del Cupra Ateca. |
| SEGURIDAD | 8,5 El equipamiento de seguridad incluido de serie en el Cupra es sensacional e incluye prácticamente todo el arsenal del Grupo Volkswagen. | 7,5 La seguridad del GLA preparado por AMG está a un nivel normal, aunque si se quiere tener más equipo en este campo, habrá que pagar por las opciones. |
| HABITABILIDAD | 8,5 El Cupra Ateca no pierde ni un centímetro respecto al modelo del que deriva. Por ello ofrece un interior cómodo para cinco ocupantes y su equipaje. | 6,5 Con 64 litros menos de volumen para equipaje y un habitáculo bastante más justo, el GLA AMG no es tan práctico como su adversario. |
| CONSUMO-PRECIO | 8,5 A pesar del mayor peso y su peor aerodinámica, el Cupra gasta casi un litro menos cada 100 kilómetros. Pero lo mejor es que cuesta 30.000 euros menos. | 7,0 Mercedes es una marca de prestigio que otorga a su propietario un estatus especial. Sin embargo, el GLA en su versión AMG resulta demasiado caro. |

CONCLUSIÓN

CUPRA ATECA 2.0 TSI 4DRIVE

8,5 Cede en prestaciones y carácter frente al GLA puesto a punto por AMG; sin embargo, por 30.000 euros menos, que se dice pronto, ofrece un tacto deportivo muy apreciado, más espacio, más comodidad, más equipamiento, la misma o mejor calidad y mayores posibilidades fuera del asfalto. Cupra nace con estrella.

MERCEDES-AMG GLA 45 4MATIC

7,9 Con 81 caballos más y un cambio todavía más rápido que el del Cupra, el AMG GLA 45 4Matic es algo más rápido y radical, y el sonido de sus escapes... enamora. Pero el compacto deportivo de Mercedes es demasiado caro y, además, su precio no está para nada justificado. Sobre todo porque el Cupra le deja en evidencia en muchos aspectos.



EL DETALLE

TRES COCHES FRENTE A UNO

Cupra acierta con el Ateca

El Cupra Ateca es un deportivo, es amplio y práctico y, además, es un todocamino que da mucho juego fuera del asfalto. Frente al GLA, que en esta versión AMG es además 15 milímetros más bajo, el SUV español ofrece casi 7 centímetros más de altura libre al suelo y un modo específico para uso 'off road'. Además de unos gráficos y una información TT específica en el cuadro.



MEDIDAS

| CUPRA ATECA | | MERCEDES-AMG GLA 45 4MATIC | |
|---|--|---------------------------------------|--|
| | | | |
| (A) Altura al techo delante 1.060 mm | (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.120 / 880 mm | (A) Altura al techo delante 980 mm | (B) Espacio piernas (máx.-mín) 1.040 / 820 mm |
| (C) Altura del techo detrás 980 mm | (D) Espacio piernas (máx.-mín) 870 / 630 mm | (C) Altura del techo detrás 910 mm | (D) Espacio piernas (máx.-mín) 780 / 560 mm |



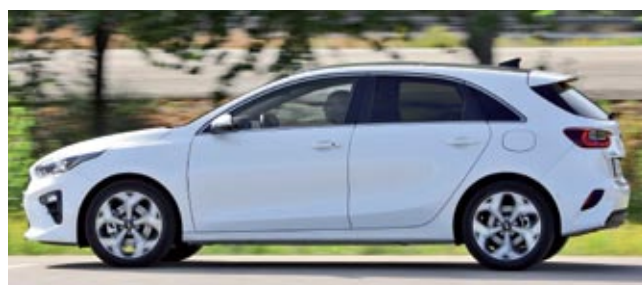
Potencia amiga

La versión 1.0 T-GDi del Ceed, con su tricilíndrico de gasolina de 120 CV, nos convenció. Pero ahora se ve parcialmente eclipsada frente a la lógica aplastante del motor 1.4 T-GDi de 140 CV, nuevo en el compacto coreano y que aporta ventajas de todo tipo. Y la diferencia de precio, sólo 1.000 euros.

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

Hoy por hoy, si buscamos un coche compacto dotado de un motor de gasolina con cierto brío pero no queremos gastar mucho dinero, la opción número 1 es nuestro protagonista, que con acabado Drive sale, descuento incluido, por 16.527 euros. Y aplicando la misma rebaja –nada menos que 5.873 euros–, la bien equipada variante Launch Edition baja de los 26.800 euros de la factura inicial a 20.927 reales. Es decir, sólo 1.000 euros más que el Ceed 1.0 T-GDi probado en el nº 1.738, que tan buena impresión nos causó.

A priori no es mucho dinero por disfrutar de un motor con un cilindro extra, con 1.353 centímetros cúbicos en lugar de 998, con 140 CV en vez de 120 y con un par máximo de 24,7 mkg, frente a los 17,6 del 1.0 tricilíndrico. Y si a priori no lo parece, tras probar a fondo ambos lo parece aún menos:



▲ El nivel Launch Edition implica llantas de 17 pulgadas. Y más equipo.

| | |
|-------------------------------------|-----------------|
| PRECIO | 26.800 € |
| EMISIONES DE CO₂: | 135 G/KM |
| NUESTRAS ESTRELLAS | |
| COMPORTAMIENTO | ***** |
| ACABADO | ***** |
| PRESTACIONES | ***** |
| CONFORT | ***** |
| SEGURIDAD | ***** |
| CONSUMO | ***** |
| PRECIO | ***** |

| | |
|---|--|
| NUESTRA VALORACIÓN | |
| NOS GUSTA | DEBE MEJORAR |
| + Con descuento, 20.927 euros. Garantía. Confort. Prestaciones y gasto real. Comportamiento. Calidad. Equipamiento. | - Modo Sport disponible sólo con el cambio automático. Ruiditos de la bandeja posterior. Error cuentakilómetros. |

si disponemos de esos 1.000 euros, compensa pagarlos.

Básicamente, porque si las prestaciones del Ceed 1.0 se nos antojaban algo justas en carretera circulando a plena carga –criticábamos las recuperaciones–, aquí el panorama es bien distinto, y el coche se mueve de maravilla. Puede que hablar de deportividad sea excesivo, pero hay empuje, e incluso brío, gracias a un motor no empleado en la anterior generación del Ceed –antes se escribía así–, y que a este le sienta de cine. Por ejemplo, ha clavado la aceleración de 0 a 100 km/h anunciada –8,9 segundos–, y a la hora de realizar adelantamientos hay respuesta en cuarta, en quinta e incluso en sexta, marcha ésta en la que tarda 11,2 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h, frente a los 19,4 en el Ceed de 120 CV. Y la versión de 140 CV requiere sólo 7,1 segundos para pasar de 80 a 120 en cuarta, contra los 10,6



▲ Interior racional, ergonómico y muy bien acabado, pues los detalles 'de juventud' son mínimos. Además, hay amplitud y los asientos sujetan.



▼ Comportamiento eficaz y predecible; y todo está a un gran nivel: estabilidad, agarre de los Michelin 225/45 R17, frenada potente, dirección rápida y precisa... El maletero, de 395 litros, tiene formas muy regulares.



con la caja 7DCT el coche ofrece modo Sport –personaliza el acelerador y la dirección–, no disponible en el manual.

El conjunto se redondea con virtudes clave: comportamiento seguro y eficaz, amplitud, un maletero aprovechable, calidad, garantía de 7 años... Ante semejantes atributos, los detallitos a mejorar pasan a ser meras anécdotas.

del motor con 20 caballos menos de potencia.

Eso es seguridad, pero también agrado. Y la guinda llega al medir el consumo, pues como el Ceed 1.4 T-GDi va más sobrado afronta mejor los usos y las carreteras 'de verdad'. Homologa una media de 5,9 l/100 km, por los 5,6 del 1.0 T-GDi; pero en la práctica se invierten los papeles: 7,3 litros gastó en nuestro recorrido mixto el Ceed de 120 CV y sólo 7,0 ha consumido el de 140. O sea, una relación prestaciones/consumo más ventajosa. Y si pagamos los 1.700 euros del cambio automático 7DCT, no disponible en el 1.0 pero sí en el 1.4, estaremos rondando la compra ideal. Además,

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Quien piense en Kia tomando como referencia ideas adquiridas hace 10 años se estará equivocando. Y el que use ideas basadas en 5 años atrás, errará también. El progreso de la firma coreana es tal que el nuevo Ceed pasa a ser uno de los compactos de referencia. Y esta versión 1.4 T-GDi es una de las más equilibradas.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|--------------------------|---|
| MOTOR | 1.4 T-GDI |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.353 |
| Alimentación | Inyección directa, turbocompresor e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 140 CV / 6.000 |
| Par máximo/rpm | 24,7 mkg / 1.500-3.200 |

| | |
|-----------------------------------|-----------------------|
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Delantera |
| Caja de cambios | Manual, 6 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | N.d. |

| | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremallera, asistida eléctrica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,44 |
| Diámetro de giro (m) | 10,6 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |

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

| | |
|------------------------------|-----------------------|
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 225/45 R17 |
| Marca | Michelin |
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.315 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.310 / 1.800 / 1.447 |
| Capacidad del maletero (l) | 395 / 1.291 |
| Capacidad del depósito (l) | 50 |

| | |
|----------------------------------|-----------------|
| PRESTACIONES | |
| VELOCIDAD MÁXIMA | 210 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 16,3 |
| De 0 a 50 km/h | 3,2 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 8,9 (8,9) |
| Recorriendo (metros) | 150 |

| | |
|-----------------------------------|------|
| SUS RIVALES | |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 16,3 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 18,1 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª | 18,1 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 30,4 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 33,0 |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª | 34,1 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 7,1 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 8,5 |
| De 80 a 120 km/h en 6ª | 11,2 |

| | |
|-------------------------|-----------------|
| CONSUMOS | |
| | l/100 km |
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 7,6 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 5,8 |
| En conducción dinámica | 9,9 |

| | |
|--|-----|
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 7,1 |
| A 140 km/h de cruceo | 7,9 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 7,0 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 714 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 7,5 |
| Ciclo extraurbano | 5,0 |
| Ciclo mixto | 5,9 |

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

PEUGEOT 308 5P STYLE 1.2 PURETECH 130

Con su tricilíndrico 1.2 se sitúa a caballo de los Ceed 1.0 y 1.4. Y por prestaciones también está a medio camino, pero gasta menos. El Style, ahora por 18.800 euros; y el GT Line, 21.800.

| | |
|--------------|-------------|
| Precio | 22.800 € |
| Maletero | 420 l. |
| Consumo | 5,0 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 10,2 seg. |

▶ La capota de lona se pone y se quita a mano, pero es sencillo y apenas lleva unos segundos. Esa antena habría que eliminarla.



Terapia antiedad

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

No tendrás que ser un niño, pero sí poseer la suficiente agilidad para entrar y salir de este llamativo roadster biplaza. Y es que sus asientos se sitúan a escasos centímetros del asfalto.

Una vez dentro, la cosa mejora. Te sientes como en un auténtico deportivo, con las piernas estiradas hacia el fondo y con tu mirada apuntando al final de un largo y afilado capó. Los de mayor estatura ahora estarán agradecidos a la firma de Hiroshima, pues con la última actualización su volante suma regulación en profundidad, ya que antes sólo se ajustaba en altura. Es cierto que no sobran los centímetros, pero hay espacio para que dos ocupantes se acomoden con cierto confort. Eso sí, llaves, teléfono y otros objetos, casi hay que dejarlos en casa, pues no abundan los huecos y tampoco hay una guantera tal cual. Pero eso queda en segundo plano cuando te acoplas a sus asientos tapizados en cuero y con altavoces integrados.

Si quieres disimular el paso del tiempo tienes varias opciones. La cirugía es capaz de camuflar ciertas imperfecciones, y también puedes apuntarte al gimnasio o ir a un concesionario Mazda para comprar este MX-5, un juguete emocionante que te hará sentir como un niño.

Y es que estamos ante un MX-5 Nappa Edition. Requiere un desembolso de 30.920 euros, pero no escatima en equipamiento de serie, pues

encontramos elementos como el navegador, sensores de lluvia y luces faros LED, apertura sin llave y todo lo que imagines en seguridad activa...

Tampoco escatima en cuanto a motor, porque nuestro protagonista estrena la evolución del 2.0 Skyactiv-G, que con unos toques maestros por aquí y por allí ha ganado 24 caballos de potencia, lo que convierte en aún más rápido a este deportivo roadster.

Poco te puedo contar de su dinámica. Excelente es poco. Las suspensiones no son secas y absorben las irregularidades del asfalto, de igual forma que dejan inclinar la carrocería ligeramente para transmitirnos sensaciones más naturales y no tan repentinas. La propulsión trasera se nota, pues su zaga se insinúa aún con los controles conectados, y su precisa dirección –podría ser algo más directa– te deja apuntar con delicadeza la trazada perfecta. Tu cabeza sólo quiere que las curvas no acaben nunca, y si el copiloto también disfruta de la experiencia, mejor que mejor.

Los kilómetros no pesan y ofrece una capacidad de disfrute que sólo está al alcance de unos pocos vehículos. Y todos mucho más caros.

Es cierto que el motor y el



◀ El conductor tiene todo lo necesario para disfrutar al volante, que ahora se regula en altura y profundidad. Pero el espacio no sobra.



◀ Los asientos son muy cómodos, van tapizados en cuero y añaden altavoces para el equipo de sonido Bose. El cambio manual es una verdadera delicia.



◀ El comportamiento dinámico es uno de sus puntos fuertes. Las llantas de 17 pulgadas, de nuevo diseño.



◀ Con 130 litros, en su maletero cabe lo justo. El ESP tiene un modo 'off'.

viento se notan en exceso porque la capota es una mera tela –los viajes largos no son lo suyo–, que pones y quitas con una mano. ¿Pobre? Más bien práctico. Ahorra peso y, no lo dudamos, nunca lo querrás capotar. Siempre que no llueva o haga temperaturas gélidas, es el modo de conducción a elegir: 'always open'.

Esa potencia extra se 'nota', y lo entrecomillamos porque acelerando ha sido más rápido que el anterior MX-5 de 160 CV... pero recuperando no saca a relucir ese extra de energía. Otra de las gracias de este 2.0 Skyactiv-G es que ahora la zona roja ha pasado de 6.800 a 7.500 rpm. Llegar allí es toda una gozada con este bloque atmosférico, que sorprende por su respuesta en las zonas baja y media del cuentavueltas.

Su cambio crea adicción,

pues es perfecto por tacto y recorridos. Gasta poco; tanto, que los 45 litros de su depósito cunden mucho. Ideal para desestresarte y disfrutar de los placeres de la vida.



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Engancha. Y mucho. El MX-5 es de esos coches que todos deberíamos conducir al menos una vez en la vida. Es rápido, ágil, divertido... Y muy fácil de pilotar. Su 2.0 Skyactiv-G se estira ahora como un chicle, y el cambio es una delicia en todo momento. Gasta lo justo y su precio es buena inversión en ocio y disfrute.

Su cambio crea adicción,

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| MOTOR | 2.0 SKYACTIV-G |
|---|-------------------------------|
| Disposición | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.998 |
| Alimentación | Inyección directa de gasolina |
| Potencia máxima/rpm | 184 CV / 7.000 |
| Par máximo/rpm | 20,9 mkg / 4.000 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | Trasera |
| Caja de cambios | Manual, 6 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | 39,4 km/h |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremlera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,7 |
| Diámetro de giro (m) | 9,4 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| Trasera: Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. | |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 205/45 R17 |
| Marca | Bridgestone |
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.105 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 3.915 / 1.735 / 1.225 |
| Capacidad del maletero (l) | 130 |
| Capacidad del depósito (l) | 45 |

PRESTACIONES

| | |
|-----------------------------|-----------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | 219 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 14,7 |
| De 0 a 50 km/h | 2,3 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 6,7 (6,5) |
| Recorriendo (metros) | 111 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 16,1 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 17,9 |
| 400 m desde 50 km/h en 6ª | 18,1 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 29,2 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 32,4 |
| 1.000 m desde 50 km/h en 6ª | 34,5 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 6,3 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 8,7 |
| De 80 a 120 km/h en 6ª | 12,6 |

SUS RIVALES



ABARTH 124 TB MULTIAIR
Un modelo casi clónico del MX-5, pero con un enfoque más radical. Su motor turbo tiene más empuje, incluso con 14 CV menos. El cambio también engancha, pero no van tan bien equipados.

| | |
|----------------------|-------------|
| Precio | 34.300 € |
| Potencia | 170 CV |
| Consumo 0 a 100 km/h | 6,4 l/100km |
| 0 a 100 km/h | 6,8 s. |



AUDI TT ROADSTER 40 TFSI
Es más espacioso y cómodo. Además tiene techo eléctrico y un 2.0 TFSI que ofrece buenas prestaciones. También presume de calidad, pero su equipamiento es justo y también resulta más caro.

| | |
|----------------------|----------|
| Precio | 43.270 € |
| Potencia | 197 CV |
| Consumo 0 a 100 km/h | N.d. |
| 0 a 100 km/h | 6,9 s. |

CONSUMOS

| | l/100 km |
|--|----------|
| EN CIUDAD | |
| A 22,1 km/h de promedio | 9,0 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruceo | 5,3 |
| En conducción dinámica | 12,0 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruceo | 6,3 |
| A 140 km/h de cruceo | 7,6 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 6,9 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 652 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 8,4 |
| Ciclo extraurbano | 5,9 |
| Ciclo mixto | 6,9 |





iTierra a la vista!

El T-Roc es un modelo sumamente versátil, y aún más si lo unimos al propulsor diésel más potente de la gama, con cambio DSG y tracción total. Agradable en la ciudad y dinámico fuera de ella, también se mueve con soltura por pistas de tierra. Cumple en todos los escenarios...

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

Con los SUV ganando cuota a nivel de ventas casi a diario, Volkswagen ofrece una de las gamas todocamino más generosas y atractivas del momento. Y en ella encontramos el T-Roc, una especie de Golf musculado que, por tamaño, se sitúa entre el T-Cross, de comercialización inminente, y el Tiguan; y con el nuevo Touareg como buque insignia en lo más alto.

Como decimos, comparte mucha de su tecnología con el Golf, pero situándonos casi ocho centímetros por encima, aspecto que mejora la visibilidad y permite un acceso más cómodo. El interior también nos recuerda al del compacto, aunque en el caso que nos ocupa la sensación de calidad es menor. La razón es que se abusa de plásticos duros casi exclusivamente; bien rematados, sí, pero a la vista y al tacto cedan algún punto.



▲ La altura al suelo es de 16,1 centímetros, suficiente para pistas.

| | | |
|--|---|---------------------|
| PRECIO | | 35.145 € |
| EMISIONES DE CO₂: 134 g/km | NUESTRAS ESTRELLAS | |
| | COMPORTAMIENTO | ***** |
| | ACABADO | ***** |
| | PRESTACIONES | ***** |
| | CONFORT | ***** |
| SEGURIDAD | ***** | |
| CONSUMO | ***** | |
| PRECIO | ***** | |
| NUESTRA VALORACIÓN | | |
| NOS GUSTA | | DEBE MEJORAR |
| Rendimiento general del motor. Dinámica y confort de marcha. Consumo. Versatilidad de uso. | Calidad percibida del interior por los plásticos duros. Capacidad 'off road' limitada. Plaza central trasera. | |

Con las mecánicas de gasóleo cada vez más 'acorradas', sería una lástima no poder disfrutar de esta variante 2.0 TDI de 150 CV, la más potente de la gama turbodiésel. Eficiente y muy resolutiva en cuanto a rendimiento, se asocia en nuestro caso a un cambio DSG7 y a la tracción total 4Motion.

Una combinación explosiva para un rodador empedernido, de 'feeling' algo más deportivo gracias al acabado Sport con el que se viste y remata. Incluso presenta detalles como la función Launch Control, que permite acelerar desde parado sin dejarnos nada por el camino. En nuestro caso, la unidad fallaba en el salto entre las marchas primera y segunda con el programa Sport activado, y por eso la aceleración se ha quedado un tanto desvirtuada. No las recuperaciones, realmente brillantes. De hecho, no tendremos problemas para realizar ade-



◀▲ La habitabilidad es buena, aunque en su presentación se abusa de los plásticos duros. Contempla varios programas de conducción, incluido uno Off Road.



◀▼ La tracción total y el modo Off Road le convierten en un gran rodador sobre pistas de tierra, e incluso superará algún reto con baja adherencia, aunque los neumáticos 225/40 R19 opcionales son de corte asfáltico. Su maletero cubica 53 litros menos que en las versiones 4x2.



'selectos' también disponen de una amortiguación adaptativa. Acabamos el recorrido y el gasto medio es de 5,7 litros.

Esta versión también hace sus 'pinitos' fuera del asfalto por su electrónica –contempla un control de descensos de serie–, aunque la altura libre al suelo es de sólo 16,1 centímetros. Deberán ser retos sencillos, pero nos sacarán de más de un apuro si es necesario.

lantamientos solventes –necesita 6,0 segundos para pasar de 70 a 110 km/h y sólo 150 metros de pista libre–, y hasta disfrutaremos de personalidades diferentes gracias a los programas Eco, Normal, Sport e Individual –para calibrar al gusto–, a los que se añaden los modos Snow y Off Road, propios de la variante 4x4.

El cambio DSG transforma cualquier atisbo de recuperación en aceleración al hundir el pie en el acelerador, y la tracción total otorga un plus extra cuando la adherencia es limitada. La suspensión deportiva es un opcional que suma puntos dinámicos si nos gusta este tipo de conducción, sin penalizar al confort de marcha, muy agradable. Los más

LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Agradable en ciudad y rodador infatigable fuera de ella, con buenas maneras dinámicas, un consumo atractivo y hasta un cierto perfil 'off road' si es necesario, esta variante del T-Roc nos cubre varios escenarios sin esforzarse. El acabado Sport incrementa su talante deportivo y, además, está muy bien equipado.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

| | |
|-----------------------------------|---|
| MOTOR | 2.0 TDI |
| Disposición | Delantero transversal |
| Nº de cilindros/válvulas | 4, en línea / 16 |
| Sistema Stop/Start | Sí |
| Cilindrada (c.c.) | 1.968 |
| Alimentación | Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler |
| Potencia máxima/rpm | 150 CV / 3.500-4.000 |
| Par máximo/rpm | 34,7 mkg / 1.750-3.000 |
| TRANSMISIÓN | |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Automática de 7 velocidades |
| Desarrollo final (cada 1.000 rpm) | N.d. |
| DIRECCIÓN Y FRENOS | |
| Sistema | Cremlera, electromecánica |
| Vueltas de volante (entre topes) | 2,2 |
| Diámetro de giro (m) | 11,1 |
| Frenos. Sistema (Del./Tras.) | Discos ventilados / Discos |
| SUSPENSIÓN | |
| Delantera: | Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| Trasera: | Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. |
| RUEDAS | |
| Neumáticos | 215/55 R17 (opción: 225/40 R19) |
| Marca | Bridgestone |
| CARROCERÍA | |
| Peso en orden de marcha (kg) | 1.530 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.234 / 1.819 / 1.572 |
| Capacidad del maletero (l) | 392 / 1.237 |
| Capacidad del depósito (l) | 55 |

| | |
|-----------------------------------|-----------------|
| PRESTACIONES | |
| VELOCIDAD MÁXIMA | 200 KM/H |
| ACELERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m salida parada | 17,8 |
| De 0 a 50 km/h | 3,4 |
| De 0 a 100 km/h (oficial) | 9,4 (8,4) |
| Recorrido (metros) | 155 |
| RECUPERACIÓN (en segundos) | |
| 400 m desde 40 km/h en D | 14,8 |
| 1.000 m desde 40 km/h en D | 29,0 |
| De 80 a 120 km/h en D | 7,3 |
| Recorrido (metros) | 202 |
| FRENADAS (en metros) | |
| De 60 a 0 km/h | 13,1 |
| De 100 a 0 km/h | 37,1 |
| De 120 a 0 km/h | 51,7 |
| Error de velocímetro a 100 km/h | +2% |

SUS RIVALES



JEEP RENEGADE 2.0 M-JET 170 CV 4x4 AT9 TRAILHAWK

Este modelo será una opción más lógica si el uso 'off road' es más intenso, ya que incorpora caja reductora. Es más 'desenfadado', más potente... y algo más caro.

| | |
|----------------------|---------------------|
| Precio | 36.950 € |
| Longitud | 4,24 metros |
| Consumo 0 a 100 km/h | 6,6 l/100 km |
| | 8,9 seg. |



SKODA KAROQ 2.0 TDI 150 CV 4x4 SPORTLINE

Prácticamente por el mismo precio que el T-Roc, el Karoq comparte motor y tracción total, y ofrece una mayor habitabilidad. Pero no contempla caja DSG, sino sólo cambio manual.

| | |
|----------------------|---------------------|
| Precio | 34.815 € |
| Longitud | 4,38 metros |
| Consumo 0 a 100 km/h | 5,1 l/100 km |
| | 8,9 seg. |

| | |
|--|-----------------|
| CONSUMOS | |
| EN CIUDAD | l/100 km |
| A 23,7 km/h de promedio | 6,4 |
| EN CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 4,6 |
| En conducción dinámica | 9,0 |
| EN AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 6,1 |
| A 140 km/h de cruce | 7,6 |
| Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera) | 5,9 |
| AUTONOMÍA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 932 |
| CONSUMOS OFICIALES | |
| Ciclo urbano | 5,7 |
| Ciclo extraurbano | 4,8 |
| Ciclo mixto | 5,1 |





PRECIO **55.964 €**

EMISIONES OFICIALES: **237 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Utilización 'off road'. Capacidad de carga. Suspensión cómoda. Motor refinado y potente. Amplitud.

DEBE MEJORAR

- Altura banqueta trasera. Volante solo regulable en altura. Ausencia de huecos portaobjetos.

Vale para todo

Aunque la gama Pick-up de Mercedes está disponible desde 37.000 euros, el 350d ofrece mayor refinamiento y confort por 56.000.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Un año después de lanzar al mercado el Mercedes X, primer Pick-up de la marca alemana, se remata la faena con una versión mucho más adecuada al cliente Premium que busca practicidad sin renunciar al refinamiento, la dotación de serie o la simplicidad. Y si en las versiones hasta ahora a la venta tanto los motores como el cambio o el sistema de tracción procedían del Nissan Navara, fruto de un acuerdo conjunto con la firma nipona, en el nuevo X 350d 4Matic, el Pick up de la casa germana sube varios escalones en refinamiento gracias a la incorporación de un motor de seis cilindros y 258 CV con caja automática 7G-Tronic Plus y tracción total permanente 4Matic, todo procedente del

vivero de piezas y tecnología auténticamente Mercedes. En este caso los seis cilindros aportan refinamiento, silencio de marcha y respuesta inmediata. El cambio automático de 7 marchas se asocia a la tranquilidad y el confort, sin desechar deportividad en función del modo de conducción elegido. Y el sistema de tracción total permanente –hasta ahora conectable, con el engorro asociado– ofrece un mundo de posibilidades con solo

► Como opción se puede solicitar un tren de rodaje con una mayor altura libre al suelo.



girar un mando. En concreto, tres modos de tracción total para adaptarse a cada situación: 4MAT, para mayor dinámica del vehículo; 4H, para una mejor tracción fuera de la carretera y una respuesta rápida, y 4L, para terrenos complicados. Y a la hora de la verdad el sistema demuestra que está preparado para salir casi de cualquier situación por delicada que sea. Tanto en carretera como quizás en mayor medida campo a través, se agradece

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 350d |
|-----------------------------------|-------------------|
| Disposición | Del. longitudinal |
| Nº de cilindros | 6, en V |
| Cilindrada (c.c.) | 2.987 |
| Potencia máx. (CV/rpm) | 258/3.400 |
| Par máximo (mkg/rpm) | 56,1/1.400-3.200 |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Aut., de 7 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos ventilados |
| Neumáticos | 255/65 R17 |
| Peso (kg) | n.d. |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 5.340/1.920/1.819 |
| Volumen maletero (l) | 2.141 |
| Capacidad depósito (l) | n.d. |
| De 0 a 100 km/h (s) | 7,5 |
| Velocidad máx. (km/h) | 205 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 9,0 |
| Emissiones CO ₂ (g/km) | 237 |
| Precios desde... (euros) | 55.964 |

mucho la utilización de muelles traseros en vez de ballestas, sin que ello signifique que haya que sacrificar la capacidad de carga, cifrada en 1,1 toneladas. Con el sistema Dynamic Select, de serie y específico de este modelo, el X 350d 4Matic presenta un selector de modos de conducción que rara vez se ha visto en un modelo pick-up, y que lo acerca al segmento SUV premium.



◀▶ En esta versión 350d, con motor V6 turbodiésel, es de serie el cambio 7G-Tronic Plus con levas en el volante. Girando un mando se conecta la reductora.



PRECIO **195.500 €**

EMISIONES OFICIALES: **257 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Sonido y empuje del motor. Aplomo y eficacia de suspensión. Habitabilidad y maletero. Exclusividad.

DEBE MEJORAR

- Consumo elevado, incluso en conducción turística. Acceso a las plazas traseras por su diseño coupé.

Objetivo Panamera

La división AMG de Mercedes ha vuelto a dejar constancia de su magistral trabajo con el GT de cinco puertas. Un rival del Panamera.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El rival directo del Porsche deportivo más familiar es el Mercedes deportivo más familiar, con cinco plazas, cuatro puertas más portón, maletero de 456 litros, 5,05 metros de largo y un precio que parte de los 135.000 euros, con motor de seis cilindros y 435 CV. No obstante, nosotros hemos probamos la versión más potente, el S V8 biturbo, con tracción total y cambio automático de doble embrague y 9 marchas. Una pieza magistral por la que hay que desembolsar una cifra cercana a los 200.000 euros.

En el tercer modelo desarrollado por AMG sin versión similar en Mercedes, el motor AMG V8 biturbo 4.0 alcanza unos niveles de potencia impresionantes, con 639 CV –54 más que en el 63 4Matic–,

asegurando unas prestaciones que se acercan al común. Los turbocompresores de doble entrada logran una respuesta mayúscula a bajas revoluciones, con un mayor incremento de la potencia a altas revoluciones, y todo ello acompañado de un sonido que te estremece.

Ponemos a prueba a esta criatura un día muy lluvioso, con la calzada delicada e incluso muchos bancos de nie-

bla que no nos dejan disfrutar al máximo de un modelo prácticamente de circuito. Y es que la aceleración, casi de Fórmula 1, te pega contra el asiento y la tracción total trabaja a destajo para que el par generado se transmita de forma adecuada al asfalto. Pero la sensación es de control porque la caballería parece domada en todo momento, y la precisión de la dirección es magnífica y de tacto muy deportivo. Ade-



▲ La estética del AMG GT, de cuatro puertas más portón, es muy aerodinámica. El difusor trasero va acompañado de salidas de aire.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | 63 S 4MATIC |
|-----------------------------------|-------------------|
| Disposición | Del. longitudinal |
| Nº de cilindros | 8, en V |
| Cilindrada (c.c.) | 3.982 |
| Potencia máx. (CV/rpm) | 640/5500-6500 |
| Par máximo (mkg/rpm) | 91,8/2500-4500 |
| Tracción | A las 4 ruedas |
| Caja de cambios | Aut., 9 vel. |
| Frenos del./tras. | Discos ventilados |
| Neumáticos delanteros | 265/40 R20 |
| Neumáticos traseros | 295/35 R20 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 5.054/1.871/1.447 |
| Volumen maletero (l) | 456 |
| Capacidad depósito (l) | 80 |
| De 0 a 100 km/h (s) | 3,2 |
| Velocidad máx. (km/h) | 315 |
| Consumo mixto (l/100 km) | 11,3 |
| Emissiones CO ₂ (g/km) | 257 |
| Precios desde... (euros) | 195.500 |

más, de serie esta versión lleva AMG Ride Control, una suspensión neumática que permite adaptar la dureza a cada circunstancia. Y dirección a las cuatro ruedas, lo que le otorga una agilidad increíble, inesperada en un deportivo de más de cinco metros de longitud.

El Porsche Panamera ya tiene quien le tosa, y Mercedes ha puesto toda la carne en el asador para la ocasión.



◀▶ El maletero del AMG GT, dotado de portón trasero eléctrico, cubica 456 litros. Las plazas traseras son muy generosas, aunque para acceder a ellas hay que agachar la cabeza más de lo normal por la forma coupé de la carrocería. El salpicadero parece el de un avión.



◀ La pantalla táctil de 10,25 pulgadas se maneja con la mano, por voz, por gestos... La estampa trasera es imponente.



PRECIO **112.600 €**

EMISIONES OFICIALES: **154 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Calidad de acabados. Rendimiento del motor. Cambio automático. Prestaciones.

DEBE MEJORAR

- Acceso plazas traseras. Sistema de mantenimiento de carril muy intrusivo. Precio elevado.

De estilo clásico

El nuevo BMW Serie 8 Coupé reproduce las características de los grandes coupés clásicos y las mezcla con la última tecnología.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

BMW corona su gama deportiva con el Serie 8, que en su primera entrega llega en su variante Coupé, aunque más adelante lo harán el Cabrio y el Gran Coupé, el deportivo de cinco puertas que añade versatilidad a su estilo dinámico. El nuevo modelo apuesta por una configuración clásica de gran tamaño –4,8 metros– y cuatro plazas; eso sí, aderezado con la última vanguardia tecnológica.

El poderoso estilo exterior cuenta con elementos llamativos como los faros LED de serie –los más delgados nun-

ca utilizados por BMW– o el nuevo frontal con el diseño del doble riñón clásico. Y la carrocería se puede personalizar y hacer aún más deportiva mediante paquetes de personalización como el Pack Carbon que incluye techo de carbono M y paquete exterior M Carbon con lamas de entrada de aire, cubiertas exteriores de los espejos, y un spoiler y difusor traseros de CFRP.

En el interior, elegancia y lujo, con unos acabados y materiales de altísima calidad y un ambiente relajante en el que el conductor está en el centro, con todos los mandos

orientados hacia él. Incorpora el nuevo sistema de control 7.0, con el BMW Live Cockpit Professional que dispone de instrumentación totalmente digital y una pantalla de 10,25 pulgadas que se puede manejar de manera táctil, con los botones del volante, control de voz o el control gestual de BMW. Y añade una nueva versión del Head-Up Display de mayor tamaño.

La gama de motores está a la altura. En gasolina el M850i xDrive Coupé con un motor V8 de 530 caballos; mientras que en diésel la alternativa es un seis cilindros en línea para el

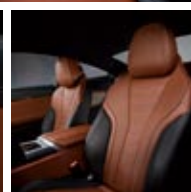
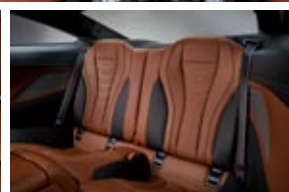
840d xDrive de 320 caballos. En ambos casos la tracción es total de serie y el cambio, un Steptronic de doble embrague y 8 velocidades.

En la presentación nacional hemos probado la versión diésel. La suavidad y refinamiento de su motor llaman la atención por la ausencia de ruido y vibraciones y por una entrega de potencia y par muy progresiva. En el recorrido por autovía muestra virtudes como gran rodador; y en carreteras de curvas no le ayudan sus dimensiones, pero la tracción total corrige y ayuda.

El cambio es muy suave, la dirección perfecta por dureza y tacto y los frenos a la altura de lo que necesita este modelo. El objetivo de los coupés clásicos de viajar a todo confort y con el máximo dinamismo se cumple con creces.

FICHA TÉCNICA

| MOTOR | M850I XDRIVE | 840D XDRIVE |
|----------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Disposición | Delantero longitudinal | Delantero longitudinal |
| Nº de cilindros | 8 en V | 6 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 4.395 | 2.993 |
| Potencia máxima/rpm | 530/5.500-6.000 | 320/4.400 |
| Par máximo/rpm | 76,5/1.800-4.600 | 69,3/1.750-2.250 |
| Tracción | Total | Total |
| Caja de cambios | Automática 8 vel. | Automática 8 vel. |
| Frenos del./tras. | Disc. vent./Disc. vent. | Disc. vent./Disc. vent. |
| Neumáticos | 245/35 R20-275/30 R20 | 245/45 R18-275/40 R18 |
| Peso (kg) | 1.965 | 1.905 |
| Largo/Ancho/Alto (mm) | 4.851/1902/1.346 | 4.851/1902/1.346 |
| Volumen maletero (l) | | 420 |
| Capacidad depósito (l) | | 68 |
| De 0 a 100 km/h (s) | | 3,7 |
| Velocidad máx. (km/h) | | 250 |
| Consumo mixto (l/100 km) | | 10 |
| Emisiones CO ₂ (g/km) | | 228 |
| Precios desde... (euros) | 140.400 | 112.600 |



▶▶ Calidad de acabados y materiales de auténtico lujo. El interior ofrece cuatro plazas, pero las traseras son muy justas.

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



la frase

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

«La única forma de reducir a cero muertes y lesiones graves es asegurarse de que los vehículos seguros sean conducidos por conductores seguros en carreteras seguras».

en breve

► **DESCENSO EN EL RANKING.** - La bajada de la producción aleja a España del octavo puesto como fabricante mundial de vehículos, que perdió en septiembre rebasada por Brasil. También la alimentación desplaza al motor como segundo sector exportador de España.

► **MÁS PRODUCCIÓN Y EMPLEO EN NAVARRA.** - En 2019 la planta española de Volkswagen fabricará 320.227 coches: 177.827 Polo y 142.400 T-Cross. Es la tercera cifra más alta de su historia y generará nuevas contrataciones a lo largo del año.

► **ALIANZA EN CHINA.** - A través de su alianza con JMC, el Grupo Renault impulsará el coche eléctrico en el país que acapara el 50% del mercado mundial de esos vehículos alternativos.

► **IMPULSO AL HIDRÓGENO.** - 7900 millones de euros invertirán Hyundai y sus proveedores en pilas de combustible hasta 2030, pues se espera una demanda de dos millones de unidades al año de esos vehículos.

el puntazo

Red Eléctrica asegura que España está preparada para soportar la llegada masiva de vehículos eléctricos.

La compañía pública de distribución de electricidad, Red Eléctrica de España (REE), afirma que el sistema no se colapsará con la llegada masiva del coche eléctrico y el consumo está garantizado. El argumento es que el 1% de la demanda por cada millón de vehículos eléctricos es totalmente asumible para un sistema que ha afrontado subidas del 5% anuales en el consumo. «La red está preparada para dar una respuesta adecuada, aunque vamos a tener que hacer un gran esfuerzo», asegura Miguel Duvison, el director general de operaciones de REE.

la cifra

30

millones de motores se han hecho en Valladolid desde que hace más de medio siglo iniciara la actividad esta planta de Renault, la más grande de órganos mecánicos del grupo galo. Un Energy 1.3 TCE, que se montará en un Captur, redondea el millonario número.



EURORAP REVISLA LA RED VIARIA ESPAÑOLA

Más de 3.000 km de alto riesgo

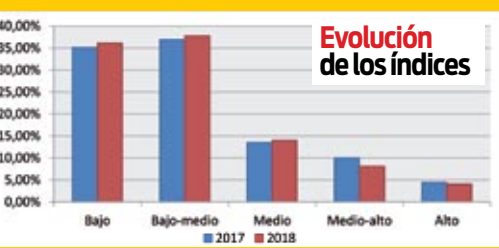
El consorcio europeo de clubs automovilísticos, entre los que se encuentran los españoles RACE y RACC, presenta el XVI estudio EuroRAP, que evalúa el nivel de riesgo en 24.866 kilómetros de la Red de Carreteras del Estado (RCE), divididos en 1.382 tramos. Por ellos discurre el 52 por ciento del tráfico por carretera y el resultado son 3.018 kilómetros con un alto nivel de peligrosidad; suponen el 12,1% de la red que depende del Ministerio de Fomento (RCE), frente al 14,44% del porcentaje de riesgo elevado de 2017 y también una mejora después de tres ediciones con el riesgo «elevado» (tramos rojos) y «muy elevado» (tramos negros) estancado. Se han localizado 68 tramos de Riesgo Elevado, de los cuales 15 son «Negros»; los 231 km que suman los de mayor riesgo son 93,1 km menos que en el anterior estudio. La evaluación de los siniestros graves y mortales de los tres últimos años (de 2015 a 2017), su intensidad

y su relación con las características de la vía, vuelven a colocar los tramos más peligrosos en las carreteras convencionales, especialmente en las que mantienen las intersecciones al mismo nivel.

El ranking de peligrosidad lo encabezan los ocho primeros kilómetros de la N-642 en el municipio lucense de Ribadeo, que con un índice de 162,6, adelanta al trío que no ha conseguido disminuir la siniestralidad pese a ser identificados como «negros» en los tres últimos informes EuroRAP. La siniestralidad de las dos ruedas se analiza de forma separada, pues contabilizan el 23,75% del total de siniestros y su accidentalidad va aumentando en

Índice de riesgo según tipo de calzada

| | Única | Doble | Nº tramos % | Nº tramos % |
|------------|-------|-------|-------------|-------------|
| Bajo | 251 | 29,67 | 284 | 52,99 |
| Bajo-medio | 254 | 30,02 | 232 | 43,28 |
| Medio | 173 | 20,45 | 15 | 2,80 |
| Medio-alto | 102 | 12,06 | 2 | 0,37 |
| Alto | 66 | 7,80 | 3 | 0,56 |
| TOTAL | 846 | 100 | 536 | 100 |



Mayor peligrosidad (km rojos y negros)

CARRETERAS*

| | |
|-------|-------|
| N-420 | 235,0 |
| N-234 | 228,0 |
| N-260 | 221,4 |
| N-330 | 167,4 |
| N-230 | 142,6 |
| N-211 | 136,6 |
| N-630 | 133,1 |
| N-621 | 130,2 |
| N-620 | 107,7 |
| N-6 | 87,6 |

AUTONOMÍAS**

| | |
|-------------------------|----|
| Aragón | 35 |
| Cataluña | 16 |
| Asturias | 16 |
| Galicia | 15 |
| Castilla y León | 13 |
| Media | 12 |
| Castilla la Mancha | 12 |
| Cantabria | 10 |
| Andalucía | 5 |
| C. Valenciana | 4 |
| Extremadura | 3 |
| Madrid | 2 |
| Murcia | 1 |
| La Rioja | 0 |
| Navarra ¹ | 0 |
| País Vasco ¹ | 0 |

*Punto kilométrico **Porcentaje

el periodo estudiado, concentrándose en tramos concretos, especialmente en los accesos a áreas

Los 15 de riesgo muy elevado en 2018

| Vía | Inicio* | Final* | Provincia | Índice riesgo |
|-------|---------|--------|---------------|---------------|
| N-642 | 0,0 | 8,2 | Lugo | 162,6 |
| N-230 | 133,4 | 145,5 | Lérida/Huesca | 143,5 |
| N-260 | 117,3 | 179,5 | Gerona | 138,8 |
| N-541 | 75,2 | 87,0 | Pontevedra | 118,8 |
| N-330 | 612,5 | 624,2 | Huesca | 118,4 |
| N-301 | 121,2 | 134,4 | Toledo | 116,5 |
| N-621 | 62,0 | 72,8 | León | 110,5 |
| N-345 | 0,0 | 7,2 | Murcia | 109,3 |
| N-640 | 133,7 | 144,2 | Lugo | 107,8 |
| N-234 | 398,2 | 408,4 | Soria | 107,1 |
| N-640 | 226,5 | 238,6 | Pontevedra | 105,4 |
| N-432 | 142,9 | 153,6 | Badajoz | 102,7 |
| N-330 | 624,2 | 643,0 | Huesca | 96,6 |
| N-301 | 62,0 | 77,5 | Toledo | 91,9 |
| N-540 | 65,0 | 81,0 | Lugo/Orense | 90,3 |

*Punto kilométrico Aparecen en los tres últimos informes

Con más accidentes de moto y ciclomotor

| Vía | Inicio* | Final* | Provincia | Acc./Km | % sobre total |
|-------|---------|--------|-----------|---------|---------------|
| A-7 | 169,1 | 174,2 | Málaga | 0,46 | 63,6% |
| A-2 | 605,1 | 611,6 | Barcelona | 0,41 | 66,7% |
| M-14 | 0,0 | 2,8 | Madrid | 0,36 | 100,0% |
| AC-12 | 1,9 | 6,8 | La Coruña | 0,34 | 83,3% |
| B-20 | 0,0 | 3,4 | Barcelona | 0,29 | 75,0% |
| V-31 | 5,7 | 14,0 | Valencia | 0,28 | 50,0% |
| B-23 | 0,0 | 15,5 | Barcelona | 0,28 | 72,2% |
| A-3 | 348,2 | 352,0 | Valencia | 0,26 | 50,0% |
| B-30 | 0,0 | 11,7 | Barcelona | 0,26 | 69,2% |
| A-2 | 586,6 | 605,1 | Barcelona | 0,25 | 60,9% |

*Punto kilométrico

metropolitanas. También está concentrada en tramos concretos la lesividad de los vehículos pesados, concentración que, al igual que en el caso de las motocicletas, debería facilitar las medidas de prevención.

viles, autobuses y motos en carreteras secundarias (un carril por sentido y sin desdoblamiento). Lo aprobaba el último Consejo de Ministros del año y afecta a unos siete mil kilómetros por los que se circulaba a 100 km/h, al tener un arcén de 1,5 metros. Es una de las novedades de 2019, que también traerá poder recuperar ocho puntos en lugar de seis, ganar dos por hacer un curso de conducción segura y el endurecimiento de sanciones que contempla la renovación del Reglamento General de Circulación por utilizar el móvil al volante, saltarse los límites de velocidad o no llevar cinturón, casco o SRI.

Volvo Aumento de ventas y rentabilidad

Los 16.000 coches vendidos por la marca sueca en España en 2018 suponen un 18% más que el año anterior y duplican el crecimiento del mercado, según Germán López Madrid, senior advisor de Volvo Car Corporation. El también máximo responsable de Volvo en España y presidente de la asociación de importadores Aniacam, espera que su marca vuelva a crecer este año, en el que «tendremos más unidades del XC40, que añadirá una versión híbrida enchufable con etiqueta '0 emisiones'». Asimismo, muy por encima de la media del mercado (1,8%) será



la rentabilidad sobre facturación de la red comercial de la marca en 2018, que estará en el 2,5%. Sobre las prohibiciones anunciadas por el Gobierno para 2040, López Madrid asegura que «son una hoja de ruta para un futuro sin combustibles fósiles. Una estrategia a largo plazo, porque la electrificación de los vehículos es una evolución a seguir». Aunque, resalta, se necesitan inversiones en infraestructuras y baterías de mayor capacidad, que llegarán en los próximos años.

Nombramientos Relevos y cambios

Hyun Soo Kim es el nuevo presidente de Kia en España, a donde llega de la presidencia de Kia Motors Polonia para sustituir a Yangseop Gihl, que desempeñará otro cargo en la central de Corea. Se unen cambios en el Grupo PSA donde el nombramiento del director general de Opel España y de la planta de Zaragoza, Antonio Cobo, como vicepresidente de Manufacturas y Cadena de Suministro de Opel/Vauxhall, deja la dirección de la planta de Zaragoza en manos de Juan Antonio Muñoz

Codina, que también asume la dirección del Clúster Ibérico (Zaragoza, Vigo, Madrid y la portuguesa de Mangualde). Además, Ignacio Bueno tomará las riendas de la planta de Vigo, reemplazando a Frédéric Puech, que tomará nuevas responsabilidades en la Dirección Europa del Grupo, mientras Óscar Fernández y José María Castro Covelo seguirán al frente de las factorías de PSA en Madrid y Mangualde, respectivamente. Relevos también en la Dirección de Comunicación de Ganvam (vendedores de vehículos a motor), que asume Alberto Tapia. Fuera del territorio español, Bram Schot se convierte en presidente de Audi (Audi, Ducati, Lamborghini e Italdesign Giugiaro), presidencia que ocupaba de forma interina desde que hace seis meses sustituyó a Rupert Stadler, suspendido por supuesta implicación en el fraude de las emisiones de VW. Por su parte, Carlos Tavares, el máximo responsable de PSA, ha sido reelegido presidente de Acea, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles.



▲ Hyun Soo Kim



▲ Antonio Cobo



▲ Juan Antonio Muñoz Codina



▲ Bram Schot

Bergé Moventia en B4Motion

El Grupo Bergé, el mayor importador de vehículos en España, incorpora Moventia al accionariado de B4Motion, el Ventura+Lab único en Europa, que reforzará su posición profundizando en investigación, inversión y creación de nuevas empresas relacionadas con la movilidad. Moventia es un



grupo empresarial experto en movilidad sostenible, que transporta más de 110 millones de pasajeros al año y distribuye cerca de 27.000 vehículos anuales.

Estudio Bosch Interés por las ayudas a la conducción

Junto al estudio sobre la percepción de la conduc-

ción automatizada, que para más de la mitad de los automovilistas españoles supone una gran ayuda, Bosch ha evaluado los sistemas de asistencia al conductor. Con la ayuda al aparcamiento como el más popular en España y Europa, tanto en la maniobra como en la búsqueda de plaza, los españoles colocan en segundo lugar la frenada automática de



emergencia, que la UE quiere hacer obligatoria. El estudio también muestra que la ayuda al manteni-

miento de carril y la detección de señales se solicitan cada vez más. Sin embargo, nuestra cuota de sistemas de asistencia al aparcamiento (54%) solo es inferior en Italia y Rusia, con Francia a la cabeza (85%). Ligeramente por debajo de la mayoría de países europeos aparecemos en ayuda al mantenimiento de carril (30%), mientras uno de cada cinco coches matriculados en 2017 contaba

Cambios que llegan A 90 km/h en carreteras secundarias

El año se estrena con la llegada de los 90 Km/h (80 km/h camiones y furgonetas) como velocidad límite permitida a automó-

Corazones de acero

Es la primera vez en la historia del Grupo Especial de Operaciones (G.E.O.) de la Policía Nacional que una revista del automóvil prueba el vehículo estrella de muchas de sus operativas. Se trata de un URO Vamtac S3 dotado de una plataforma MARS (Mobile Adjustable Ramp System) que permite a los agentes acceder a un avión secuestrado, a un autobús o a un edificio, entre otras muchas posibilidades. En Motor 16 hemos vivido unas horas mano a mano con este grupo de élite preparado para neutralizar casi cualquier situación de riesgo. Son hombres con corazones de acero, como el URO que los transporta.



▲ Conducir el URO del G.E.O. ha sido una experiencia incomparable. El puesto de conducción es muy especial, y diferente a todo lo conocido.

Nunca en mi vida se me había pasado por la cabeza que algún día, y sin respuesta inmediata por su parte, iba a 'zarandear' a cinco agentes de los G.E.O. conduciendo uno de sus vehículos estrella de intervención con ellos armados en el techo totalmente preparados para un asalto ficticio. En realidad, creo que ningún

civil en su sano juicio se habría imaginado tal situación por razones obvias. Sin embargo, me puedo considerar un afortunado porque no solo he conducido al límite—sin tirarles al suelo—el 'bicharraco' que muchas veces utilizan estos hombres de acero para solucionar situaciones críticas que ya nadie es capaz de resolver; también he conocido, hasta donde me han querido enseñar—que ha sido bastante—, el funcionamiento de su unidad, pero sobre todo el lado más humano de un grupo de élite de la Policía Nacional catalogado como

uno de los mejores del mundo por preparación y número de situaciones de alto riesgo reconducidas o resueltas con éxito en sus 40 años de historia recién cumplidos.

Ahora, una vez hecho el trabajo, lo veo desde otra perspectiva más positiva, pero tengo que reconocer que de todos los vehículos probados hasta ahora en esta sección tan peculiar, este se lleva el premio como el que más me ha costado conseguir por razones que pueden imaginar. De hecho, a punto estuve de tirar la toalla y dejarlo por imposible. Sin embargo, puede que por esa razón o por todo lo que ha llevado aparejado en cuanto a la historia humana detrás de un cuerpo de seguridad muy poco accesible, probar el Uro Vamtac S3 del Grupo Especial de Operaciones de la Policía Nacional, más conocidos por las siglas de G.E.O., ha supuesto para mi mucho más que un test de un vehículo especial.

Pero centrémonos ahora en el URO 'tuneado' con escalas y dejemos para más tarde todo lo referente a este asombroso grupo de policías preparados para casi cualquier cosa en casi cualquier lugar.

El Uro Vamtac S3 es una es-

pecie de Hummer español que construye la empresa Urovesa en sus instalaciones de Santiago de Compostela, pero con una tecnología más moderna que la que utilizaba la marca americana. En el año 2000 hubo una denuncia de AM General—fabricante del M998 HMMWV o Humvee Militar—a Urovesa por copiar el Hummer, aunque finalmente la empresa gallega pudo demostrar, haciendo ligeros cambios sobre todo de diseño, que no había vulnerado ninguna patente del modelo americano. Pero lo que sí calca el URO Vamtac del Hummer son sus posibilidades como vehículo táctico y la facilidad para 'disfrazarlo' militarmente hablando de todos los artefactos que se puedan imaginar y más. De hecho, con diferentes variantes, el Uro Vamtac es el vehículo de dotación del Ejército de Tierra Español y miembro de la dotación de otros muchos ejércitos del mundo, pero también es un modelo elegido en el ámbito civil para numerosas disciplinas gracias a sus magníficas posibilidades de adaptación a equipos diversos, como ambulancias, protección civil, bomberos, policía... y también gracias a sus posibilidades 'off road' para llegar a cualquier lugar. Curiosamente la excelente relación precio-producto de los URO Vamtac ha ayudado a que, a nivel internacional, los vehículos de esta empresa española estén presentes en más de 20 países de Europa, América, África y Asia.

La palabra 'uro' viene del latín urus, y se refiere a una especie de bisonte salvaje que vivía en Europa y que se extinguió en el siglo XVII. Hay refe-





rencias históricas en las que se hablaba de los uros como animales de una gran fuerza y velocidad, de ahí que, más por lo primero que por lo segundo, estos vehículos recibieron el nombre de Uro añadiendo el apellido Vamtac (Vehículo de Alta Movilidad Táctico) para centrar el tiro sobre sus ambiciosos cometidos.

El Uro Vamtac S3 del G.E.O. es un ágil y eficaz todoterreno táctico preparado para transportar todo tipo de suplementos en su parte su-

▶▶ Hasta 31 testigos que se iluminan y 4 relojes se encuentra el conductor del S3 tras el volante. Pero todo se lee muy fácilmente.



perior. Aunque en este caso el 'accesorio' más adecuado para ellos es el denominado MARS (Mobile Adjustable Ramp System), un sistema utilizado por las unidades tácticas más elitistas del mundo porque brinda acceso a edificios de varios

pisos, barcos en un muelle, aviones, posicionamiento de francotiradores, observación elevada y capacidad de asalto de autobuses, entre otras. Sus rampas hidráulicas dobles, una junto a la otra, permiten un acceso elevado simul-



◀ La plataforma MARS que lleva el URO para transportar a los miembros del G.E.O. pesa cerca de tonelada y media. Y en las curvas el coche adopta inclinaciones imponentes.



G.E.O. 'SUPERHOMBRES' CON 'SUPERARMAMENTO'

La unidad de élite del Cuerpo Nacional de Policía nació en 1977 con el objetivo de luchar contra el terrorismo de ETA y los diversos grupos de delincuencia organizada. La Sección Operativa del G.E.O. está dividida en tres grupos de acción que se articulan a su vez en dos subgrupos configurados cada uno por tres comandos de cinco hombres. Las especialidades de los miembros del comando son la de apertura de puertas, francotirador, contrafrancotirador, paramédicos y buceadores. En la foto un miembro del G.E.O. va equipado con una combinación de material diverso. Desde un HK G36, que es un fusil de asalto de calibre 5,56 mm que dispara el cartucho estándar 5,56 x 45 OTAN con una cadencia máxima de 750 disparos/minuto, hasta la pistola, pasando por un casco Ulbrichts Zenturio, Guantes Hatch, Rodilleras Hatch, Pasamontañas, Chaleco antibalas ... En el mejor de los casos el agente carga con un peso de entre 10 y 12 kilos, por ejemplo para el asalto a un Centro Comercial en el que se ha detectado un grupo de yihadistas. Pero en el peor de los casos este agente carga con 30 kilos, incluido un chaleco preparado para armas de gran calibre. Al margen de este material, el G.E.O. cuenta con uno específico para asaltos por mar –los más peligrosos– e incluso por aire, ya que todos saben lanzarse en paracaídas. Las operaciones en las que interviene el G.E.O. son aquellas que otros miembros del Cuerpo Nacional de Policía no pueden realizar debido a su alta peligrosidad, como la liberación de personas secuestradas o rehenes, la neutralización de bandas terroristas, grupos armados o delincuentes peligrosos, apertura y entrada a lugares utilizados por estos grupos, prestar servicio de seguridad en las sedes o representaciones diplomáticas y consulares de España en el extranjero o realizar reconocimientos subacuáticos con el fin de buscar víctimas o explosivos. En 40 años el G.E.O. ha hecho 27 cursos de acceso. Y un dato significativo: dada la dureza de las exigentes pruebas, sólo accede un 5 por ciento de los policías que se presentan.



táneo a diferentes alturas, lo que proporciona una enorme ventaja a las fuerzas policiales, militares y antiterroristas de todo el mundo. El sistema MARS, diseñado y fabricado

en EE.UU., es capaz de alcanzar la altura máxima con una extensión completa en menos de 10 segundos, y está construido con aluminio de alta calidad de aviación, acero de

alta resistencia y acero inoxidable. Pero la conducción del Vamtac S3 con ese artilugio de más de tonelada y media adaptado al chasis y sobresaliendo varios metros sobre

mi cabeza no es fácil. El sistema MARS del fabricante estadounidense Patriot3 ha sido diseñado de forma específica para este vehículo y otros 19 modelos más utilizados en

URO VAMTAC ST5 ATHEMTO El vehículo táctico ya es híbrido...

El Proyecto ATHEMPTO aplica la tecnología híbrida/eléctrica a un Vehículo Militar de Transporte Operativo, convirtiendo un URO Vamtac ST5 en un modelo híbrido con autonomía extendida capaz de recorrer hasta 40 kilómetros en modo eléctrico, alcanzar una velocidad máxima de 90 km/h y consumir hasta un 30 por ciento menos que su equivalente en diésel. El ATHEMTO rinde una potencia de 270 CV con un par máximo de 163 mkg y es capaz de superar pendientes de un 60 por ciento en cualquiera de sus tres modos: Full Electric, Low Hybrid y Full Hybrid. El proyecto del

ATHEMTO, un prototipo que podría ver la luz en su versión definitiva en algunos meses, ha sido financiado por el Ministerio de Defensa y desarrollado por INSIA en colaboración con la casa matriz del URO, la firma UROVESA con sede en Santiago de Compostela.



URO VAMTAC AUTÓNOMO ... y también autónomo

El Instituto de Técnica Aeroespacial (INTA) y el Instituto de Investigación del Automóvil de la Universidad Politécnica de Madrid (INSIA) iniciaron en 2015 un proyecto de coche autónomo para el Ejército de Tierra español. Una fase de desarrollo que duró dos años y que tuvo como resultado un vehículo táctico de funcionamiento autónomo que ya funciona en nuestro ejército como unidad de exploración y salvamento. El modelo en cuestión es un URO Vamtac blindado y dotado de un sensor Lidar de 16 capas, un receptor GPS, cámara con estabilizador y un largo etcétera. El coche autónomo del ejército español es capaz de superar pendientes del 52 por ciento y descender rampas del 65 por ciento sin nadie en su interior. Además, el Uro Vamtac autónomo puede detectar zanjas u obstáculos por sí mismo, o también puede ir conducido por control remoto.

▶ En 2015 se comenzó a trabajar en este todoterreno blindado que funciona de forma autónoma.



FICHA TÉCNICA

| MOTOR | STEYR MOTORS |
|---------------------|---|
| Cilindrada (c.c.) | 3.200 |
| Potencia máxima/rpm | 188 CV (DIN) 138Kw Opcional 218 CV 160Kw |
| Par máximo (mkg) | 41,8 (Opcional 51,0) |
| Nº cilindros | 6, en línea |
| Combustible | Diésel |
| Caja de cambios | Automática de 5 vel. |
| Caja reductora | De 2 marchas |
| Tracción | 4x4 permanente |
| Diferencial | Bloqueable 100% |

| | |
|------------|--|
| Eje del. | Directriz y motriz, doble reducción, con bloqueo 100% |
| Eje tras. | Motriz, doble reducción, con bloqueo 100% |
| Suspensión | Independiente en las cuatro ruedas, muelles helicoidales y amortiguadores, trapecios dobles de alta resistencia. |
| Frenos | Hidráulico de doble circuito con discos ventilados en las 4 ruedas. |
| Neumáticos | 37x12,50 R17 LT M+S |

| PESOS | |
|--------------------|------------------------|
| En orden de marcha | Entre 3.000 y 9.000 kg |
| MMA | hasta 6.300 kg |
| Carga máxima | hasta 2.500 kg |
| Máximo remolcable | hasta 3.500 kg |

| CARACTERÍSTICAS T.T. | |
|----------------------------|--------------------------|
| Altura al suelo (bajo eje) | 440 mm |
| Altura al suelo (ventral) | 490 mm |
| Ángulo de ataque | 74º |
| Ángulo de salida | 54º |
| Pendiente frontal | 100% según adherencia |
| Pendiente lateral | 50% según adherencia |
| Profundidad de vadeo | 750 mm (kit vadeo 1.500) |

| PRESTACIONES | |
|-----------------------|---------------------|
| Capacidad de depósito | 110 litros |
| Consumo | 20 l/100 km |
| Autonomía | Alrededor de 500 km |
| Vel. máxima | 135 km/h |

| EQUIPO ELECTRICO | |
|------------------|--------------------------|
| Tensión nominal | 12/24 voltios |
| Baterías | 2 unidades de 12 voltios |
| Alternador | 28 V 100 A (opc.: 180 A) |

medio mundo, por lo que ha pasado la homologación adecuada; sin embargo, con este lastre superior la conducción del Vamtac S3, dotado de un motor diésel de Steyr Motors con 6 cilindros en línea y 218 caballos, se vuelve delicada y algo torpe. Pero desde luego el comando llega al objetivo por muy complicado que sea el acceso y cumple su misión con garantías. Algo que tras la primera curva yo no era capaz de asegurar dadas las inclinaciones del vehículo cuando llevábamos el MARS extendido con los agentes en posición de asalto. Acostumbrados a lo peor de lo peor, ellos aguantaron estoicos con más curiosidad que miedo mis

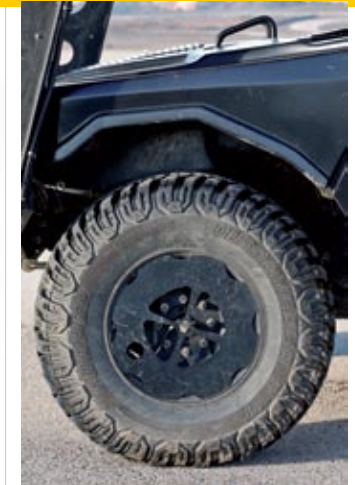


▲▲ El Grupo de Acción del G.E.O. desplazado al INTA, procede a acceder al edificio de oficinas. La rampa permite el acceso incluso a un tercer piso, y en ese caso, otros miembros se habrían descolgado desde la azotea colocando explosivos para volar las ventanas y facilitar el acceso. Aunque vinieron 5, a veces han llegado a ser 50 en algún operativo.

idas y venidas por las zona de curvas del INTA probando la estabilidad y agarre de un tanque con forma de todoterreno. Pero no rodé tranquilo hasta que no bajaron y plegamos las rampas. De esa forma el URO Vamtac S3 inclinaba prácticamente lo mismo por el peso, pero la posibilidad de vuelco al situar el centro de gravedad mucho más bajo se redujo a límites razonables.

El Vamtac S3 tiene un interior espartano y más pequeño de lo que imaginas al ver su tamaño exterior. Su cambio ZF de 5 marchas es más eficaz que moderno. Y su sistema

► La plataforma extensible sirve también para superar vallas muy elevadas con rapidez. Los componentes del operativo están preparados para neutralizar cualquier situación que suponga un riesgo para la población.



▲▲ El Vamtac S3 va provisto de unas argollas preparadas para ser izado y transportado por un helicóptero Chinook del Ejército.

de tracción total permanente, con tres bloqueos de diferencial –delantero, central y trasero–, es tan competente y sus ángulos TT tan extremos que permiten al Vamtac ‘subirse por las paredes’ sin apenas esfuerzo y con una eficacia sorprendente, a pesar del extra de peso. Sin preparación el Vehículo de Alta Movilidad

Táctico del G.E.O. puede vadear pasos de agua de hasta 75 centímetros, que ya es una barbaridad; pero con una preparación específica, el Vamtac S3 puede meterse hasta 1,50 metros de profundidad, imaginamos que ya con el agua entrando a mares al interior. Y los neumáticos se pueden inflar o desinflar desde el puesto

de conducción, un arma definitiva cuando se trata de superar zonas arenosas.

Tras una demostración de cómo se puede acceder con las rampas a lo alto de un edificio con la máxima seguridad, mi ‘training day’ llega a su fin. Y la excitante experiencia me confirma dos realidades. Por un lado, que tenemos que po-

ner en valor que una marca española venda un producto tan específico y técnico a todo el mundo a precios competitivos. Y la otra, que debemos estar muy orgullosos de que cuide de nuestra seguridad en situaciones límite un cuerpo de élite como el G.E.O. Porque, visto lo visto, estamos en muy buenas manos.

URO VAMTAC S3 vs CUPRA ATECA DAVID Y GOLIAT

Aunque muchos conocen el Hummer H1, que es lo más parecido al URO Vamtac S3, puede que sigan sin hacerse una idea de lo que es el URO de los G.E.O., y como teníamos a mano un Cupra Ateca, vamos a comparar algunos datos para situar al lector. El Ateca mide 4,38 metros de largo por los 4,84 metros del S3; más de 5 metros si contamos la plataforma. El URO se mueve gracias a un motor de 6 cilindros en línea turbodiésel procedente de Steyr Motors, que en este caso rinde 218 CV de potencia; sin embargo, el Cupra Ateca se conforma con un propulsor de 4 cilindros turbo de

gasolina que eroga nada menos que 300 CV. Entre 3 y 9 toneladas puede pesar un URO Vamtac en función del blindaje y de lo que se le instale encima, y un Cupra Ateca pesa 1.615 kilogramos. Y ese peso es en parte responsable de que el URO Vamtac S3 consuma una media de unos 20 l/100 km en conducción real a 90 km/h, mientras el Cupra, con una potencia mucho mayor, ofrece un consumo mixto de 9,0 l/100 km. Eso sí, en el campo y por muy bien que va el deportivo español, el URO le deja atrás a la primera de cambio gracias a sus magníficas características TT.





CampZero es un exclusivo hotel situado en el corazón del valle de Ayas, en el norte de Italia, donde los amantes de la montaña tienen garantizada su movilidad gracias a una flota de Jeep que incluye las últimas novedades de la marca. Y pensando en la dureza invernal de ese escenario, Motor 16 viajó hasta allí.



tora al modo Snow, que garantiza la mejor motricidad incluso en las trampas más resbaladizas, como las cerradas horquillas con el 'firme' convertido en pista de patinaje. Basta con acelerar con moderación de forma continua, pues el coche hace todo lo demás... y avanza.

Pero sólo han pasado unos



Grand Cherokee, Renegade, Cherokee y Compass completan la 'flotilla' de Jeep puesta a disposición de los clientes de este exclusivo hotel. Todos pasaron por nuestras manos en algún momento, incluido el brutal Grand Cherokee Trackhawk, de 710 CV y que alcanza 289 km/h.



JEFF HINES "Habrá varios Jeep PHEV"

Jeep es la firma de crecimiento más rápido en Europa, con ventas que este año aumentarán casi un 50 % frente al 2017. Además, y como confirma Jeff Hines, director de Jeep en el mercado EMEA, la marca de FCA especializada en vehículos SUV y todoterreno "se prepara para alcanzar nuevos objetivos en 2019, empezando por la producción del Jeep Compass en la planta italiana de Melfi (ahora se fabrica en México), donde también se iniciará pronto la preproducción del Renegade híbrido enchufable", una versión que estará lista para enero de 2020. Hines anunció también que habrá variantes PHEV de Compass y Wrangler, y que el pick-up Gladiator, presentado hace unas semanas en Los Ángeles, sí se venderá en Europa. Asimismo, avanzó que hay planes para un 'baby Renegade', pues crece la demanda de B-SUV.

Diversión en blanco

Para toda la temporada de invierno 2018-2019, Jeep ha elegido CampZero, un exclusivo 'active resort' localizado en lo más profundo del valle de Aosta –la comarca de Ayas–, dedicado a los amantes de la montaña, como campo base para la 'Jeep Winter Experience', que permite a los huéspedes de este selecto hotel disfrutar de toda la gama de la firma americana en sus desplazamientos a las pistas de esquí o a los restaurantes y tiendas de la zona. Una gama, por cierto, que se ha visto renovada en profundidad durante el año que acabamos de cerrar, con ejemplos destacados como la nueva generación del Wrangler, o los Renegade y Cherokee actualizados también a fondo. Y junto a ellos, el Compass –ya se ha convertido en el Jeep más vendido en Europa, y también en España– y

el Grand Cherokee, buque insignia de Jeep cuya cuota de mercado en nuestro país es muy superior a la del resto de mercados.

La flota en cuestión aguarda en el aeropuerto de Milán, inicio de una ruta de 160 kilómetros y dos horas que nos



▲ Del Wrangler, los clientes del CampZero disponen de dos versiones: el Sahara, de carrocería larga, y el Rubicon, sin rival en utilización 'off road'.

conducirá hasta Champoluc, a tiro de piedra ya de la frontera con Suiza. El termómetro ronda los 0 grados, y una espesa niebla lo cubre todo durante la primera mitad del viaje, que comenzamos con el Wrangler Rubicon. El modelo más 'off road' del grupo se des-

envuelve bien en la autopista, donde apreciamos una mejora clara del confort de marcha en comparación con la generación anterior. Avanza de forma más lineal, la dirección tiene mejor tacto y el coche ya no es tan 'saltarín' cuando pasamos sobre irregularidades del asfalto. Confirmamos, en fin, lo que ya constatamos en julio –ver nº 1.731– cuando nos pusimos a sus mandos por vez primera. Y entonces, además, ya pudimos comprobar sus aptitudes 'off road', incrementadas pese a que ya antes eran estupendas.

Llegamos a la comarca de Ayas y el panorama es bien distinto. No hay niebla y el cielo luce despejado, la temperatura se ha desplomado hasta los 7 grados bajo cero y el entorno es completamente blanco. Nieve por todas partes, menos sobre el asfalto. Las carreteras

y las calles están limpias, y habrá que buscar vías más reconducidas para llevar al límite las capacidades de los cinco modelos de Jeep.

Anunciaban nevadas para la jornada siguiente pero ya había amanecido y lucía el sol sobre las puntiagudas cumbres alpinas. Ni rastro de esos ansiados copos cuando la caravana pone rumbo hacia terrenos más difíciles. Porque



basta con apartarse unos centímetros de la calzada y desviarse a un camino para que la nieve esté ahí: helada, brillante... Ahora conducimos un nuevo Cherokee –ver nº 1.735– dotado de sistema Jeep Active Drive Lock –in-

cluye todas las características del Jeep Active Drive II pero añade el bloqueo del diferencial trasero para una tracción superior– y no hay problema para empezar a circular sobre la nieve, esté o no pisada. Aún así, movemos la rueda selec-

minutos cuando debemos dar media vuelta. A nuestros guías locales les han informado de que las condiciones más arriba no son las idóneas, y aunque todo parece plácido e idílico, hacemos caso y regresamos por donde hemos venido. Una lástima, pues el test invernal 'de verdad' se ha quedado en unos pocos kilómetros de ruta, y eso no sabe a nada cuando dispones de 'herramientas' tan apetecibles como éstas.

Sin embargo, la nieve acude finalmente a su cita y los limpiaparabrisas de nuestro Grand Cherokee hacen horas extras para apartar los copos en la autopista que nos devuelve a Milán. Bajo el motor V8 6.2 de la versión

Trackhawk, con sus 710 CV y 88,6 mkg, que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos. Frenos Brembo, cambio automático TorqueFlite de ocho marchas... Como el test invernal no había sido el previsto, tocaba disfrutar de otro tipo de 'experiencias'; y esta máquina se presta...

'PONLE FRENO'



SAINZ SE PASA A LA PLAYSTATION

Carlos Sainz protagoniza este año la campaña de 'Ponle Freno', que trata de concienciar a los jóvenes sobre la actitud a la hora de ponerse al volante. Este proyecto —con el que Atresmedia fomenta la seguridad vial— cuenta con la colaboración de PlayStation a través del videojuego 'Gran Turismo'.

«No corras en la carretera, corre en Gran Turismo de PlayStation. En carretera, Ponle freno» es el lema con el que el piloto madrileño tratará de llegar a los jóvenes para que levanten el pie del acelerador.

ERNESTO ALTERIO

EMBAJADOR DEL PEUGEOT 508

Para Peugeot, el actor

Ernesto Alterio representa el perfil del posible comprador del Peugeot 508. Por eso, lo han elegido como embajador exclusivo de esta berlina. El director de Comunicación de Peugeot, Eduardo García



Nieto, entregó al actor una unidad de este modelo para su disfrute personal. De color blanco, tiene la tapicería en rojo y está equipado con un motor BlueHDI de 180 CV.

CON EL FÚTBOL

Los aficionados del club rojiblanco fueron los encargados de entregar los coches a la plantilla.



Los jugadores del Atlético de Madrid recibieron en el estadio Wanda Metropolitano los Hyundai Santa Fe que conducirán esta temporada. La marca es socio del club hasta 2021.

HYUNDAI SANTA FE, EL COCHE DEL ATLÉTICO DE MADRID

Los jugadores y el técnico del Atlético de Madrid, Diego Simeone, recibieron el regalo de los Reyes Magos por adelantado. El estadio Wanda Metropolitano fue el escenario elegido por Hyundai para la entrega de los Santa Fe que conducirá la plantilla rojiblanca esta temporada.

El acto, presentado por

Gonzalo Miró y amenizado por el DJ Carlos Jean, tuvo también como protagonistas a los aficionados del club, ya que fueron ellos los encargados de entregar los vehículos con matrículas personalizadas a cada futbolista.

Hyundai, que es socio del Atlético de Madrid hasta 2021, había pedido

a los seguidores del club que animaran a su equipo mandando —a través de la plataforma Hyundai Experience— una frase que identificara a cada jugador. Los ganadores pasaron una jornada con sus ídolos y abandonaron el campo en el coche, sentados en el asiento del copiloto, junto a los jugadores.

FORD NAVIDAD SOLIDARIA

Un año más, los vehículos de Ford han servido para hacer llegar los regalos de Navidad a los más necesitados. En Madrid, los tres Reyes Magos, acompañados de sus pajes, visitaron la Fundación Bobath (que atiende a niños con parálisis cerebral) al vo-

lante de tres Ford Focus, un Ford Ranger y un Ford Mustang. En Valencia, ayudantes de los Magos de Oriente procedentes de la planta de Ford en Almussafes realizaron la tradicional entrega de regalos a favor de las ONG Mamás en acción y Amigos de la Calle.



EN EL CIRCO

El nuevo Lexus UX 250h híbrido ha sido protagonista de Circlassica, en Madrid. La marca encuadra esta colaboración en las actividades de lanzamiento de su crossover compacto premium.

UN SUV CON 300 CABALLOS DE POTENCIA SAÚL CRAVIOTTO YA CONDUCE EL NUEVO CUPRA ATECA

Saúl Craviotto estrena el Cupra Ateca, el primer modelo de la nueva marca española, de la que el piragüista es embajador. Este SUV cuenta con un diseño exclusivo y equipa un potente motor de 300 CV. El propulsor se asocia a una caja de 7 velocidades y a la tracción integral 4Drive.

Todo ello le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,4 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 245 km/h. Con cuatro metales, Craviotto es el segundo mayor medallista olímpico español. También ganó en 2017 la segunda edición de MasterChef Celebrity.



Saúl Craviotto, el segundo mayor medallista español, estrena su nuevo Cupra Ateca.

ARRANCA LA FABRICACIÓN EL MISMO AÑO QUE MOTOR16

NISSAN CELEBRA 35 AÑOS DEL PATROL

El Nissan Patrol, el primer modelo que la marca japonesa fabricó en Europa, celebra su 35 cumpleaños. Llegó a España el mismo año que la revista que tienes en tus manos.

Este 2018, Motor16 ha cumplido 35 años. Los mismos que celebra el Nissan Patrol, el primer coche que la marca japonesa fabricó en Europa. Desde 1983 hasta 2001 se montaron 196.000 unidades de este modelo en la Zona Franca de Barcelona, la primera planta de la compañía en el continente. Un 4x4 que tuvo un éxito sin

precedentes, hasta el punto de que en 1988 uno de cada dos todoterrenos vendidos en España era un Patrol.

Se exportó a todo el mundo y fue el modelo que abrió el camino a la fabricación de 4x4 y pick-up en la planta española, como los actuales Nissan Navara, Renault Alaskan y Mercedes-Benz X Class.



Se fabricó en la Zona Franca de Barcelona, la primera planta de la marca en Europa.

El lanzamiento del Nissan Patrol, en el año 1983, coincidió con el de Motor16.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

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

bp Ultimate con tecnología ACTIVE

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

+ en https://compromiso.atresmedia.com/ponlefreno

+ en https://compromiso.atresmedia.com/ponlefreno

+ en https://musei.ferrari.com/en/maranello

+ en https://musei.ferrari.com/en/maranello

+ en www.hyundai.es/experience

+ en www.cupraofficial.es

+ en www.nissan.es

+ en www.ford.es

+ en www.lexusautos.es

LA PRESENCIA ESPAÑOLA SERÁ MUY AMPLIA EN MOTOS, CON 22 PILOTOS. Y TAMBIÉN EN COCHES, PUES LOS EQUIPOS INSCRITOS SON 17



Un Dakar con una de cal y mucha de arena

“Será uno de los más duros que se hayan conocido jamás”. Etienne Lavigne, el director del Dakar, lanzaba el mensaje durante la presentación de la prueba. Por primera vez en la historia la prueba se celebra en un solo país, Perú. Con una prueba eminentemente arenosa y los precedentes de la última edición, ¿será realidad o solo una declaración de intenciones?



◀ Stephane Peterhansel, Carlos Sainz y Cyril Despres, junto a los buggies de Mini con los que participarán este año.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

En verano, el Dakar estaba en peligro tras la baja de Argentina, Chile y Bolivia, escenarios de la prueba durante estos últimos años. Solo la continuidad de Perú permitió la celebración de la carrera, que quedaba muy mermeada de recorridos y variedad de paisajes. El Dakar quedaba tocado. Pero que la prime-

ra semana de la edición 2018 fuera una sorpresa generalizada marcó su desarrollo y sirvió como inspiración y base para el recorrido de la actual. «Setenta por ciento de terreno arenoso», con el mayor porcentaje de dunas en la historia de la prueba, anunciaba en su día Lavigne.

El Dakar recorrerá ahora la parte sur del país, con un trazado diseñado entre el Pacífi-

co y la cordillera andina. Sin embargo, serán etapas más largas en horas, por navegación e intensidad del recorrido. Y también más técnicas. La dureza será más concentrada, ante la reducción del kilometraje y las etapas: diez días, con menor recorrido de enlace y casi 3.000 kilómetros bajo el reloj. «Que tantos participantes se hayan inscrito significa que siguen

creyendo en la carrera» apuntaba Lavigne. Efectivamente, serán 534 divididos en 334 vehículos, cifra prácticamente similar a la del pasado año. Además, quienes se hayan retirado tendrán ahora la oportunidad de reengancharse en la segunda semana.

Desde el punto de vista deportivo, se espera la misma intensidad que en ediciones anteriores tanto en dos

como en cuatro ruedas. En 2019 destaca la ausencia de Peugeot tras sus tres años de dominio, pero no de sus protagonistas al volante. El lugar del fabricante francés será ocupado por Mini reforzado desde esta edición con la presencia de Carlos Sainz y Stephane Peterhansel, que se unen a Nani Roma. Enfrente estará Toyota con más opciones que nunca para lograr la primera victoria en este raid. Toyota Gazoo Racing Sudáfrica vuelve a la carga con los tres puntales de estos últimos años: Nasser Al-Attiyah, Giniel de Villiers y Bernhard Ten Brinke. «Después de medirnos a los Mini en el Rally de Marruecos nuestras opciones se han incrementado. Hemos visto que estábamos más cerca de los Mini que de los Peugeot de los úl-



▲ Laia Sanz continúa en el equipo oficial KTM, aunque este año apenas ha preparado la prueba a causa de algunos problemas físicos.

timos años, así que creemos que será un Dakar interesante», explicaba De Villiers ante las optimistas perspectivas del fabricante japonés.

El Toyota Hilux 4x4 de 2019 es una versión superior y más evolucionada respecto a la del pasado año, con nuevo reposicionamien-

to del motor y modificaciones en las suspensiones y ruedas, adaptadas a la nueva configuración del recorrido. Si el Hilux se muestra tan competitivo como esperan sus pilotos, un recorrido con tanta duna contará con Al Attiyah como uno de los grandes favoritos, ya que frente a Peugeot no tuvo muchas opciones en estas pasadas ediciones con el Hilux.

Mini afronta este Dakar con dos vehículos diferentes, como el pasado año. Uno de ellos, el buggie, debutó en 2018 con resultados decepcionantes. Pero el ganador de la pasada edición se hizo cargo de su evolución cuando aceptó la oferta alemana. De momento, la primera misión de Carlos Sainz fue dar la vuelta al vehículo como un guante. «Mi experiencia



SE HA REDUCIDO EL KILOMETRAJE Y EL NÚMERO DE JORNADAS; PERO LAS ETAPAS SERÁN MÁS LARGAS EN HORAS, Y MÁS TÉCNICAS



◀ Por octavo año consecutivo Petronas apoyará al equipo De Rooy Iveco en la categoría de camiones, donde también veremos a los españoles Juvanteny, Criado y Domènech con el Man del Epsilon Team.



▲ Isidre Esteve, que participa con el prototipo BV6 de motor diésel, quiere ser primero tras los equipos oficiales.



▲ Esta vez, los Toyota Hilux tienen muchas más posibilidades de éxito enfrentándose a Mini que el pasado año contra los eficaces Peugeot.



▲ Óscar Fuertes participa por segundo año consecutivo al volante del SsangYong Rexton DKR, que tan buen resultado dio en su estreno.

con los buggies me hace conocerlos bien. Aquí también ha sido como en Peugeot, el desarrollo principal lo hemos hecho nosotros. Por eso también te quiere una marca. Hay unas prioridades que hemos detectado y hemos atacado». Sainz busca su tercera victoria dakariana, y de lograrla se unirá a Stephane Peterhansel como únicos ganadores con tres marcas distintas.

Sainz se muestra muy satisfecho con el rendimiento de su nueva montura («Un cambio brutal», explica). «Pero depende de la fiabilidad. Este Mini es un coche muy nuevo que evolucionó el año pasado en el Dakar, no tiene años de evolución como el Toyota o el Peugeot. La fiabilidad es lo único que me preocupa por la falta de experiencia en la competición y no por la falta

de trabajo», explicaba el español antes de la salida.

Con la misma montura, Sainz tendrá como gran rival a Stephane Peterhansel, recuperado por Mini para esta Dakar. También ha sido rescatado Cyril Despres, quien en principio no cuenta para la victoria salvo gran sorpresa. La segunda opción para Mini será un año más Nani Roma, quien busca desquitarse de su accidente del pasado año y su temprana retirada. Aunque la naturaleza del recorrido no juega en principio a favor de su JCW Rallie 4x4, su montura también ha progresado notablemente con el nuevo motor diésel y la evolución de suspensiones para un recorrido tan arenoso. «No es el Dakar perfecto para mi coche ni para mí, me gustan dakares largos, de muchos días, donde haya altura,

barro, agua, temperaturas altas, pero no me desagrada. Será difícil, tendremos que estar muy concentrados por el nivel de tensión todo el día. No va a ser fácil. Fuera de pista los buggies son más rápidos, en las dunas nos podemos equilibrar en velocidad y ellos lo pagan más caro si cometen errores. No será por coche si no ganamos».

En el enfrentamiento entre Mini y Toyota también se puede entrometer una de las sorpresas de última hora, el francés Sebastian Loeb. Pendiente aún de ganar el Dakar, acude con una de las unidades de Peugeot de estos últimos años, un coche a priori muy competitivo para el terreno peruano. Aunque el francés ya demostró el pasado año tener problemas para seguir en la arena a Sainz y Peterhansel.

En dos ruedas, el duelo entre varias marcas también se presenta apasionante, con KTM como rival a batir un año más. La firma austríaca repite con Mattias Walkner, Sam Sunderland y Toby Price. Laia Sanz continúa en el equipo oficial, aunque este año sin el nivel de preparación de otras ediciones después de tres meses en el dique seco por varias enfermedades. KTM busca su decimoctava victoria consecutiva, pero antes de la prueba ha sufrido un revés con uno de sus aspirantes a la victoria cuando Price sufrió una caída en un entrenamiento que le ha hecho pasar por el quirófano, y su recuperación es duda para la carrera.

Para Honda, al igual que Toyota en la categoría de coches, llega una gran oportunidad. De momento, ha conseguido más victorias en 2018 que sus rivales austríacos. Sin embargo, el portugués Paulo Gonzalves, quien se perdió a última hora su participación en 2018, recientemente también su-

fría un accidente en Portugal que también le ha mandado al quirófano. En todo caso, un año más el liderazgo corresponderá al español Joan Barreda, a quien la fortuna no ha acompañado estos últimos años e intentará por fin rematar esa primera victoria que se le ha escapado en sus ocho participaciones dakarianas. El castellanense ha sufrido un año duro después de tres operaciones en la mano, pero ha organizado su temporada para llegar a punto al Dakar a pesar de no haber competido demasiado este año. Junto a Barreda, Honda cuenta también con otro aspirante a la victoria, el argentino Kevin Benavides, segundo el pasado año y de extraordinaria eficacia en el Dakar. Pero este año ha perdido el Mundial tras dos fuertes accidentes en el De-

safío Ruta 40 y el Inca, que a punto estuvieron de costarle su participación en la prueba.

Yamaha también aspira a la victoria con Adrien Van Beveren, uno de los mejores pilotos de la categoría y gran favorito tras su progresión en sus dos participaciones, a quien también se une Rodney Faggotter. Husqvarna cuenta con Pablo Quintanilla, dos veces ganador del Campeonato del mundo de Rallies Cross Country, a quien se unirá Andrew Short. Hero con Oriol Mena —debutó en la pasada y terminó séptima posición, proclamándose el mejor rookie de la carrera— y Sherco, con los hermanos Metge, también se unen a la pugna en 2019.

La presencia española en el Dakar será muy amplia un año más. En motos serán

veintidós pilotos españoles, destacando por primera vez la participación en la categoría Original —se compite sin asistencia— de la española Sara García. En coches serán diecisiete equipos. Isidre Esteve vuelve al prototipo BV6 con motor diésel y el objetivo de ser el primero tras los equipos oficiales. Óscar Fuertes llega por segundo año con el buggie de Ssangyong, el Rexton DKR, tras su magnífico debut del pasado en el que consiguió terminar a pesar de las múltiples dificultades. Cristina Gutiérrez participará por tercera vez con otra montura de superior rendimiento, el Mitsubishi Eclipse. Otro tanto ocurre con Jesús Calleja, que ha conseguido participar con un Toyota Hilux de Overdrive. Y en la cada vez más popular categoría de los 'Side by Side' debutará Dani

Solá, un clásico durante años de los rallies españoles, además de Gerard Farrés, que se despedía el pasado año de las dos ruedas para pasar a unas monturas ligeras y competitivas que pueden dar más de un susto a los prototipos dakarianos.

Sin duda, la 41ª edición puede marcar un hito en la historia del Dakar. De su resultado también dependerá su futuro. Sus organizadores trabajan ya en nuevas alternativas al recorrido, considerando incluso el retorno a África o el cambio a otro continente diferente. De momento, solo cabe comprobar si Etienne Lavigne acierta cuando anticipa que «será uno de los más duros que jamás se hayan conocido». Recordando la primera semana de la edición 2018, sabrá de lo que habla.

MATRICULACIONES EN EUROPA

LA TERCERA CAÍDA MENSUAL CONSECUTIVA COLOCA EL ACUMULADO EN LÍNEA CON 2017

Poco más de cien mil unidades (113.927 en la UE y 93.098 con Efta) separan las ventas en los primeros once meses de 2018 y 2017, diferencia mínima (+0,8 y +0,6 %, respectivamente) tras el retroceso del 8 % de las matriculaciones en noviembre (-8,1% UE+Efta). Es el tercer mes de caída consecutiva por la llegada del control de emisiones WLTP, que ha provocado la bajada en casi todos los países, incluidos los cinco grandes. Son datos de Acea (fabricantes europeos), que destaca la aportación de los mercados de Europa Central (+9,6 %) a la ligera subida acumulada de coches nuevos.

En el reparto de noviembre, Volkswagen, que baja un 10,9 %, con 265.814 entregas se mantiene como el grupo con más ventas. Detrás se coloca PSA, con 185.071 unidades (-5,8 %) y Renault cierra el terceto de los que rebasan las cien mil unidades (115.108) con un retroceso del 16 %. BMW (81.725 y -2,8 %), Daimler (80.126 y +3,3 %), Ford (71.266 y -8,2 %), FCA (67.173 y -8,1 %), Toyota (56.484 y +3,8 %), Hyundai (39.190 y -6,1 %) y Kia (36.066 y -0,1%) cierran el 'top ten' mensual.

Son los diez que más venden en el acumulado, con VW (3.381.682 y +1,6 %) por delante de PSA (2.302.491 y +36,6 %) y Renault (1.496.663 y +2,5 %), que superan el millón de unidades. Los cambios se producen detrás, con FCA (942.834 y -2,3 %) y Ford 910.391 y -2,3 %) completando las cinco primeras plazas, seguidos por BMW (909.616 y -0,2 %), Daimler (862.609 y -2,8 %), Toyota (688.749 y +5,9 %), Hyundai (494.030 y +5,0 %), Kia (453.764 y +5,3 %), Nissan (447.609 y -13,2 %), Volvo Car (275.187 y +4,7 %), Jaguar/Land Rover (191.229 y -4,9 %), y Honda (122.828 y -2,2 %) completando la lista.

Por marcas y fuera del 'top ten', por encima de dos dígitos crecen Dacia (15,1 %), Volvo (13,4 %), Jeep (29,3 %), Jaguar (38,6 %) y Lancia (13,8 %). Mientras que en la suma enero-noviembre (ver cuadro), VW, que acumula un +4,7 %, Renault (+0,6 %), Ford (-2,3 %), Peugeot (+6,5 %) y Opel (+190,1%) encabezan el ranking, destacando los crecimientos de Dacia (479.768 coches y +13,5 %), Seat (416.947 y 15,4 %), Jeep (151.406 y +57,9 %), Jaguar (73.824 y 17,1 %).

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

| | Noviembre | %18/17 | Enero/Nov. | %18/17 |
|----------|-----------|--------|------------|--------|
| VW | 131.959 | -3,6 | 1.584.461 | +3,9 |
| PEUGEOT | 74.094 | -6,4 | 893.640 | +6,5 |
| MERCEDES | 72.247 | +4,9 | 772.629 | -3,2 |
| FORD | 71.266 | -8,2 | 910.391 | -2,3 |
| RENAULT | 70.232 | -28,4 | 1.010.447 | -2,1 |
| OPEL | 64.907 | -7,7 | 815.485 | +190,1 |
| BMW | 63.279 | -3,0 | 717.181 | -0,6 |
| SKODA | 59.193 | +1,1 | 655.537 | +4,5 |
| TOYOTA | 53.119 | +4,5 | 647.065 | +6,1 |
| FIAT | 45.165 | -11,4 | 663.773 | -8,6 |

LOS MAYORES MERCADOS

| | Noviembre | %18/17 | Enero/Nov. | %18/17 |
|-------------|-----------|--------|------------|--------|
| ALEMANIA | 272.647 | -9,9 | 3.198.720 | +0,4 |
| FRANCIA | 171.611 | -4,7 | 2.008.091 | +4,7 |
| REINO UNIDO | 158.639 | -3,0 | 2.223.058 | -6,9 |
| ITALIA | 146.991 | -6,3 | 1.785.722 | -3,5 |
| ESPAÑA | 91.063 | -12,6 | 1.222.147 | +8,0 |
| POLONIA | 43.248 | +2,1 | 486.499 | +11,0 |
| HOLANDA | 34.785 | -7,4 | 423.938 | +6,8 |
| BÉLGICA | 33.819 | -14,7 | 526.435 | +1,5 |
| SUECIA | 25.813 | -20,5 | 330.729 | -4,0 |
| AUSTRIA | 23.604 | -20,1 | 321.875 | -1,8 |
| EU | 1.121.162 | -8,0 | 14.160.278 | +0,8 |
| EFTA | 37.138 | -10,6 | 425.139 | -4,7 |
| EU+EFTA | 1.158.300 | -8,1 | 14.585.417 | +0,6 |

FACONAUTO

Confusión e incertidumbre estancarán las ventas en 2019

El año que acaba de comenzar no será fácil para el mercado del automóvil, augura Gerardo Pérez, el presidente de Faconauto, la asociación de concesionarios, que coloca en 1,3 millones las matriculaciones de 2019, la misma cifra del año que acaba de terminar. Un mercado plano, con una caída del 6 por ciento en las compras de particulares y un crecimiento de solo el 4 % en el canal de empresas, sin variaciones en las operaciones de los alquiladores. Previsiones que para la patronal de los concesionarios suponen técnicamente un retroceso del mercado este año, retroceso que estará en función de los cambios normativos y de fiscalidad que anuncia el Gobierno, como el incremento de los impuestos al gasóleo o las restricciones al tráfico que imponen las ciudades. Intenciones que confunden al usuario y merman aún más la confianza de los consumidores.

Pérez también resalta el proceso de modernización emprendido por los concesionarios, que en los próximos dos años invertirán dos mil millones de euros (+8,5 %) y podrían generar 21.000 empleos. Pero para poder abordar esas inversiones es necesario un marco de seguridad jurídica, pues hay marcas que están modificando los contratos, reservándose la venta online con los clientes.



PRODUCCIÓN

Menos coches por falta de motores

La falta de motores homologados bajo la nueva normativa de emisiones ha reducido un 13,7 % la producción de las plantas españolas respecto a noviembre de 2017, bajada que debe recuperarse en los próximos meses. Han sido 256.874 unidades, que colocan el acumulado (2.673.170) prácticamente al nivel del año anterior (-0,03 %). La ralentización de la producción ha llevado 210.040 vehículos fuera de nuestras fronteras, que suponen -14,4% que el noviembre anterior. Los 2.183.243 unidades acumuladas suponen -0,24 %.



RENAULT

Llega el renovado Kadjar, el SUV compacto fabricado en Palencia

Este mes se inician las entregas del todocamino francés actualizado, que se fabrica en Palencia para cincuenta países diferentes. Once versiones diferentes integran la oferta del renovado Kadjar, que cuenta una nueva

gama de motores que ofrecen un mayor rendimiento y eficiencia, cambio manual de seis relaciones o EDC de doble de embrague de siete, el sistema 4x4 que permite circular con tres modos diferentes y el nuevo acabado

Black Edition, que puesta por la deportividad con tapicería Alcantara, techo y retrovisores en negro, llantas de aleación de 19 pulgadas nuevas y protección delantera y trasera. También añade nuevos asistentes de conducción, como el control de velocidad inteligente que reconoce los límites de las señales por medio de una cámara frontal y del sistema de navegación, adaptándose el vehículo a la velocidad legal de inmediato.

| PRECIOS | |
|----------------------------------|----------|
| Life GPF Tce 140 CV | 21.568 € |
| Intens GPF Tce 140 CV | 23.086 € |
| Intens GPF Tce 140 CV EDC | 24.466 € |
| Zen GPF Tce 140 CV | 25.294 € |
| Zen GPF Tce 140 CV EDC | 26.674 € |
| Zen GPF Tce 160 CV | 26.398 € |
| Zen GPF Tce 160 CV EDC | 27.778 € |
| Black Edition GPF Tce 160 CV | 27.870 € |
| Black Edition GPF Tce 160 CV EDC | 29.250 € |
| Intens Blue dCi 115 CV | 24.556 € |
| Zen Blue dCi 115 CV | 26.764 € |

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

TOYOTA

Yaris Limited Edition, 20 aniversario

Las dos décadas del Yaris se celebran con una edición limitada pintada en el color dorado del primer Yaris, pero modernizada con acabado bi-tono en gris oscuro. Cuenta con múltiples detalles identificativos -llantas de aleación de 16 pulgadas en gris, molduras laterales en gris grafito, parrilla frontal, tapicería exclusiva, alfombrillas negras con ribetes plateados, el anagrama 'Y20' en cuadro y respaldo de asientos...- Lo propulsa el sistema híbrido eléctrico de 74 kW (100

Sólo 200 unidades para España
Disponible por 18.600 €
(17.700 € financiado)



CV), y va equipado con Toyota Safety Sense, techo panorámico Skyview, climatizador bi-zona, cámara de visión trasera, control de crucero y Toyota Touch 2 con pantalla táctil de 7 pulgadas.

SKODA

Kodiaq RS, el potente SUV checo llega a España

Con un precio de partida de 50.750 euros, que se convierte en 43.500 euros con campañas y financiación -47.100 sin financiarlo- ha llegado al mercado español el primer SUV de la firma checa con las siglas RS. Un SUV de cinco o siete plazas movido por un biturbo de 240 CV -el propulsor diésel más potente utilizado en la historia de Skoda-, con tracción total de serie y cambio de doble embrague DSG de siete marchas. Puede que sea el Skoda más equipado de la historia, con deportivos asientos tapizados en cuero y Alcantara, Cockpit Virtual, climatizador bizona, llantas Xtreme

de 20 pulgadas, iluminación Full LED y un largo etcétera, al que se añaden elementos opcionales como techo panorámico (1.195

Por 43.500 € con campañas y financiación



euros), paquete de asistentes a la conducción (1.750 euros), sistema de audio Canton (410 euros) o pantalla Columbus táctil (1.245 euros). Como parte de la campaña de lanzamiento se incluye el sistema de navegación Amundsen con conexión a internet integrada y el portón trasero eléctrico.

EUROCYBCAR

SEGURIDAD FRENTE A LOS CIBERATAQUES

El primer test que verifica la ciberseguridad de los vehículos nuevos ha sido desarrollado por una empresa española. Se llama Eurocybcar y está ubicada en el Parque Tecnológico de Álava, en el municipio de Miñano. Su objetivo es comprobar la protección del vehículo frente a los ataques contra sus sistemas conectados y valorar cómo esas acciones afectan a la seguridad y privacidad de los pasajeros y la integridad de los sistemas. Sistemas (wi-fi, llave inteligente, bluetooth...) que pueden aprovechar los crackers.



EURO REPAR

SEGURO PARA NEUMÁTICOS

IMA Ibérica Asistencia, especializada en atención técnica en carretera y servicios a la persona, y Euro Repar Car Service, del Grupo PSA, ofrecen un seguro para neumáticos de la gama Eurorepar Reliance. Cubre la reparación o sustitución de la cubierta en caso de rotura, deformación, pinchazo o reventón diagnosticados por un taller Euro Repar Car Service durante los doce meses posteriores a la adquisición del neumático. Se trata de un valor añadido a la garantía y calidad de una red de mantenimiento y reparación de automóviles con más de setecientos talleres multimarca en España.





¿Qué va a pasar en 2019 en el mercado de empresas?

Llevamos varios años en los que no dejamos de hablar de conceptos como movilidad, ciudad inteligente, coche compartido, conectado, autónomo, EV, PHEV, mild hybrid, híbrido a gas, dieselgate... Son conceptos que llevan aparejados un cambio de tecnología, modo de uso y cambio de perfil de cliente, en lo que sobrevuela otro concepto, la disrupción, que en ambientes 'tecnológicos' se le da un enorme valor y que aplicada al sector auto, creo que es buena en las dosis adecuadas.

Un sector con la capacidad productiva instalada, la capacidad de innovación tecnológica y la red de distribución creada, formada y profesionalizada actuales será actor del cambio, y asumirá su papel, un poco antes o después, pero lo asumirá. Y será pieza clave para generar las economías de escala que aseguren el cambio y el acceso masivo a las nuevas generaciones de automóviles que llegarán.

Y mientras tanto, ¿qué va a pasar en el mercado de empresas?

En línea con las previsiones economi-

cas de crecimiento para 2019, y si no ocurre nada 'raro' a nivel mundial, como Brexit duro, guerra comercial USA-China..., habrá una desaceleración en las matriculaciones de empresas y renting, una corrección de los valores residuales de los diésel, con la consiguiente subida de las cuotas mensuales en el caso de renting, y mayor presión sobre las condiciones de compra de los fabricantes para suavizar el impacto de un menor valor residual.

En las flotas de rent a car, es previsible que bajen las matriculaciones, al disminuir, como ya ha ocurrido de forma ligera este año, el volumen de turistas que llegan a España. Este turismo está recuperando destinos mediterráneos muy competitivos y en los que la situación política se ha ido normalizando, como son Túnez o Turquía.

Subirán las matriculaciones de empresa/flota 'tácticas', que son las originadas por fabricantes y redes de distribución para uso propio y para amortiguar el descenso de los otros canales de venta.

Ante este escenario, la elección de los vehículos de flota para 2019 y años sucesivos, para aquel que quiera 'ajustar' los costes de los vehículos de empresa, va a requerir de un análisis más profundo y de un ejercicio de planificación mayor al de otros ejercicios: unos determinados modelos y/o combustibles para una parte de la flota, incluso diferentes modalidades de compra o uso, introducción de coches compartidos en la flota, atención a cómo facilitar la movilidad de los empleados más allá de facilitar el vehículo... en fin, un 2019 que espero os llegue cargado de nuevas ideas de movilidad e imaginación, ¿nos movemos?

Ricardo Martín

Director de Desarrollo de Negocio en baiback

MOVISTAR CAR

COCHE CONECTADO

Se llama Movistar Car y es la oferta Telefónica para dar conectividad al coche, con una red wifi exclusiva de 3GB al mes, que permite conectar hasta cinco dispositivos para navegar sin consumir datos de la tarifa móvil, genera llamadas de emergencia y ofrece diagnóstico y localización del vehículo. La comercialización se iniciará en febrero, pero ya se pueden realizar las reservas en www.movistar.es/movistarcar para disponer de ese pequeño dispositivo, que hace el coche más seguro e inteligente mediante una aplicación en el móvil para gestionar los servicios asociados. Disponible para los coches de gasolina fabricados a partir de 2004 y los diésel a partir de 2005, el alta cuesta 20 euros, más 3 euros al mes, incluido IVA.



TOYOTA

ADAPTACIONES A MEDIDA

Con su programa «Toyota Se Adapta» la filial española satisface cualquier necesidad de movilidad de sus clientes, se trate de personas con movilidad reducida, necesidades específicas de los que tienen en el vehículo su herramienta de trabajo o exigencias de los más aventureros. Adaptaciones y transformaciones que responden a las expectativas de los amantes del ocio y el tiempo libre, configuran vehículos taller o isotermos, aportan soluciones con comerciales personalizados o satisfacen las necesidades de accesibilidad de las personas con movilidad reducida.



SEAT

Más equipamiento para el Alhambra

Novedades de equipamiento llegan a la gama Alhambra, que se actualiza con nuevos acabados y más tecnología y seguridad incluida de serie en todas sus versiones, como el asistente de frenada de emergencia con detección de peatones 'Front Assist', el cambio involuntario de carril 'Lane Assist' o el aviso de cinturones desabrochados en todas las plazas. No-

vedad también son los acabados Xcellence y FR-Line, y el plus de las versiones Travel Edition de mejora de los cuatro acabados (831 euros en el Reference, 1.247 euros en el Style, 2.078 euros en el Xcellence y 904 euros en el FR-Line, que va ligado al Reference Travel Edition).

Aplicando descuentos y finan-

| PRECIOS | |
|---|----------|
| 1.4 TSI 150 CV St&Sp Reference | 35.560 € |
| 1.4 TSI 150 CV St&Sp Style | 38.410 € |
| 1.4 TSI 150 CV DSG-6 St&Sp Style | 40.630 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV Ecomotive St&Sp Reference | 37.630 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV Ecomotive St&Sp Style | 40.600 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV DSG-6 Ecomotive St&Sp Style | 42.810 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV Ecomotive St&Sp Xcellence | 42.390 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV DSG-6 St&Sp Xcellence | 44.600 € |
| Travel Edition | |
| 1.4 TSI 150 CV St&Sp Reference | 36.391 € |
| 1.4 TSI 150 CV St&Sp Style | 39.657 € |
| 1.4 TSI 150 CV DSG-6 St&Sp Style | 41.877 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV Ecomotive St&Sp Reference | 38.461 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV Ecomotive St&Sp Style | 41.847 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV Ecomotive St&Sp Xcellence | 44.468 € |
| 2.0 TDI CR 150 CV DSG-6 St&Sp Xcellence | 46.678 € |

VOLKSWAGEN

Edición limitada en el lanzamiento del T-Cross

Tres niveles de equipamiento y dos motorizaciones, de momento, configuran la gama del nuevo T-Cross, que Volkswagen ha comenzado a producir en Navarra. Desde el nivel de entrada la dotación es amplia, con Lane Assist y Front Assist, además del volante multifunción, para acabar en el Sport con faros de LED diurnos y de carretera, cámara de visión trasera Rear View y Digital Cockpit. También con el motor más potente (115 CV) y los dos acabados superiores el cambio manual de seis marchas se puede sustituir por el DSG de siete velocidades (1.210 euros).

Para los primeros 300 compradores la oferta se amplía con el First Edition. Asociado al 1.0 TSI de 115

CV y cambio manual de 6 marchas, completa el acabado Sport con: Light Assist, Navegador Discover Media y paquete Design Negro (llantas de aleación de 18" en Black Admantium, lunas tintadas, retrovisores en negro, asientos en diseño Diag, apoyos lumbares, inserciones en el tablero y sonido Beats).



| PRECIOS | |
|------------------------|----------|
| 1.0 TSI 95 CV Edition | 18.990 € |
| 1.0 TSI 95 CV Advance | 20.625 € |
| 1.0 TSI 115 CV Advance | 21.315 € |
| 1.0 TSI 115 CV Sport | 23.230 € |

T-Cross First Edition: 22.500 € descuentos incluidos

CONTINENTAL

75 AÑOS EN ESPAÑA

El ejercicio en el que cumple sus 75 años en el país, Continental España cerrará con una facturación de 380 millones de euros, la misma cifra de 2017, tras un año duro por el descenso de ventas de neumáticos de primer equipo motivado por la caída de la producción de automóviles. Lo anunciaba Jon Ander García, el director general de Continental Tires España, resaltando el buen comportamiento del segmento de reemplazo, con un aumento por encima del mercado en todas las divisiones. La filial española confía en recuperar la senda de crecimiento en 2019, con un 5% de subida de ventas. Continental España nació el 31 de diciembre de 1943 como Continental Industrias del Río en Coslada (Madrid), manteniendo un crecimiento exponencial en los últimos veinte años, que la ha llevado a pasar del medio millón de neumáticos al año a los ocho millones de 2018.



¿Buscas trabajo?

Si tienes experiencia y te apasiona el mundo de la automoción, envía tu CV a 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 (León)
- 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-empleo



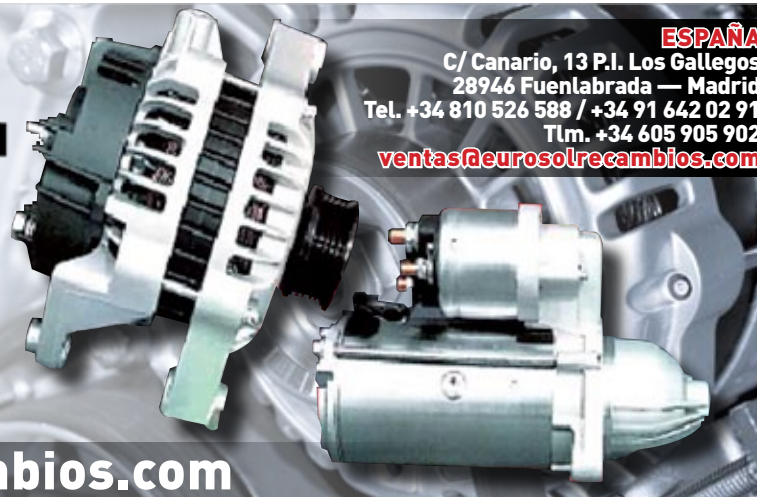
EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com

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



GRUPO PSA

PROPIETARIO TOTAL DE EMOV

La apuesta por la movilidad sostenible en la Península Ibérica del grupo francés le ha llevado a convertirse en el único propietario de emov, tras la adquisición de la participación de Eysa en la joint-venture creada por ambas empresas. Lanzado hace dos años, emov cuenta con más de 200.000 usuarios y un parque de 600 Citroën C-Zero en Madrid y 150 en Lisboa, el vehículo eléctrico elegido por Free2Move, la marca de movilidad del PSA, para su compañía de carsharing. Free2Move inició su actividad en 2016, y desde finales de 2018 también opera en Wuhan (China), París (Francia) y Washington (EE.UU.).



GANVAM

PROVEEDOR DIRECTO DE DISTINTIVOS AMBIENTALES

En un plazo de 48 horas desde la confirmación del envío, la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (Ganvam) proporciona los distintivos ambientales de la DGT de vehículos nuevos, de ocasión y parque circulante, de forma sencilla, rápida y a precio competitivo. Se realiza a través de GANVAMStore, la plataforma tecnológica conectada con Correos y la DGT, que recopila las matrículas y facilita a los usuarios obtener tantos distintivos como necesiten a través del servicio premium de Correos y la entrega certificada.



DS
DS 3 Crossback,
premium de verdad

La marca premium de PSA abre los pedidos del DS 3 Crossback, el SUV que destaca por su nivel de personalización con dieciséis versiones para elegir y múltiples combinaciones de colores y materiales para el interior y exterior. Además de ser el primero en usar la nueva plataforma del grupo para vehículos urbanos, también estrena

tecnologías como los proyectores DS Matrix LED Vision, tiradores de las puertas escamoteables que se despliegan automáticamente o el puesto de conducción totalmente digital. Se unen sistemas de ayuda a la conducción, como la conducción autónoma de nivel 2. Cuatro acabados y la serie especial de lanzamiento La Première se

PRECIOS

| | |
|-------------------------------------|----------|
| PureTech 100 Man. Be Chic | 24.700 € |
| PureTech 100 Man. So Chic | 26.800 € |
| PureTech 100 Man. Performance Line | 27.600 € |
| PureTech 130 Auto. Be Chic | 31.800 € |
| PureTech 130 Auto. So Chic | 27.700 € |
| PureTech 130 Auto. Performance Line | 29.800 € |
| PureTech 130 Auto. Grand Chic | 30.600 € |
| PureTech 130 Auto. La Première | 34.800 € |
| PureTech 155 Auto. So Chic | 37.700 € |
| PureTech 155 Auto. Performance Line | 31.200 € |
| PureTech 155 Auto. Grand Chic | 32.000 € |
| PureTech 155 Auto. La Première | 36.200 € |
| BlueHdi 100 Man. Be Chic | 39.100 € |
| BlueHdi 100 Man. So Chic | 25.700 € |
| BlueHdi 100 Man. Performance Line | 27.800 € |
| BlueHdi 100 Man. Performance Line | 28.600 € |

SSANGYONG
Rexton 2019,
4x4 desde el primer nivel

La marca coreana actualiza la cuarta generación de su todoterreno de cinco y siete plazas adecuando la oferta a la demanda de los conductores europeos, con la posibilidad de asociar el acabado Line a la tracción 4x4 conectable. Opción disponible desde 30.100 euros si se aplican los descuentos por campaña (2.000 euros) y financiación

PRECIOS

| | |
|-------------------------------------|----------|
| D22 DTR 4x2 Line (5 Plazas) | 30.000 € |
| D22 DTR 4x2 Premium (7 Plazas) | 36.600 € |
| D22 DTR 4x4 Line (7 Plazas) | 33.100 € |
| D22 DTR 4x4 Premium (7 Plazas) | 40.200 € |
| D22 DTR 4x4 Limited Aut. (7 Plazas) | 47.900 € |

(1.000 euros). Novedad también es el sistema de tratamiento de gases SCR con depósito AdBlue en el diésel



Descuento financiación -3.000 €

D22, que cumple con la normativa Euro6D, así como la incorporación de serie del paquete de seguridad activa SsangYong SASS en toda la gama. Se une la llegada al acabado tope de gama Limited de llantas de nuevo diseño y el sistema Smart Key con sensor capacitivo en la manilla de la puerta. Además, estrena un sistema de acceso que permite deslizar el asiento del acompañante desde la puerta trasera para facilitar el acceso a la tercera fila, y el ajuste lumbar eléctrico del conductor es ahora de cuatro vías.

AUDI
Llega el Q3,
con seis variantes para elegir

Tres motores de gasolina y dos diésel, combinados con cambio manual de seis marchas o transmisión automática S-Tronic de siete, y tracción delantera o total quattro, integran la oferta en España del SUV alemán, que ofrece un extenso equipamiento de serie en el que no faltan faros con tecnología LED, llantas de aleación ligera de 17 pulgadas, climatizador de

confort bizona, sistema MMI Radio plus con pantalla MMI touch de 22,3 centímetros o equipo de radio con seis altavoces. Se añaden sistemas de asistencia como Audi pre-sense basic y Audi pre-sense front, o aviso de salida involuntaria de carril con alerta de cambio de carril. También son de serie Audi Connect Safety & Service, con llamada de emergencia, MyCarManager y MyService. Varios paquetes opcionales completan la oferta.

PRECIOS

| | |
|---------------------------------|----------|
| 35 TFSI 150 CV | 35.920 € |
| 35 TFSI 150 CV S tronic | 38.310 € |
| 40 TFSI 190 CV Quattro S tronic | 41.170 € |
| 45 TFSI 230 CV Quattro S tronic | 47.360 € |
| 35 TDI 150 CV S tronic | 37.390 € |
| 40 TDI 190 CV Quattro S tronic | 42.050 € |



OPEL Y REPSOL APUESTAN POR EL GLP
En la cadena de producción

Montar, desmontar y volver a montar, tres operaciones que se convierten en una cuando la transformación a GLP se realiza directamente en la línea de producción. Lo hace PSA en su planta de Figueruelas, donde los Corsa y Mokka X más ecológicos se integran en la cadena de montaje como una versión más.

M. J. Beneit | mjbeneit@motor16.com

Reducción de costes de fabricación y rapidez en la entrega son las bazas principales que ha logrado Figueruelas al integrar el GLP en la cadena de montaje y convertirse en la única factoría española en la que se hacen vehículos propulsados por AutoGas. Un trabajo «de fábrica» que evita el viaje a los centros de transformación externos de Alemania e Italia donde los Opel se convierten en BiFuel Gasolina/GLP. El proceso se inició en 2013 con ingeniería y tecnologías desarrolladas en la planta, donde ahora uno de cada seis Corsa y uno de cada dieciséis Mokka X, que salen de la cadena de montaje, es GLP. Frente a las poco más de 8.000 unidades de AutoGas que se hicieron el año en que se fabricó el primer Corsa GLP, 2018 ha cerrado sobrepasando las 24.000, de las que el 20,4 % se quedaron en el mercado interior, frente al 5 % del año anterior.

Un aumento acorde con el crecimiento exponencial de las matriculaciones de AutoGas en España, por el que también apuesta fuertemente Repsol, que abandera cuatrocientas de las

seiscientas estaciones de servicio que expenden ese combustible. Red que permite cruzar el país sin recurrir a otro combustible y que en 2020 deberá superar los 1.200 surtidores, cuando se prevé que el parque de estos vehículos calificados 'Eco' por la DGT alcance las 250.000 unidades.

Opel cuenta con una de las gamas mas completas del mercado –tres modelos–, con el Corsa líder de ventas entre los particulares, con cerca de 1.600 coches vendidos en los diez primeros meses del pasado año, cifra que representa +320% sobre 2017. No en vano, la marca alemana ofrece las versiones de GLP a precios similares a sus equivalentes de gasolina –ver cuadro– y con el equipamiento específico imprescindible para este tipo de vehículos que, ade-

más de suponer un ahorro en combustible del 40 % respecto a un modelo de gasolina, cuestan menos de mantener y reducen la contaminación por sus emisiones mínimas de partículas, óxidos de nitrógeno y CO₂. Y en cuanto a la utilización, la duplicidad de alimentación del motor supone doblar la autonomía –hasta 1.400 kilómetros–, sin menoscabo de rendimiento, confort de conducción, prestaciones y fiabilidad, que se mantienen en los niveles del equivalente con combustible convencional. Se une un repostaje similar al de un vehículo con mecánica tradicional en tiempo y comodidad para el que el fabricante ofrece dos adaptadores de llenado.

Con 26 millones de vehículos (15 de ellos en Europa), el AutoGas es el combustible alternativo

COMPARATIVA DE PRECIOS*

| | Gasolina | GLP | Diferencia |
|---|----------|----------|------------|
| Adam Glam 1.4, 87 CV | 10.500 € | 11.800 € | 12,38% |
| Corsa Expression Pro 1.4, 87 CV | 9.500 € | 9.900 € | 4,21% |
| Corsa Selective 120 Aniversario 1.4, 87 CV | 10.500 € | 10.900 € | 3,80% |
| Corsa Design Line 1.4, 87 CV | 11.000 € | 11.400 € | 3,63% |
| Mokka X Selective 1.4 turbo 4x2, 140 CV | 16.900 € | 17.000 € | 0,59% |
| Mokka X 120 Aniversario 1.4 turbo 4x2, 140 CV | 18.200 € | 18.200 € | 0% |
| Mokka X Design Line 1.4 turbo 4x2, 140 CV | 18.500 € | 18.500 € | 0% |

* Aplicados descuentos.



▲ Motor y canalizaciones son las partes específicas en el montaje de una versión GLP, que una vez terminada pasa por una serie de comprobaciones técnicas para verificar que la instalación es perfecta.

más utilizado en el mundo. Con él se mueven en España cerca de 70.000 coches, con un aumento exponencial de las matriculaciones, que triplicaban en los diez primeros meses de 2018 –15.321 unidades– el total de 2017.

CARTA
DE LA SEMANA

SEAT ATECA 1.0 TSI 115 CV ¿SON SUFICIENTES?

Paula G.

Estoy buscando un coche principalmente para la ciudad. En un concesionario de Sevilla me dejaron probar el Seat Ateca 1.0 TSI y el diésel, pero no sé si esa versión de gasolina se quedará luego muy corta en cuanto a motor. ¿Ustedes qué opinan? Muchas gracias.

RESPUESTA

Vamos a tratar de ayudarte ante el 'dilema' que planteas, aunque si has probado las dos versiones tu percepción personal seguramente sea la que prime. En cualquier caso te damos a conocer nuestra opinión con datos objetivos de rendimiento, ya que por nuestras manos han pasado las dos variantes, tanto el 1.0 TSI de 115 CV como el 1.6 TDI con la misma potencia. El primer punto que nos llama la atención es que si lo vas a utilizar principalmente por ciudad, los 115 CV del TSI son ideales y te sobra 'caballería'. Este propulsor es modesto en cilindrada y presenta un bloque de tres cilindros, pero su rendimiento es notable. Te decimos esto porque el siguiente paso en gasolina ya son 150 CV, y por lo que intuimos, el salto es demasiado grande. Por lo tanto, mantenemos el pulso frente al TDI de 115 CV. El turbodiésel es un bloque ya de cuatro cilindros que funciona algo más redondo, pero

eso no quiere decir que sea más agradable. Los dos motores van asociados a un cambio manual de seis velocidades, por lo tanto vamos con los fríos números. El diésel ofrece un par máximo más elevado y, además, lo entrega a un menor número de vueltas. Son diferencias significativas: 20,4 mkg entre 2.000-3.500 rpm para el TSI frente a los 25,5 mkg entre 1.500 y 3.250 vueltas en el TDI. Esto implica que tenga una mejor respuesta a bajas revoluciones y eso se agradece en el día a día cuando te muevas por la urbe, además de firmar unos consumos más atractivos. Sin embargo, el 1.0 TSI es un propulsor muy agradable que se defiende de maravilla porque al montar un pequeño turbo de muy baja inercia la respuesta al acelerar es muy rápida. Y para demostrar su gran rendimiento nos valemos de las mediciones realizadas por nuestro correvit en nuestro circuito habitual cerrado al tráfico.

Primer punto: la versión de gasolina acelera mejor que el diésel, tanto en el paso de 0 a 100 km/h (10,8 segundos frente a 11,2) como en cubrir los 400 o los 1.000 metros desde parado. Pero como no creemos que vayas a ir de 'carreras' te damos los sorprendentes datos registrados en cuanto a recuperaciones se refiere, a la postre, los que interesan de verdad en una conducción diaria. Y decimos sorprendentes porque a la hora de recuperar de 80 a 120 km/h en cuarta y en quinta velocidad, también el TSI ha logrado mejores tiempos, con diferencias incluso de hasta 1,5 segundos. Esto quiere decir que tiene mejor respuesta a la hora de realizar, por ejemplo, un adelantamiento. Otra cosa es si recuperamos desde muy baja velocidad (a 40 o 50 km/h), sobre todo en sexta; en ese escenario, el mayor par del diésel se hace notar, pero son situaciones demasiado exigentes que difícilmente se practican. Los números, números son, pero son mejores en general en el caso del TSI. Otra cosa es que cuando tuviste la ocasión de probarlos tuvieras un mejor 'feeling' con el diésel, y eso también cuenta porque al fin y al cabo eres tú la que vas a conducir el vehículo. Sin embargo, si nos pides nuestra opinión, no tienes que tener miedo de que el motor 1.0 TSI sea modesto en cilindrada y en cilindros, salvo que siempre lleves el coche cargado a tope y te muevas también asiduamente por carreteras sinuosas o puertos de montaña. En esos escenarios sí echarás en falta algo más de 'carácter', y te obligaría a dar el salto a la variante TSI de 150 CV. Pero, si como nos dices, te mueves por ciudad y sus alrededores, además de tramos de autopista o autovía, el TSI de 115 CV parece mucho más apropiado, y si la duda es respecto al diésel con la misma potencia, ya ves que aunque tenga más cilindrada, cede en muchos aspectos frente al cronómetro. Eso sí, consumirás menos, pero el precio de partida también es más caro —alrededor de 2.600 euros más a igualdad de equipamiento, una cifra a tener en cuenta si no haces muchos kilómetros—. En definitiva, elige la versión que más te agrade y con venza, pero no tengas miedo de quedarte corta con el de gasolina.

CONSULTAS RÁPIDAS

ASIENTOS DE SEGUNDA FILA GIRATORIOS, ¿ES LEGAL EN MARCHA?

José Febrer

En la segunda fila de algunos modelos, sobre todo de tipo 'Van' destinados al transporte de personas o los 'camper' para la familia y el ocio, nos encontramos con configuraciones de dos o tres asientos que se puede girar 180 grados para enfrentarse con la tercera fila. En parado, lógicamente, no hay problema. También lo podemos hacer en

marcha, siempre y cuando los anclajes de los cinturones de seguridad estén fijados a los propios asientos. Pero si los anclajes se encuentran en los laterales, fijados a la carrocería o al techo, no será posible circular con las butacas en sentido contrario al de la marcha.

TIEMPOS DE RECARGA ¿IGUALES?

Antonio Vega

Efectivamente los datos que viste en la ficha técnica del

primer contacto que tuvimos hace unos días con el nuevo Kia e-Niro eléctrico son correctos. Es cierto que llama la atención que la variante con una capacidad de batería de 64,0 kWh necesite 42 minutos para cargar hasta un 80 por ciento en una toma de 100 KW, el mismo tiempo que la versión con batería de 39,2 kWh, que ofrece menos potencia (136 CV frente a 204 CV), prestaciones y autonomía (289 kilómetros frente a 455). Un misterio, pero nos aseguran en Kia que es así...

CONSULTAS RÁPIDAS

SI ME LLEGA UNA DENUNCIA POR UNA INFRACCIÓN COMETIDA MIENTRAS EL VEHÍCULO SE ENCONTRABA EN EL TALLER, ¿QUIÉN ES EL RESPONSABLE?

Las denuncias que no pueden ser entregadas en el acto al conductor, siempre deben ser notificadas posteriormente al propietario del vehículo, para que pueda proceder a identificar al responsable. En el caso de que el vehículo se encontrase en el taller en el momento de la denuncia, el propietario del citado vehículo, cuando recibiese la notificación de la denuncia, debería presentar un escrito indicando que se encontraba en el taller, facilitando los datos de dicho taller e, incluso, sería recomendable que aportase la factura correspondiente donde constase el tiempo de estancia en el taller, con día y hora de entrada, así como día y hora de entrega tras la reparación. De esta manera se estaría trasladando la obligación de identificar al propio taller, quien recibiría nuevamente la notificación de la denuncia y quien debería proceder a identificar, como conductor del vehículo, a la persona que hubiese circulado, con el mismo, el día y hora de la presunta infracción. Hay que recordar que en ese caso el taller pasaría a tener la responsabilidad de identificar al conductor del vehículo, y en caso de no hacerlo, o de hacerlo de forma deficiente, podría ser sancionado con una multa por incumplir la obligación de identificar, por importe del doble o del triple de la inicial, según que esta fuese leve, grave o muy grave, respectivamente.

BUENA PREGUNTA

NO SE PERDERÍAN LOS PUNTOS, PERO SE PUEDE TRIPLICAR LA CUANTÍA DE LA SANCIÓN

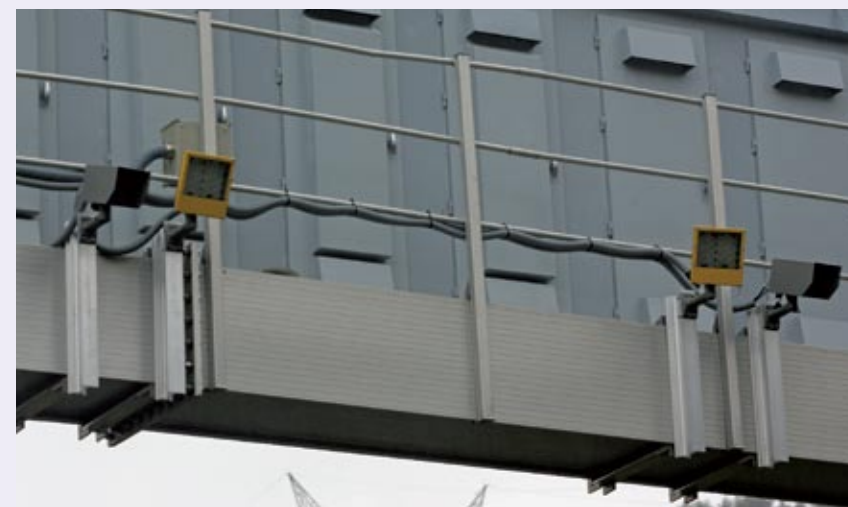
Si en una multa con pérdida de puntos me piden que identifique al conductor y no lo hago, ¿me quitan a mí los puntos?

RESPUESTA

Siempre que se notifica al propietario del vehículo una multa se plantean dos opciones respecto a la posible identidad del conductor. La primera es que sea un requerimiento obligatorio, donde el titular, incluso aunque coincida con el conductor, tenga que identificar a dicho conductor o identificarse a sí mismo, contestando mediante escrito debidamente registrado al efecto. La segunda posibilidad es que en la propia notificación ya le indiquen que sólo deberá identificar de ser otra persona quien condujese, pero no deberá hacerlo de ser el propio titular. En el primer caso, cuando es obligatorio identificar aunque sea uno mismo, si no se contesta debidamente al requerimiento, nadie perderá los puntos, la multa inicial se archivará sin ninguna sanción, pero se generará una nueva multa al propietario

por incumplir la obligación de identificar, cuya cuantía respecto a la multa inicial podrá ser del doble en las multas leves, o del triple en las multas graves o muy graves, por lo que la multa en este caso podría alcanzar la cantidad de 1.800 euros.

Por el contrario, en el segundo de los casos, cuando no es obligatorio identificarse a uno mismo, de no contestar facilitando los datos de otra persona que condujese el vehículo, sí se entenderá que el propio titular sería el conductor, y en ese caso sí podría perder los puntos. Por eso es muy importante que cuando se recibe una notificación de denuncia se lea, detenidamente y prestando mucha atención, el texto adjunto a los datos de la propia denuncia, porque dicho texto podría ser mucho más importante que los propios datos y podría generar consecuencias peores de no cumplirse exactamente con lo que se requiere en la propia notificación. De ahí que recomendamos que se consulte siempre a un profesional de la materia.



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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.comLEGALITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com

LEGALITAS.COM

Mondeo, el coche mundial de Ford, mejor coche del año en Europa

La estrategia de Ford de crear un coche mundial daba frutos a la primera. El Ford Mondeo era elegido Coche del Año en Europa.

Un reportaje recorría la tristemente famosa 'Ruta del Bakalao' que hace 25 años era un semillero de accidentes y víctimas por el tráfico debido a la mezcla de alcohol y coche.

Pero el gran protagonista de esta revista era el Ford Mondeo. La berlina de la marca americana, con la que esta iniciaba una estrategia de lanzar modelos globales, triunfaba



por escaso margen en el premio al Coche del Año en Europa. Nosotros probábamos y analizábamos toda la gama del Mondeo.

Otro premio, esta vez el del Coche del Año en España del diario ABC, registraba un insólito empate: el Citroën Xantia y el Renault Twingo compartirían el galardón.

Entre las novedades, nuevas versiones turbodiésel para el Peugeot 306, al que llegaba un

clásico, el motor de 92 caballos.

La comparativa, entre dos berlinas con un toque de distinción. El Alfa 155 1.7 TS (2,02 millones y 115 CV) y el Rover 416 GSI (2,20 millones y 111 CV). El italiano brillaba por su comportamiento y el inglés por el rendimiento y suavidad.

Finalmente, Carlos Sainz nos contaba en una entrevista todos los entresijos de su fichaje por Subaru.



LA PORTADA

Nº 529

FECHA

7-12-1993

HABLAMOS DE

Protagonismo absoluto en nuestra portada para el Ford Mondeo, tras alzarse con el galardón como mejor Coche del Año en Europa 1994. El modelo del óvalo llegaba dispuesto a hacer historia. Junto a él, las confesiones de Carlos Sainz tras su fichaje por Subaru y el reportaje sobre la peligrosa 'Ruta del Bakalao'.



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

Serie 3 Compact, llega lo más pequeño de BMW

El éxito del Serie 3, llevaba a la marca alemana a buscar más variantes para crecer y popularizarse. Así nació el Serie 3 Compact, un precursor del Serie 1.

La influencia de la Fórmula 1 en la industria del automóvil es innegable; y se ha traducido en algunos modelos que nacieron con este marchamo: de los populares Mini Cooper al

Renault Clio Williams pasando por el imponente McLaren F1. Un reportaje repasaba estos modelos.

BMW, por su parte, buscaba formas de crecer y llegar a un cliente



más popular. Para ello, exploraba crear un modelo compacto -precursor del Serie 1- utilizando su exitoso Serie 3. Era el Serie 3 Compact que llegaba al mercado con un motor de gasolina de 102 caballos.

En el sector de los modelos turbodiésel de lujo había cada vez más alternativas. Esta semana analizábamos algunas de las más interesantes. El Mercedes S 350 D (9,1 millones

y 150 caballos) era el máximo exponente. El Ford Scorpio 2.5 TD SW (4,45 millones 115 caballos), la versión familiar; y los Alfa 164 TD (4 millones y 125 caballos) y Rover 825 SD (3,9 millones y 118 caballos) las berlinas más exclusivas.

Para rematar la semana, un mito: la prueba a fondo del nuevo Porsche 911 -11,5 millones y 272 CV- del que nos enamoraba su comportamiento.



LA PORTADA

Nº 530

FECHA

14-12-1993

HABLAMOS DE

Cuatro alternativas de modelos turbodiésel entre los más lujosos del mercado eran los protagonistas de nuestra portada: Mercedes S, Ford Scorpio SW, Alfa 164 y Rover 825 se disputaban a los conductores más exquisitos. Junto a ellos, el nuevo compacto de BMW basado en el Serie 3.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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



**FINALISTA
a Coche del Año
en Europa 2019**

Nuevo Ford Focus

Desde

13.900€

Financiando con FCE Bank hasta fin de mes



Desafía los límites de lo imaginable.

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



Go Further

GAMA FORD NUEVO FOCUS SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 4,3 A 7,1 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 111 A 161 G/KM (DE 88 A 134 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

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