

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

NUEVO MAZDA3

Al volante



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.748 del 12 al 25 de marzo de 2019



CON ETIQUETA 'ECO'

## 60 novedades en Ginebra LOS ELÉCTRICOS, AL PODER



◀ Kia Imagine



Volkswagen ID Buggy ▶



Seat el-Born ▶



◀ Skoda Vision iV



Fiat Centoventi ▶



◀ Alfa Tonale



Audi Q4 e-tron ▶



▼ Mazda CX-30

### PROBAMOS 3 SUV QUE MARCAN EL CAMINO



230 CV

Audi Q3 45 TFSI Quattro



184 CV

Honda CR-V Hybrid AWD



160 CV

Nissan Qashqai 1.3 DIG-T DCT

# NUEVO PEUGEOT 508

## WHAT DRIVES YOU?

PEUGEOT i-Cockpit®  
NIGHT VISION  
CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO

MOTION & e-MOTION



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

Gama 508: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,72 a 7,78 en ciclo combinado - Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km) mínimo y máximo de 123,94 a 175,47 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) desde 98 hasta 131.

Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es (www.peugeot.es/marca-y-tecnologia/ciclo-wltp).

## Al detalle



### DORMIDO AL VOLANTE

En estos tiempos de redes sociales y vídeos virales, hay veces que parece que se premia a la estupidez humana. Eso es lo que pensamos al ver el vídeo que circula por internet en el que un Tesla, con el conductor dormido al volante, recorre una autopista americana como si tal cosa. Hace unas semanas era en un atasco y dentro de poco será en otra circunstancia. De poco sirve que la marca asegure que su AutoPilot exige atención e intervención del conductor para ser totalmente seguro. No la primera vez y, lamentablemente, no será la última...



### DEL STOP AL PAREU

En la localidad de Torrelameu, Lérida, han empezado a cambiar las señales de 'STOP' en el pueblo por su traducción al catalán, 'PAREU'. Más allá de motivaciones políticas, en las que no entramos, no vemos sentido a que una norma que rige la seguridad vial, unificada a nivel mundial sea interpretada y adaptada en cada provincia o pueblo. ¿Se imaginan que cada país pusiera la señal en su idioma?

## Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN  
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com  
Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián 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.



## ENTRE NOSOTROS

Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com



## Salón de Ginebra, una muestra electrizante

Pese a las ausencias de varias marcas, se han presentado más de un centenar de novedades entre alternativas electrificadas y sorprendentes para la ciudad y lujosos superdeportivos.

Una vez más, quiero dejar claro que sigo siendo partidario de los salones, por mucho que razones económicas o el famoso 'retorno' los cuestione. De hecho, disfruto al contrastar las apuestas de los numerosos nuevos modelos en las diferentes presentaciones, así como de la gran variedad de fórmulas de futuro en cuestión de movilidad.

Quizás por eso ha decepcionado un poco la ausencia en esta 89 Edición del Salón del Automóvil de Ginebra de marcas tan representativas como Ford, Jaguar, Land Rover, DS, Hyundai, Infiniti, Mini, Volvo u Opel. Esto, teniendo en cuenta que ningún fabricante importante se perdía antes esta cita, considerada como la más influyente y neutral de la automoción a nivel mundial. Así, y durante los diez días que dura la feria, se ha podido contemplar e incluso tocar las más de cien novedades que van desde una movilidad eléctrica asequible e individualizada, con formatos sorprendentes para la ciudad, hasta la mayor exhibición de superdeportivos de lujo que se recuerda. Por consiguiente, y en relación con el presente-futuro electrizante, merece la pena destacar las palabras de Jürgen Stackmann, máximo responsable de ventas y marketing de Volkswagen, cuando dice que «Europa camina hacia desarrollos urbanos de movilidad cero emisiones, pero esto que está en línea con las continuas exigencias de los gobernantes, hace que los coches pequeños de combustión desaparezcan por no ser rentables ni para el comprador, ni para el fabricante».

En este sentido, todos los constructores tienen como objetivo cumplir con los 95 gramos de CO<sub>2</sub> por kilómetro en 2021, para no tener que pagar ninguna multa. Por eso, Carlos Tavares, máximo responsable del Grupo PSA, puntualiza que «todos queremos tener un sistema de movilidad limpio, pero que se pueda pagar». Además, criticó el extremismo de un Gobierno español que en Bruselas propone una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> del 40 por ciento, entre los años 2021 y 2030, y se olvida de las numerosas consecuencias entre las que se encuentra la pérdida de puestos de trabajo. Más claro ha sido José Vicente de los Mozos, presidente de la Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC) y máximo responsable mundial de fabricación de la Alianza Renault-Nissan, cuando calificó de «brindis al sol» el Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción presentado por la ministra de Industria, Reyes Maroto, añadiendo que «las cosas hay que trabajarlas antes de ponerlas a la firma» e insistió sobre la

necesidad de una armonización de leyes ambientales a nivel nacional, «ya que en la actualidad el cliente no tienen ni idea de qué coche comprar». Por otro lado, tal y como le contamos en las páginas especiales dedicadas a este Salón, merece la pena destacar la nueva generación del Renault Clio o el Seat el-Born, que avanza el primer eléctrico de la marca española. Sin olvidar que continúa la moda SUV, con la llegada de modelos como el Skoda Kamiq o el Audi Q4 e-tron Concept.

Europa camina hacia desarrollos urbanos de movilidad cero emisiones, pero esto que está en línea con las continuas exigencias de los gobernantes, hace que los coches pequeños de combustión desaparezcan por no ser rentables ni para el comprador, ni para el fabricante.

# Muy lejos solo existe en tu cabeza.

**5**  
AÑOS  
GARANTÍA  
ASISTENCIA  
MANTENIMIENTO



[seat.es/tarraco](https://seat.es/tarraco)

## Nuevo **SEAT Tarraco** por **26.990 €.**

Sujeto a financiación.

### ¿Por qué no ahora?

Un SUV de hasta 7 plazas donde caben todos tus retos. Equipado con cuadro de mandos Digital Cockpit y llantas de aleación de 51 cm (20") para conducir lo lejos que quieras. El único límite es tu imaginación.

Consumo medio combinado de 5,7 a 9,5 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 148 a 214 g/km. (Valores WLTP). Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 129 a 166 g/km. (Valores NEDC). Imagen acabado SEAT Tarraco Xcellence con opcionales. PVP Recomendado para Península y Baleares para SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 cv) Style con 7 asientos por 26.990 €, IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/03/2019 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 12.000 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT.

  
**SEAT**

## SUMARIO

Nº 1.748 • 12 al 25 de febrero de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 8.- QUÉ PASA SALÓN DE GINEBRA

La movilidad eléctrica ha sido la gran protagonista de esta nueva edición del Salón de Ginebra.

### 9.- ALFA ROMEO TONALE Y BUGATTI LA VOITURE NOIRE

### 10.- AUDI Q4 E-TRON CONCEPT

### 11.- FERRARI F8 TRIBUTO Y FIAT CENTOVENTI CONCEPT

### 12.- HONDA E-PROTOTYPE Y KIA IMAGINE

### 14.- HISPANO-SUIZA CARMEN

### 15.- MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE Y MITSUBISHI ENGELBERG TOURER

### 16.- MAZDA CX-30

### 17.- NISSAN IMQ Y PEUGEOT 508 PERFORMANCE

### 18.- POLESTAR 2 Y RENAULT CLIO E-TECH HYBRID

### 19.- SEAT EL-BORN Y SEAT MINIMÓ

### 20.- SKODA VISION IV Y SKODA KAMIQ

### 21.- VW ID BUGGY

### 22.- CAR OF THE YEAR

El Jaguar I-Pace, elegido en la votación más reñida de la historia del Coche del Año en Europa.

### 24.- CUATRO RUEDAS NUEVO MAZDA3

La tercera generación del Mazda3, se acerca al segmento premium por su calidad general y exclusiva imagen y da un gran salto en el capítulo tecnológico.

### 27.- BMW SERIE 3

Séptima generación de la berlina alemana, el BMW más vendido de la historia.

### 28.- KIA CEED TOURER

La marca coreana lanza el familiar



8

24

27



28



30

de la gama Ceed, un modelo para competir con los monovolumen tipo Carens y los familiares compactos.

de 160 CV asociado a la transmisión DCT forma un gran equipo con el Nissan Qashqai.

### 30.- AUDI Q3 45 TFSI

La nueva generación del Q3 es un modelo sin fisuras que 'engancha' casi sin hacer ruido, y más en el caso de esta versión, la más potente y deportiva.

### 36.- HONDA CR-V HYBRID

Honda ha querido desmarcarse de sus rivales diseñando un híbrido revolucionario pero, a su vez, muy lógico.

### 42.- NISSAN QASHQAI 1.3 TCE

El nuevo propulsor TCE de gasolina

### 46.- LA SEMANA

### 48.- +INTERESANTE SEGURIDAD INFANTIL

Todo lo que hay que saber para elegir el mejor sistema de retención infantil.

### 50.- VIAJE EN MOTO POR LA CORDILLERA DEL ATLAS

Marruecos esconde innumerables bellezas, una cultura increíble y un pueblo acogedor y amable con el que compartir unos días se convierte en experiencia inolvidable.

### 52.- A LA ÚLTIMA

### Busca tu marca

ALFA ROMEO	8
AUDI	10,30
BMW	27
BUGATTI	9
FERRARI	11
FIAT	11
HISPANO SUIZA	14
HONDA	12,36
JAGUAR	22
KIA	12,28
MAZDA	16,24
MERCEDES	15
MITSUBISHI	15
NISSAN	17,42
PEUGEOT	17
POLESTAR	18
RENAULT	18
SEAT	19
SKODA	20
VOLKSWAGEN	21

### 54.- DE CARRERAS PREVIO TEMPORADA 2019 DE FÓRMULA 1

El campeonato 2019 se presenta como uno de los certámenes más emocionantes de los últimos años, con Ferrari como favorito en su duelo con Mercedes por primera vez desde 2014.

### 58.- SABER COMPRAR Y VENDER

**LAS MEJORES OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.**

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

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



## Nuevo Clase B. Nada que justificar.

Aprovecha las condiciones especiales de lanzamiento y llévate con cambio automático 8G-DCT, AMG Line y Paquete Premium hasta el 31 de marzo.

El nuevo Clase B de Mercedes-Benz no es para aquellos que necesitan justificar a los demás lo que hacen. Por eso, aquellos que lo conducen nunca te explicarán si lo eligieron para su familia por su sistema de inteligencia artificial MBUX, por destacar en seguridad, o por su precio. Porque a todos los que conducen el nuevo Clase B, no les importa lo que tú, nosotros, ni nadie pensemos de ellos.

Consumo mixto (l/100 km): 5,1-5,5. Emisión CO<sub>2</sub> (g/km): 134-145 (NEDC: 115-119).

¡Ejemplo de Mercedes-Benz Complete para un Clase B 200 d con Cambio automático 8G-DCT, AMG Line y Paquete Premium por 290€ al mes IVA incluido, aportación inicial de 11.163,05€ IVA incluido, a 48 meses y 80.000 km. Oferta válida para clientes mayores de 31 años. Vigencia: oferta realizada hasta el 31/03/2019, solicitud aprobada hasta el 15/04/2019 y contrato activado hasta el 31/05/2019. Permanencia mín. 24 meses. Mercedes-Benz Complete es una marca comercializada por Mercedes-Benz Renting, S.A. -Avda. de Bruselas 30, 28108 Alcobendas (Madrid). <sup>2</sup>inc. Piezas de desgaste excepto neumáticos. El modelo visualizado puede no corresponder con el ofertado. Más información en [www.mercedes-benz.es](http://www.mercedes-benz.es)

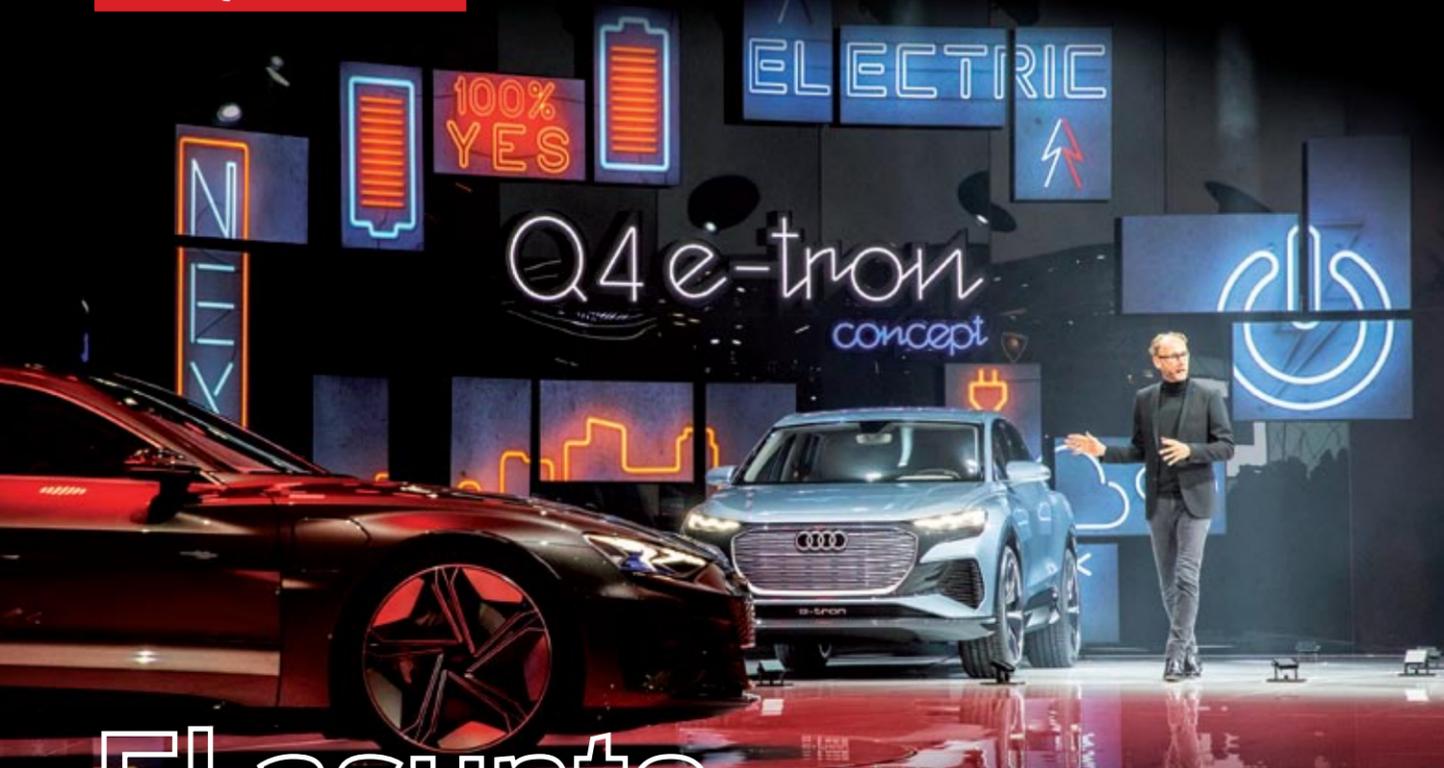
Clase B 200 d en 48 cuotas:

# 290€/mes<sup>1</sup>

Con seguro, garantía y mantenimiento incluidos<sup>2</sup>.  
Aportación inicial: 11.163,05€.



Mercedes-Benz



# El asunto de las autonomías

Los tiempos cambian. Y los gustos. Y todo, además, a gran velocidad. Hace décadas el visitante de un salón se fijaba en los kilómetros por hora, sinónimo de las altas prestaciones con que muchos soñaban, pero el mercado fue evolucionando y el automovilista empezó a reparar en los litros cada 100 kilómetros y en los gramos de CO<sub>2</sub> emitidos, pues ahorro y ecología tomaron posiciones entre las prioridades. Pero hasta eso lleva camino de

pasar a la historia, pues el público se interesa ahora por un nuevo factor: la autonomía. El auge imparable de los vehículos eléctricos y de los híbridos enchufables, que en Ginebra sacaron músculo, ha convertido en dato clave los kilómetros que puede recorrer un automóvil usando sólo electricidad. En la cita helvética mandaron los '0 emisiones', pero también hubo espacio para conceptos más tradicionales que dibujan un futuro realmente entretenido.

Ángel Carhenilla, Gregorio Arroyo, Pedro Martín, Andrés Mas y Javier Montoya | motor16@motor16.com

## ASTON MARTIN AM-RB 003 CONCEPT.-

Conocido hasta ahora como 'Proyecto 003', este prototipo avanza cómo será el tercer 'hypercar' de la firma británica, que se beneficia de la colaboración con Red Bull Advanced Technologies. Una especie de F-1 de calle del que se harán 500 ejemplares.



## ASTON MARTIN VANQUISH VISION CONCEPT.-

La tercera primicia mundial de Aston Martin en Ginebra tiene mucho en común con el AM-RB 003, pero con un aspecto que la firma británica define como «menos técnico y más seductor». Equipará un nuevo motor V6 y tendrá chasis de aluminio.



## ASTON MARTIN LAGONDA CONCEPT ALL-TERRAIN.-

En 2022 llegará el primer Lagonda, la firma de lujo resucitada por Aston Martin y centrada en vehículos sin emisiones que trabaja en un refinado SUV de altas prestaciones y gran amplitud. Se fabricará en la futura factoría de St Athan, en Gales.

## ALFA ROMEO TONALE CONCEPT SUV compacto de carácter urbano con mecánica híbrida enchufable

A partir de la plataforma que comparten los Jeep Renegade y Compass, compatible con mecánicas 'plug-in', Alfa Romeo está desarrollando un SUV compacto y urbano que ahora nos avanza con el Tonale Concept desvelado en el Salón de Ginebra, de 4,50 metros de longitud, 1,91 de anchura y 1,58 de altura, y cuyo diseño se inspira en algunos productos legendarios del constructor milanés: las llantas de 21 pulgadas –con neumáticos Pirelli– recuerdan las del 33 Stradale de los años 60, los volúmenes laterales se vinculan a las formas del Duetto y el Disco Volante Spider, los faros '3+3' guardan parecido con los del

SZ o el Brera... Y en el deportivo interior, el puesto de conducción está presidido por una instrumentación digital de 12,3 pulgadas y la consola acoge una pantalla táctil central de 10,25 pulgadas con las nuevas funciones de conectividad Alfista y Paddock. El sistema Alfa D.N.A. ve evolucionar sus programas de conducción, que en el Tonale son tres: Dual Power –combina la máxima potencia del motor de gasolina y del propulsor eléctrico trasero–, Natural –recurre a uno u otro motor, o a los dos, según las necesidades– y Advance E –conducción totalmente eléctrica–.



◀ La instrumentación es una pantalla de 12,3 pulgadas. Y en el centro va otra de 10,25.



◀ El La Voiture Noire comparte mecánica con el Chiron. Sus prestaciones no se han hecho públicas.

## BUGATTI

**La Voiture Noire:** 1.500 caballos y precio récord de 11 millones de euros

Nunca en la historia un coche nuevo había costado tanto dinero. Porque, además, los 11 millones de euros del Bugatti La Voiture Noire son antes de impuestos, y se estima que su comprador –el canal de tele-

visión Bloomberg apuntaba al expresidente de Volkswagen Ferdinand Piëch– habría pagado unos 16 millones por la única unidad que se fabricará de este superdeportivo –Bugatti prefiere hablar de 'Gran Turismo'– inspira-

do en el mítico Type 57SC Atlantic creado por Jean Bugatti, del que sólo se construyeron cuatro unidades entre 1936 y 1938 y que ya en su día superaba los 220 km/h de velocidad punta. El impresionante La Voiture Noire equipa la mecánica del Chiron –un motor 8.0 de 16 cilindros con 1.500 CV de potencia y 163,3 mkg de par máximo que le lanza por encima

de los 400 km/h– y cuenta con una carrocería totalmente negra –de ahí su nombre– fabricada en fibra de carbono por la marca francesa, la más exclusiva del imperio Volkswagen. En su diseño destaca el afilado frontal, la vista lateral de la ventanilla que recuerda la visera de un casco y la rotunda zaga rematada por seis salidas de escape.

**AUDI R8 V10 DECENNIUM.-** Los diez años de historia del motor V10 en el R8 se celebran con esta serie especial limitada y numerada de 222 unidades, con carrocería coupé, detalles de color bronce en el exterior y el interior, y 620 CV. Alcanza 331 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 3,1 segundos.



**BENTLEY CONTINENTAL GT Nº 9 EDITION.-** Mulliner, el departamento de vehículos especiales de Bentley, fabricará las 100 unidades de esta serie, que rinde tributo a los éxitos en competición de los años 20 y 30 del pasado siglo. Motor W12 TSI de 635 CV, 333 km/h de velocidad y lujoso equipamiento.

**BMW 225XE.-** Además del renovado Serie 7, la firma bávara acentuaba en Ginebra su ofensiva electrificada: al 225xe Active Tourer de 224 CV –en la imagen–, que homologa 1,9 l/100 km, se suman el X3 xDrive30e –252 CV y 2,4 litros–, el 330e Sedán –252 CV y 1,7 litros– o el X5 xDrive45e –394 CV y 2,1 litros–.





**AUDI Q4 E-TRON CONCEPT**

El quinto **eléctrico**

A Ginebra acudía Audi con su nuevo eléctrico –será el quinto cuando llegue en 2020 tras el e-tron presentado hace unos meses y después del e-tron Sportback, el Q2L e-tron específico para el mercado chino y el e-tron GT–. Y es, posiblemente, su eléctrico más ambicioso, pues se acerca a un segmento más popular, el de los SUV compactos, con sus 4,59 metros de longitud. Su batalla de 2,77 metros, la ubicación de las baterías en el suelo y la ausencia de

túnel de transmisión hacen que su habitáculo cuente con sorprendentes datos de espacio interior y de distancia para las piernas. Pero, además, es pionero en términos de estilo, como nos asegura Marc Lichte, director de Diseño de Audi: «el Q4 es para mí la nueva evolución en el lenguaje de diseño». Y revolucionario en alguna solución: «va a ser el primer modelo de producción que ofrecerá al conductor cambiar la firma luminosa del coche

entre las 25 o 30 que se ofrecerán». Otra innovación es su pintura 'Solar Sky', que reduce la acumulación de calor en la superficie de la carrocería y el interior del coche. Cuenta con el cuadro de instrumentos Audi Virtual Cockpit, head up display y la pantalla táctil de 12,3 pulgadas para controlar todo lo relativo al sistema de información y entretenimiento. En cuanto a la parte técnica, desarrollado sobre la plataforma MEB, cuenta con dos motores eléctricos que generan una potencia total de

225 kW (300 caballos). Cada uno de ellos va situado en un eje –el trasero ofrece 150 kW y el delantero, 75–, con lo que dispone de tracción integral quattro. Acelera de 0 a 100 km/h en 6,3 segundos y llega a los 180 km/h, limitados electrónicamente. Su batería, de 82 kWh de capacidad, está preparada para poder cargarse en tomas de hasta 125 kW de potencia, con lo que en poco más de 30 minutos se podría lograr una carga del 80 por ciento. Y la autonomía homologa 450 kilómetros, ya bajo el nuevo ciclo WLTP.



◀ Con 4,59 metros de largo, el nuevo eléctrico de Audi llegará a un público más popular. Contará con 450 kilómetros de autonomía.

**Q5, A6, A7 SPORTBACK Y A8L**

Ahora, **híbridos enchufables** con etiqueta 0

Audi reafirma su apuesta PHEV con cuatro nuevos modelos que van a formar la nueva familia 'e'. La marca de los aros presentó en Ginebra los A6, A7 Sportback, A8L, y Q5 PHEV, que llegarán a lo largo de este año al mercado. Contarán con motores de gasolina TFSI –descartan los propulsores diésel como utilizaban hasta ahora en el Q7 e-tron– combinados con motores eléctricos y una batería, en todos los casos, de 14,1 kW que les permitirá ofrecer una autonomía eléctrica por encima de los 40 kilómetros bajo la homologación WLTP. Aún sin concretar todos los datos, parece que habrá dos niveles de potencia para el A6, A7 y el Q5 –el 50 TFSI-e con 295 caballos y el 55 TFSI-e con 363–, mientras que en el caso del A8L, la versión 55 TFSI-e podría rendir 443 caballos. En todos los casos dispondrá de un modo eléctrico, un modo híbrido y una función Hold que permite mantener la carga de la batería para utilizarla cuando el conductor decida.



**DACIA X PLORE.-** Dacia ha presentado su serie limitada X Plore, que abarca al Duster y a la gama Stepway de los Sandero, Logan MCV, Lodgy y Dokker. Esta nueva serie está equipada con cámara y radares de marcha atrás, tarjeta manos libres, climatizador automático y un largo etcétera de elementos.



**DR3 EV.-** La marca italiana de automóviles DR ha presentado su primer coche eléctrico para el mercado europeo. Basado en el modelo chino Chery Tiggo 3xe, el DR3 EV tiene un motor eléctrico con el equivalente a 122 caballos y anuncia una autonomía de 400 kilómetros. Llegará en 2020.

**GFG STYLE KANGAROO.-** Giorgio y Fabrizio Giugiaro han presentado en el evento suizo este 'concept car' mezcla de superdeportivo y todocamino, con tracción y dirección a las cuatro ruedas. Mide 4,6 metros de longitud, sus dos motores eléctricos rinden 489 CV y su altura al suelo es regulable.



**FERRARI F8 TRIBUTO**

El **sustituto del 448 GTB** rinde 720 caballos y es más aerodinámico

Relevar a un Ferrari magnífico no es nada fácil, porque el modelo que tome el relevo tiene que ser bastante mejor. Pero la marca italiana del cavallino rampante lo ha vuelto a lograr con el F8 Tributo, el sustituto del 448 GTB. Y lo ha conseguido porque el nuevo modelo ofrece una aerodinámica mucho más trabajada, mayor calidad de vida a bordo y una reducción de 40 kilos respecto al GTB. Al nuevo Ferrari se le ha llamado Tributo porque rinde tributo al motor V8 más potente de todos los tiempos, el mismo propulsor galardonado durante tres años consecutivos como el mejor motor del año,

además de ser premiado como el mejor motor de los últimos 20 años. Con sus 720 caballos y una potencia específica récord de 185 CV/litro, el motor es el más prestacional jamás construido para un Ferrari no definido como serie especial. Además, la activación por primera vez del 'Ferrari Dynamic Enhancer' (FDE+) en la posición RACE del 'manettino' del volante suaviza el comportamiento, pues lo hace más seguro y aumenta su eficacia. El F8 Tributo alcanza los 100 km/h en 2,8 segundos.



◀ La posición RACE del 'manettino' ofrece una dinámica más asequible para los menos expertos.



◀ La belleza del F8 Tributo es innegable. Y su aerodinámica, trabajada.

**FIAT CENTOVENTI CONCEPT**

Con **autonomía a la medida** de cada cliente entre 100 y 500 kilómetros

Fiat calcula que en dos años el gran público estará preparado para un coche como el Centoventi, un original modelo urbano muy flexible en lo que al interior se refiere, pero también muy preparado para adaptar su carrocería a las necesidades o las tendencias de mercado. Y también su

autonomía, ya que para Fiat no es lo mismo un cliente que vaya a utilizar el coche solo en ciudad –para el que los 100 kilómetros de autonomía de la batería de serie serían suficientes– que un cliente que se mueva más por el extrarradio y necesite recorrer más distancia. Por eso al Centoventi, que conmemora los 120

años de la marca, se le pueden añadir, compradas o alquiladas, hasta cuatro packs de baterías adicionales para poder recorrer un máximo de 500 kilómetros. El Centoventi es la propuesta

de Fiat para democratizar la movilidad eléctrica, pero también para ganar la batalla de la personalización, ya que podría haber versiones comerciales, descapotables, todocamino...

▶ El Centoventi se ofrecerá solo en un color, pero el cliente podrá cambiarlo en cualquier momento.



▶ El Centoventi está concebido para servir de base eléctrica a versiones muy diferentes, como un vehículo comercial, un descapotable...



**GINETTA AKULA.-** Con una potencia de 600 CV a partir de un motor V8 atmosférico de seis litros de cilindrada y un peso total de tan solo 1.150 kilogramos, el Akula del especialista británico Ginetta cuenta con una extraordinaria relación peso-potencia de 1,9 kg/CV. Sus prestaciones son brutales.



**ITALDESIGN DA VINCI.-** Mide casi cinco metros de longitud y sus puertas de tipo 'alas de gaviota' dan paso a un habitáculo muy moderno con disposición de 2+2 plazas. El nuevo deportivo de Italdesign cuenta con una plataforma que admitiría tanto un motor eléctrico como un V8 de gasolina.

**JEEP COMPASS PLUG-IN.-** Con 240 CV de potencia máxima, el Compass híbrido enchufable, que no llegará a España hasta principios de 2020, anuncia una autonomía en modo eléctrico de unos 50 kilómetros. Su motor 1.3 turbo de gasolina mueve las ruedas delanteras y el eléctrico, las traseras.





### HONDA e PROTOTYPE

Un **eléctrico de bolsillo** con más de 200 kilómetros de **autonomía**

Apenas mide 390 centímetros de longitud, y aunque se ha presentado aún como 'concept car', el vehículo definitivo que llegue a España a comienzos de 2020 será prácticamente igual, salvo las llantas. Es el primer modelo

de Honda que nace desde una nueva plataforma EV específica para modelos eléctricos, y su enfoque, eminentemente urbano, se rodea de avanzadas tecnologías de conexión fáciles de usar y muy prácticas. No se han desvelado



◀ Salvo por las llantas, el vehículo de calle será casi igual, con cámaras en lugar de retrovisores.

todavía datos de potencia o rendimiento, pero sí sabemos que su autonomía supera los 200 kilómetros, cuenta con una función de carga rápida –ubicada en la parte superior del capó– que permite reabastecer la batería al 80 por ciento en 30 minutos

y presume de propulsión trasera para impulsarse. Los dos logos exteriores de la marca van iluminados, y el interior, minimalista, apuesta por una doble pantalla digital que incluye las imágenes que recibe de las cámaras que sustituyen a los retrovisores.

### KIA 'IMAGINE BY KIA'

Una apuesta emocional **hacia el futuro de la electrificación**

Este llamativo concept, que según la firma coreana podría convertirse pronto en un vehículo real, es un ejercicio de estilo atractivo, atrevido y hasta un tanto transgresor, por sus formas y por sus contenidos. Se trata de un turismo eléctrico de cuatro puertas –con apertura 'suicida'– y tamaño del segmento C que ofrece una gran habitabilidad gracias a las posibilidades de una arquitectura de chasis sin las ataduras de un modelo con mecánica térmica. Destaca su generosa lámina de vidrio, que hace las veces de parabrisas y techo, o una pintura especial de seis capas sensible a los cambios de la luz ambiente.

► Este concept eléctrico se recrea con un diseño original por fuera y un tanto transgresor en su interior.



También de gran impacto visual son las llantas de aleación, de 22 pulgadas. La iluminación juega, asimismo, un importante papel, con los intermitentes ubicados sobre el capó o el emblema de Kia que va ganando intensidad

**JEEP RENEGADE PLUG-IN.-** La versión híbrida enchufable de este SUV compacto recurre a un motor de gasolina de 1,3 litros y a otro eléctrico para ofrecer 190 CV, aunque para el Compass se anuncian 240. Presume de una autonomía eléctrica de unos 50 kilómetros y debutará a principios de 2020.



**KIA NIRO.-** En la segunda mitad del año llegarán las versiones actualizadas del Niro híbrido e híbrido enchufable. Se ha renovado el diseño exterior y el interior, se ha reforzado su sistema telemático Uvo Connect e introduce nuevos asistentes de seguridad. Pero no se anuncian cambios mecánicos.

**KOENIGSEGG JESKO.-** El nombre de este nuevo deportivo se debe al padre del fundador de la marca, y presume de un nuevo V8 biturbo que eroga 1.280 CV, o 1.600 si se alimenta con gasolina mezclada con etanol E85. Presenta un cambio de 9 relaciones con siete embragues y alcanza los 483 km/h.



# BRIDGESTONE

Controla Tu Viaje Durante Todo El Año



**NUEVO WEATHER CONTROL A005**

EL MEJOR ETIQUETADO EN AGARRE SOBRE MOJADO



Mejor agarre en mojado de su categoría

Puntuación "A" en el etiquetado de la UE, la mayor puntuación posible para agarre en mojado



Certificado para su uso en nieve

Cuenta con el certificado 3PMSF (montaña de 3 picos y copo de nieve)



Alta vida útil

Ofrece el mismo kilometraje que nuestros neumáticos Premium de verano

**Bridgestone Europe NV/SA Sucursal en España**

Para encontrar a tu especialista de neumáticos Bridgestone más cercano visita nuestra web [www.bridgestone.es](http://www.bridgestone.es)





► Francisc Arenas, de QEV Technologies, es el responsable de diseño del Hispano Suiza Carmen. El coche se ha diseñado y desarrollado en tan solo 24 meses. Francisc destaca la implicación de la familia Suqué Mateu en el proyecto.



## HISPANO SUIZA CARMEN El segmento 'hyperlux' recibe un nuevo socio

El Hispano Suiza Carmen se presentó por fin en Ginebra, y para conocer de primera mano este nuevo 'hyperlux' hablamos con Francisc Arenas, responsable de diseño de la mítica marca española. "Hemos tardado sólo dos años en hacer el Carmen porque QEV Technologies, socio tecnológico del proyecto, lleva años participando en la Formula E y desarrollando modelos eléctricos de altas prestaciones, lo que nos ha dado mucha ventaja". Francisc nos cuenta que el Carmen lleva dos grandes motores eléctricos en las ruedas traseras, pero que eso no ha condicionado el diseño del coche. También que desecharon la tracción total: "la tracción total estaba entre las primeras ideas, aunque aumentaba el peso. Pero así, el par de cada motor se controla a través de sofisticados sistemas vectoriales desarrollados por QEV para que conducir este tracción trasera tan potente sea placentero y seguro". El coeficiente Cx de resistencia aerodinámica del Carmen es 0,325, inferior

al del Porsche 918 Spyder (0,34), al Koenigsegg Agera R (0,37) y al Ferrari F12 (0,33). "La batería de iones de litio tiene una capacidad de 80 kWh -400 kilómetros de autonomía en ciclo NEDC-, y aunque compramos las celdas a un proveedor externo, somos nosotros los que desarrollamos los packs y les adjudicamos un número concreto de celdas para adaptarlas al espacio del que disponemos, tras los asientos y en el túnel central formando una T que aporta también rigidez al conjunto". En este sentido, la carcasa de la batería, de fibra de carbono, permite una actualización fácil cuando aparezcan nuevas tecnologías, y para 2020 se prevé aumentar la capacidad a 105 kWh. El precio del Carmen partirá de 1,5 millones de euros y, de momento, solo se fabricarán 19 ejemplares desde finales de 2019 hasta 2021. Las entregas comenzarán en junio de 2020.



▲▼ El Hispano Suiza Carmen cuenta con dos motores eléctricos situados en las ruedas traseras, con un total de 1.019 CV. El 'hyperlux' fabricado en España pesa 1.690 kilos y acelera de 0 a 100 km/h en menos de 3 segundos.

**LAMBORGHINI AVENTADOR SVJ ROADSTER.-** Sólo se harán 800 unidades del SVJ Roadster, un deportivo con un V12 aspirado de 770 CV capaz de catapultar al 'Lambo' más asombroso a 350 km/h. El SVJ Roadster frena desde 100 km/h en 31 metros y acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos.



**MERCEDES GLC.-** El nuevo GLC recibe novedades importantes como el sistema de información y entretenimiento MBUX, un volante más avanzado, una nueva pantalla táctil y nuevos motores dotados de sistema de microhibridación de 48 voltios, lo que le permitirá disfrutar de la etiqueta ECO.

**MERCEDES-AMG GTR ROADSTER.-** Limitado a una producción de 750 unidades, el exclusivo GTR Roadster de Mercedes-AMG cuenta con un motor 4.0 V8 de 585 caballos que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,6 segundos. Entre otros equipamientos, cuenta con suspensión regulable.



## MERCEDES CLA SHOOTING BRAKE Diseño y tecnología en un formato que crece a lo largo y ancho

En el evento suizo se ha presentado oficialmente el CLA Shooting Brake, que aumenta de batalla tres centímetros hasta los 2,73 metros, de longitud 4,8 metros hasta los 4,69 metros y de ancho 53 mm hasta 1,83 metros. Sin embargo, para acentuar su estilo deportivo y potenciar su aerodinámica el nuevo Shooting Brake reduce su altura 2 mm, hasta 1,44 metros. El maletero del CLA familiar crece 10 litros -ahora ofrece 505-, y además añade una boca de carga más ancha, interesante para un modelo que basa su filosofía en la practicidad. Mercedes quiere potenciar el comportamiento de su Shooting Brake, de manera que

han ampliado el ancho de vías e incrementado a su vez el grosor de la barra estabilizadora. En el interior, el nuevo Mercedes utiliza el sistema MBUX con dos pantallas unidas de 12,3 pulgadas, con función mejorada de reconocimiento de voz, 64 colores diferentes de luz ambiente, diez conceptos cromáticos o sistema de navegación con realidad aumentada. A nivel mecánico, el Shooting Brake contará al principio exclusivamente con un dos litros turbo de 225 caballos, asociado a un cambio 7G-DCT.



▲◀ El Mercedes CLA Shooting Brake vendrá a España en septiembre con una sola motorización de gasolina y 225 CV. Después irán llegando más variantes.



## MITSUBISHI ENGELBERG TOURER Así puede ser el futuro Outlander PHEV, con autonomía de 70 kilómetros WLTP

Mitsubishi sigue evolucionando su sistema híbrido enchufable PHEV, y no ha podido elegir mejor manera de enseñar su última actualización que con este 'concept' presentado en Ginebra llamado Engelberg Tourer. La denominación se ha tomado de una estación suiza de esquí famosa porque en ella se han logrado grandes éxitos deportivos, un paralelismo buscado por el gran éxito cosechado por el Outlander actual, que por ejemplo en España se mantiene, ya desde hace mucho tiempo, en la primera posición de las ventas entre los híbridos enchufables. El Engelberg Tourer estrena un sistema plug-in que ofrece una

autonomía en modo eléctrico de 70 kilómetros, aunque con la importante aclaración de que esta cifra la consigue con el nuevo ciclo WLTP, lo que supondría unos 85 ó 90 en el antiguo NEDC, frente a los 54 homologados actualmente. Esta importante mejora se debe a la utilización de una batería de mayor capacidad, de la que desconocemos la cifra. La marca japonesa proporciona una autonomía total de 700 kilómetros con la batería y el depósito llenos.

►▼ El interior del Engelberg Tourer también adelanta lo que podría ser el salpicadero del futuro Outlander PHEV.





▼ Con sus 4,40 metros de largo, el CX-30 rivalizará con Audi Q3, Lexus UX, Mercedes GLA o Mitsubishi Eclipse Cross.

## MAZDA CX-30

### Un SUV entre el CX-3 y el CX-5 con la tecnología del nuevo Mazda3

Mazda refuerza su gama SUV con un nuevo modelo, y aunque antes del Salón de Ginebra se rumoreaba sobre un actualizado CX-4 —así se llama un SUV deportivo algo más grande, a la venta en China y Rusia desde 2016—, al final la primicia de la casa de Hiroshima fue el CX-30, vehículo totalmente nuevo que comparte la moderna plataforma Skyactiv-Vehicle Architecture y gran parte de su mecánica y tecnologías con el nuevo Mazda3 —ver página 24—, situándose a caballo entre CX-3 y CX-5 con

sus 440 centímetros de longitud y 153 de altura —es 6 centímetros más corto y 10 más alto que el Mazda3, y la distancia entre ejes del CX-30 es 7 centímetros menor que la de su 'hermano' compacto—. La altura libre al suelo es 25 milímetros mayor, mientras que la capacidad de maletero —algunas versiones equiparán portón de apertura y cierre eléctricos— alcanza los 430 litros, frente a los 358 del Mazda3 de cinco puertas. Cuando llegue a España este verano, el CX-30 ofrecerá los

motores Skyactiv-G —un 2.0 de gasolina con 122 CV, desactivación de cilindros y sistema M-Hybrid de 24 voltios— y Skyactiv-D —diésel 1.8 de 116 CV—, así como el revolucionario Skyactiv-X, un 2.0 de unos 180 CV que promete rendimiento de gasolina —funciona con ese carburante— y ahorro de diésel gracias a su innovadora combustión SPCCI. Además, se podrá elegir entre los cambios manual y automático de seis marchas, y entre la tracción delantera y la tracción total i-Activ AWD.



◀ El interior tiene mucho en común con el del nuevo Mazda3. Y aunque el CX-30 es algo más corto, ofrece mayor volumen de maletero: 430 litros.

### HABLAMOS CON...

**NAOHITO SAGA.** Jefe del Programa CX-30  
«Aunque ya ofrecemos el CX-3 y el CX-5, **detectamos que había clientes suficientes** en Europa para otro crossover situado entre ambos modelos»

**¿Tiene alguna relación el nuevo CX-30 con el CX-4 que se vende en otros mercados?**

No, porque el CX-4 es más grande y se adapta a las necesidades del consumidor chino principalmente, mientras que el CX-30 es un modelo totalmente distinto, que se sitúa entre el CX-3 y el CX-5, donde en su día percibimos que había espacio para otro crossover.

**¿Cómo se define mejor al CX-30, como un CX-3 deportivo o como la versión crossover del nuevo Mazda3?**

Realmente como ninguna de esas dos opciones, aunque es cierto que el CX-30 comparte la nueva plataforma con el Mazda3. El CX-30 es el segundo modelo que la lleva, y habrá más. Gracias a esta plataforma, la conducción óptima lograda en el Mazda3 se traslada también al CX-30.

**¿La gama de motores del CX-30 será igual a la del Mazda3? ¿Habrá Skyactiv-X también? Sí, y el CX-30 ofrecerá también el Skyactiv-X.**

**En el Mazda3 la tracción total i-Activ AWD sólo se combinará con el motor Skyactiv-X... ¿Ocurrirá lo mismo en la gama CX-30?**

No puedo contestar a eso porque la línea definitiva de versiones, con las distintas combinaciones de motores y tipos de tracción, no está cerrada aún.

**¿Llegará un CX-30 híbrido enchufable?**

Tampoco puedo decir sí o no en estos momentos a una versión 'plug-in hybrid' del CX-30, porque será algo que debemos decidir más adelante.

**¿Y una versión deportiva del CX-30, como las que ofrecen Audi o Mercedes en sus SUV?**

Eso es algo que me pregunta la gente muy a menudo, pero no hay planes. Al menos, por ahora...



### NISSAN IMQ

Con tracción total y **sistema híbrido e-Power** de 335 caballos

La tecnología híbrida e-Power que hace del Note el Nissan más vendido en Japón —el motor eléctrico se alimenta de una batería que, a su vez, logra la energía de un motor de gasolina que actúa sólo como generador de electricidad— progresa en el IMQ Concept presentado en Ginebra para convertirse en el sistema IMW e-Power, rindiendo aquí 250 kW de potencia —335 caballos— y 71,4 mkg de par que se canalizan a través de las cuatro ruedas gracias al uso de varios motores eléctricos, lo que



garantiza la adaptación de esta ecológica solución a futuros vehículos todoterreno. Además, el IMQ estrena una evolución del asistente ProPilot que permite una conducción autónoma mejorada, tanto en ciudad como en carretera o autopista; e incorpora el sistema I2V (invisible-to-visible), presentado hace unos meses en el CES de Las Vegas, que mezcla la realidad y el mundo virtual para que los ocupantes del vehículo vean, en tres dimensiones, incluso lo que las circunstancias del tráfico impiden observar directamente.

▲ Además de nuevas tecnologías de movilidad y seguridad como los sistemas IMW e-Power, un ProPilot mejorado o el I2V, el IMQ Concept —4,56 metros de largo— da pistas sobre los futuros SUV de Nissan.

### PEUGEOT 508 PERFORMANCE

Confirmado: **llega en 2020** con mecánica 'plug-in hybrid' de **400 CV**

Con el 508 Peugeot Sport Engineered Concept la marca del león enseña, al detalle, cómo será el 508 Performance PHEV que llegará a los concesionarios en 2020, una berlina con mecánica híbrida enchufable de 400 CV reales, fruto de combinar el motor 1.6 PureTech de gasolina en versión de 200 CV con un motor eléctrico de 100 CV ubicado también en posición delantera y un segundo propulsor eléctrico, éste en el eje trasero y con 200 CV. Tendrá su velocidad máxima limitada a 250 km/h, acelerará de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos y homologará unas emisiones medias de CO<sub>2</sub> de 49 g/km, pues gracias a su batería

de 11,8 kWh podrá recorrer 50 kilómetros en modo eléctrico. Además, Peugeot llevaba a Ginebra el 508 Hybrid, disponible con carrocería sedán y SW, y que recurre también a una mecánica híbrida enchufable, en este caso con 225 CV —PureTech de 180 CV y motor eléctrico de 110— y 40 kilómetros de alcance eléctrico.

▼ Jean-Philippe Imparato, CEO de Peugeot, confirmaba a Motor 16 en Ginebra que el 508 más brutal, desarrollado por Peugeot Sport, será una realidad en 2020. Y es solo una pequeña parte de la ofensiva eléctrica que prepara la firma francesa en todas sus gamas de modelos.



### PAL-V LIBERTY PIONEER EDITION.-

Si Cugnot inventó el primer automóvil con ruedas y los hermanos Wright hicieron lo propio con el avión, los responsables de Pal-V se consideran los creadores del primer coche volador. Arrancan con la serie limitada Pioneer, de 90 unidades, y anuncian el Liberty Sports.



**PININFARINA BATTISTA.-** El Battista, el coche 'de calle' más potente jamás construido en Italia, llegará en 2020. Este 'hiperdeportivo' eléctrico con motor de 1.900 CV y 234,7 mkg lleva una batería de 120 kWh con la que puede cubrir 450 kilómetros. Se harán 150 unidades y el precio superará los dos millones de euros.



**PIÈCH MARK ZERO.-** Anton Piëch, hijo del expresidente de Volkswagen Ferdinand Piëch y bisnieto de Ferdinand Porsche, ha creado Piëch Automotive, cuyo primer coche derivará del 'concept' Mark Zero, un coupé eléctrico de 600 CV —tres motores de 150 kW, uno delante y dos detrás— con 500 kilómetros de alcance.

### PURITALIA AUTOMOBILI BERLINETTA.-

Coupé de fibra de carbono con mecánica 'plug-in hybrid' de 965 CV, fruto de asociar un V8 de gasolina delantero con dos motores eléctricos traseros, lo que asegura un reparto de masas 50:50. Se fabricarán sólo 150, y cuesta 465.000 euros... más impuestos.



**ROLLS-ROYCE PHANTOM TRANQUILITY.-** Con carrocería normal y alargada, esta serie de 25 unidades tiene una fuerte inspiración aeroespacial, con diseños tomados del cohete británico British Skylark y los satélites Voyager de la NASA. Y equipa un meteorito auténtico en el control del volumen.

**SKODA KLEMENT.-** Más que una bicicleta eléctrica, el Klement es un vehículo personal de movilidad urbana: motor de 4 kW, tracción trasera, 45 km/h, batería de 1,25 kWh y 62 kilómetros de alcance. En vez de pedales lleva unas plataformas pivotantes: cargando hacia delante el peso, acelera; hacia atrás, frena.





### POLESTAR 2

Eléctrico con **tracción total, 408 CV** y más de **500 kilómetros** de autonomía

El Polestar 1, el primer modelo de la nueva marca de Volvo, es un coupé híbrido, pero esta segunda entrega es una berlina deportiva, con cinco puertas y totalmente eléctrica. Mide 4,61 metros de largo y en su punto de

mira se encuentran modelos como el Tesla Model 3. Así, apuesta por dos motores eléctricos —ubicados cada uno en un eje— que ofrecen una potencia combinada de 408 caballos y dotan de tracción total al conjunto.



◀▶ Esta nueva berlina de corte deportivo será rival del Tesla Model 3, y presume de una avanzada tecnología eléctrica.

La batería, de iones de litio, está integrada en el piso y presenta una capacidad de 78 kWh, lo que otorga una autonomía superior a los 500 kilómetros. Es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en menos de cinco segundos y ofrece un pack Performance que mejora

la dinámica, con amortiguadores Öhlins, frenos Brembo y llantas de 20 pulgadas. La producción se iniciará en China en 2020, y todavía se está valorando si llegará a España. En Alemania partirá con un precio desde 39.000 euros.

### RENAULT CLIO E-TECH HYBRID

Llega en 2020, tiene motor 1.6 y es hasta **un 40 por ciento más eficiente**

Renault presentaba en Ginebra la quinta generación del Clio, a la venta tras el verano con nuevos motores de gasolina —SCe de 65 y 75 CV, y TCe de 100 y 130 CV— y diésel —Blue dCi con 85 y 115 CV—, y que en 2020 recibirá una versión híbrida autorrecargable

—no enchufable— con la tecnología E-Tech, que rebaja un 40 por ciento el consumo y las emisiones en comparación con una versión de gasolina. Nos lo cuenta Jean-Christophe Kugler, vicepresidente ejecutivo para Europa de Renault, quien añade también que el uso de esta mecánica ha sido posible gracias a la nueva plataforma CMF-B. La marca del rombo afirma que su Clio híbrido será el más eléctrico de los híbridos, pues en ciudad funciona hasta un 80 por ciento del tiempo con electrici-

dad y permite recorrer entre 4 y 5 kilómetros seguidos sin emitir gases. Según Renault, debería ser la elección ideal para los que ahora emplean un vehículo diésel.

El Clio E-Tech Hybrid toma como base un motor de gasolina

1.6 atmosférico, que asocia a dos motores eléctricos, a una batería de 1,2 kWh y a una innovadora transmisión multimodo.

◀▶ Renault afirma que, en conducción urbana, el Clio híbrido funciona el 80 por ciento del tiempo en modo eléctrico.



◀ Jean-Christophe Kugler, vicepresidente ejecutivo para Europa de Renault, junto al nuevo Clio.

**SMART FOREASE+.** Este llamativo prototipo minimalista presume de un original techo en dos piezas con una parte interior en plástico duro y otra exterior de lona en color amarillo. Esta nueva capota es extraíble y se puede guardar en la parte trasera. Está basado en el EQ fortwo cabrio.



**SUBARU FORESTER MILD HYBRID.** Incorpora la tecnología híbrida e-Boxer de la marca japonesa, que combina un motor de gasolina 2.0 atmosférico —145 CV— con otro eléctrico —13,6 CV extra— integrado en la transmisión automática Lineartronic y alimentado por una batería de iones de litio.

**SSANGYONG KORANDO.** Es más largo y ancho que su predecesor, pero más bajo, y se ha puesto especial énfasis en su dinámica y en la calidad del conjunto. Debuta con dos motores turbo —uno de gasolina con 163 CV y otro diésel de 136—, cajas manuales y automáticas y variantes con tracción total.



### SEAT EL-BORN

El primer eléctrico de la marca **tendrá una autonomía de 420 kilómetros**

En Ginebra se ha producido el estreno —aún como 'concept'— del primer vehículo eléctrico de Seat, que llegará al mercado en 2020. Denominado el-Born, en referencia a uno de los barrios con más solera de Barcelona pero también a su «nacimiento eléctrico», se basa en la nueva plataforma eléctrica MEB del Grupo Volkswagen, y aunque se fabricará en Alemania, su desarrollo y diseño son españoles. El propulsor eléctrico de este modelo eroga 204 caballos de potencia y su batería de iones de litio, ubicada entre los dos ejes, ofrece una capacidad de 62 kWh, suficiente como para homologar una autonomía de

hasta 420 kilómetros con el nuevo ciclo WLTP. La batería es compatible con los supercargadores de hasta 100 kWh, suficiente para que en sólo 47 minutos se recargue hasta un 80 por ciento de su capacidad. El propulsor se sitúa en la zaga y da vida a las ruedas traseras, aunque la plataforma está preparada para dotar de tracción total al conjunto si fuera necesario. Es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos y en su dotación contempla un sistema de conducción autónoma Nivel 2. Seat también anuncia para este futuro modelo una nueva estrategia a nivel de compra y marketing.



▶▶ El primer modelo eléctrico de Seat llegará en 2020, con 420 kilómetros de autonomía gracias a su batería de 62 kWh.



### SEAT MINIMÓ

La **micromovilidad urbana** se combina con la **conectividad 5G**

Combina lo mejor de un coche y de una moto por su peculiar formato, y su enfoque es exclusivamente urbano. Su diseño recuerda mucho al del conocido Renault Twizy, aunque se remata con más refinamiento y mayor dotación. Se trata todavía

de un concept, pues Seat valorará la respuesta del público y de las instituciones o empresas de 'car-sharing' para decidir si finalmente lo lleva a la producción en serie. El Minimó contempla un motor eléctrico y un conjunto de baterías que le otorgan una autonomía de

hasta 100 kilómetros. Su particularidad reside en que, además de enchufarse a la red, permite un rápido intercambio de los módulos de la batería para ganar tiempo. La experiencia digital recurre a la conectividad 5G, al asistente de voz de Google y a un sistema de llave digital. El interior ofrece dos plazas en tandem, las puertas tienen apertura tipo 'tijera' y detrás, pero en el exterior, ofrece un pequeño 'maletero' desplegable.



▶▶ Seat afirma que la postura de conducción en el Minimó es idéntica a la del Arona. Tiene 100 kilómetros de autonomía, pero por ahora se trata sólo de un 'concept'.



**SUBARU VIZIV ADRENALINE.** Este interesante vehículo es el primer 'concept' bajo el nuevo diseño Bolder de la firma nipona, una evolución clara de los prototipos desarrollados hasta ahora por Subaru. Destaca su imagen robusta, la particular forma de su techo y los llamativos neumáticos y pasos de rueda.



**SUBARU XV MILD HYBRID.** Porta la misma tecnología híbrida e-Boxer que el Forester, es decir, un motor térmico de gasolina de dos litros y configuración boxer con 145 CV, un propulsor eléctrico de 13,6 CV, una batería de iones de litio de solo 0,6 kWh y la eficaz tracción total simétrica de Subaru.

**TATA H2X CONCEPT.** Este prototipo visto en Ginebra adelanta las formas de la futura gama crossover de la marca india. Mide 3,84 metros de longitud y se trata del segundo modelo basado en la nueva plataforma Alfa de Tata. Robusto por fuera, su interior contempla incluso la instrumentación digital.





◀▶ El Vision IV también propone soluciones avanzadas en el campo de la seguridad y la conducción autónoma.



### SKODA VISION IV

El **deportivo crossover eléctrico** de la marca checa, mucho más cerca

Skoda anuncia que el Vision IV es el anticipo de su primer coche de serie basado en la plataforma modular eléctrica MEB, y de ser así hablaríamos de un crossover de estilo coupé que mide 4,67 metros de largo por 1,93 de

ancho y 1,61 de alto. Es decir, más volumen que sus 'parientes' eléctricos en Seat y Volkswagen. Además, en el Vision IV la firma checa ha optado por una mecánica pres-tacional, pues sus dos motores eléctricos –uno en el eje delan-

tero y otro en el trasero– suman 225 kW –306 CV de potencia– y transmiten la fuerza al suelo a través de las cuatro ruedas, lo que se traduce en altas prestaciones: de 0 a 100 km/h en 5,9 segundos y recuperación de 80 a 120 km/h en 4 segundos. En cualquier ca-

so, la velocidad máxima ha sido limitada a 180 km/h. Su batería de iones de litio de 83 kWh permite una autonomía máxima de 500 kilómetros según el ciclo WLTP, y la recarga es muy rápida: hasta el 80 por ciento de la capacidad en sólo 30 minutos.

### SKODA KAMIQ

Rival para **Seat Arona y VW T-Cross...** pero con el tamaño del VW T-Roc

Tras lanzar el Kodiaq y el Karoq, a Skoda le faltaba el modelo compacto para completar su gama SUV. Y aunque la mayoría de sus rivales –Hyundai Kona, Kia Stonic, Peugeot 2008, Renault Captur, Seat Arona, Volkswagen T-Cross...– están por debajo de los 4,20 metros de largo, la firma checa ha sorprendido con los 4,24 metros del Kamiq, que tiene 1,79 metros de ancho y 1,53 de alto, y ofrece un maletero de 400 litros ampliable a 1.395 al plegar los asientos traseros. Y si abatimos el respaldo del copiloto podemos transportar objetos de hasta 2,45 metros. Comparte la plataforma MQB A0 con Arona y T-Cross, pero no



con el T-Roc –de similar talla–, que emplea la MQB 'normal'. Su gama de motores incluye tres TSI de gasolina –1.0 con 95 y 115 CV, y 1.5 de 150, éste con gestión activa de cilindros ACT–, el diésel 1.6 TDI de 115 CV

◀▶ El Kamiq puede equipar la instrumentación configurable de 10,25 pulgadas y la pantalla central táctil de 9,2 pulgadas.



**TOYOTA CAMRY HYBRID.-** Presentado en París hace meses, cuando aún no se había confirmado que vendría a España para relevar al Avenis, el nuevo Camry volvía a ser exhibido en Ginebra. Usa la plataforma TNGA, tiene un maletero de 524 litros y su mecánica híbrida 2.5 de 218 CV gasta sólo 4,2 l/100 km.



**VOLKSWAGEN TOUAREG V8 TDI.-** Estreno del diésel 'gordo' del Touareg, con 421 CV de potencia y par máximo de 91,8 mkg, y que cumple la norma de emisiones Euro 6d-TEMP. Equipa de serie suspensión neumática, tracción 4Motion y cambio automático de 8 marchas. De 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.

**VOLKSWAGEN T-ROC R.-** El T-Roc R de Ginebra no era todavía el modelo de serie, pero sí un prototipo listo para entrar en producción. Motor 2.0 TSI de cuatro cilindros con 300 CV y 40,8 mkg, velocidad máxima autolimitada electrónicamente a 250 km/h y aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.



### VOLKSWAGEN ID. BUGGY

Ejemplo de versatilidad de la **nueva plataforma modular eléctrica MEB**

A finales de año Volkswagen desvelará el definitivo ID de carrocería compacta, una especie de 'Golf eléctrico' con el que la marca germana espera popularizar su tecnología '0 emisiones'. Y ese modelo empleará la nueva plataforma modular eléctrica MEB, sobre cuya versatilidad da cuenta el ID. Buggy. Se trata de un 'concept' inspirado en el mítico buggy playero de los años 60

–creado a partir del Escarabajo– y demuestra la compatibilidad de los vehículos eléctricos con las actividades de ocio. Equipa un motor de 204 CV situado en posición trasera –podría montar otro motor delante para disfrutar de tracción total– que se alimenta de la batería de iones de litio de 64 kWh ubicada bajo el suelo, y que permite recorrer 250 kilómetros entre recargas. Y aunque el diseño



▶▶ El ID. Buggy mide 4,06 metros de largo por 1,89 de ancho y 1,46 de alto, y acelera de 0 a 100 km/h en 7,2 segundos. Bajo el suelo, entre los ejes, monta una batería de 62 kWh que permite recorrer 250 kilómetros.

propuesto es biplaza, Volkswagen aclara que podría crearse también un modelo de cuatro plazas. El ID. Buggy, con carrocería fabricada en aluminio, acero y plástico, carece

de techo o puertas, y su habitáculo resistente al sol, el agua o la arena lleva sólo lo indispensable, lo que incluye dos asientos impermeable y una instrumentación digital.

SALÓN  
VO

XXIII Salón del Vehículo de Ocasión y **Seminuevo**  
24 mayo - 2 junio 2019

ORGANIZA



IFEMA  
Feria de Madrid

**SAL RODANDO**

El salón de vehículos de ocasión y seminuevos certificados más grande de Europa

PROMUEVE

GANVAM

vehiculo-ocasion.ifema.es



# EL I-PACE FUE EL MÁS VOTADO POR 18 DE LOS 60 PERIODISTAS, Y EL QUE MÁS PUNTOS SUMÓ EN REINO UNIDO, ITALIA, IRLANDA O NORUEGA



Ian Callum, director de Diseño de Jaguar, tras recibir en Ginebra el trofeo 'Car of the Year 2019' logrado por el I-Pace.

## Ganó el I-Pace, en el año de lo exclusivo

Si el pasado año Volvo se sumaba con su XC40 a la lista de marcas ganadoras del premio 'Car of the Year', Jaguar hace ahora lo propio con el I-Pace, un crossover eléctrico que, en la edición más igualada del premio, venció al Alpine A110. El Kia Ceed, tercero, fue el preferido del jurado español.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Tras dos ediciones consecutivas en las que un SUV se alzó con el título más deseado en Europa por la industria del automóvil –tanto el Peugeot 3008, ganador en 2017,

como el Volvo XC40, vencedor en 2018, contarán pronto con versiones híbridas enchufables–, el triunfo en la votación del 'Car of the Year 2019' ha sido para un crossover pre-

mium de mecánica cien por cien eléctrica. El Jaguar I-Pace, dotado de un motor de 200 CV en cada eje –lo que garantiza la tracción total, además de sus 400 CV–, fue el modelo más valorado por 18 de los

60 periodistas, mientras que el Alpine A110, que sumó los mismos 250 puntos en la votación, fue el preferido por 16 periodistas; dato que a la postre serviría para desempatar a estos dos exclusivos vehículos,



JAGUAR I-PACE  
**250**



ALPINE A110  
**250**



KIA CEED  
**247**



FORD FOCUS  
**235**



### EL JURADO 60 miembros de 23 países

Nacido en 1964, el prestigioso premio 'Car of the Year' cuenta en la actualidad con un jurado internacional formado por 60 periodistas de 23 países, donde los cinco principales mercados –Alemania, España, Francia, Gran Bretaña e Italia– tienen una participación mayor: seis miembros en cada caso. Los periodistas del CotY (Car of the Year) son convocados cada año a finales de noviembre para que elijan sus siete modelos preferidos del total de candidatos –para la edición del 2019, por ejemplo, 38 modelos cumplían los requisitos–, votación de la que sale la 'lista corta' con los siete nominados. Meses después, en febrero, vuelven a ser convocados para la votación final, debiendo repartir cada uno 25 puntos entre los finalistas –deben votar, al menos, a cinco modelos–, con una calificación máxima de 10 puntos y la obligación de decidirse por un solo vencedor personal, es decir, que no haya un empate en el primer puesto de su voto.

ante la mirada de los asistentes a la gala celebrada antes de abrirse el Salón de Ginebra.

La tercera plaza, con 247 puntos, fue para el Kia Ceed, modelo que fue el más votado por 8 periodistas europeos y que también fue el preferido del jurado español, donde 4 de sus 6 miembros –quien esto escribe entre ellos– optaron por el compacto de la firma coreana como vencedor, sumando 41 puntos, frente a los 32 del Ford Focus en la vo-

tación española, los 31 del Citroën C5 Aircross, los 26 del Peugeot 508 o los 10 del Mercedes Clase A, que cerraba el quinteto de preferencias del jurado de nuestro país, alejado claramente de la apuesta por la exclusividad –los precios del Jaguar I-Pace en España arrancan en 79.500 euros y del Alpine A110 sólo se fabrican 20 unidades diarias– vista en otros países. De hecho, el jurado español concedió sólo 5 puntos al enérgico crossover eléctrico de Jaguar y otros 5 al ágil deportivo de Alpine.

Siguiendo con el resultado de este galardón europeo en su última edición, el Ford Focus lograba la cuarta posición del 'Car of the Year 2019', acumulando 235 puntos y siendo el modelo preferido de 6 periodistas europeos. Curiosamente, además, se convirtió en el único finalista votado por la totalidad de los miembros del jurado. La quinta plaza correspondió al Citroën C5 Aircross, con 210 puntos y considerado el mejor modelo del año por 8 de los periodistas miembros del jurado, mientras que la sexta posición fue para el Peugeot 508, con 192 puntos y elegido por 3 periodistas como el mejor coche del año. Cerraba la clasificación del 'Car of the Year 2019' el Mercedes-Benz Clase A, con 116 puntos y que fue el modelo preferido por 3 de los 60 periodistas votantes. Datos todos ellos que están disponibles en la web de la organización del premio (www.caroftheyear.org), pues la votación de los miembros del CotY se hace pública –puntos y justificación del voto– en favor de la transparencia y la independencia. Se trata de la primera vez

### ASÍ VOTÓ EL JURADO ESPAÑOL



	Pedro Martín (Motor 16)	Félix Cerezo (El Mundo)	Rafa Guitart (Coche Actual)	Juan C. Payo (Autopista)	Xavi Pérez (El Periódico)	Pere Prat (La Vanguardia)
JAGUAR I-PACE	0	1	0	1	1	2
ALPINE A110	0	1	0	1	1	2
KIA CEED	9	6	8	7	6	5
FORD FOCUS	8	5	7	5	2	5
CITROËN C5 AIRCROSS	3	4	4	5	9	6
PEUGEOT 508	4	4	5	4	5	4
MERCEDES CLASE A	1	4	1	2	1	1



CITROËN C5 AIRCROSS  
**210**



PEUGEOT 508  
**192**



MERCEDES CLASE A  
**116**

que Jaguar logra el premio 'Car of the Year', y con ella ya son 20 las marcas que cuentan en sus vitrinas con este premio, ganado en 9 ocasiones por Fiat –es el fabricante con más victorias– y en el que sólo dos modelos han conseguido repetir: el Renault Clio en 1991 y 2006, y el Volkswagen Golf en 1992 y 2013.



# EL SKYACTIV-G DE 122 CV ES NUEVO: UN DOS LITROS CON DESCO NEXIÓN DE CILINDROS, SISTEMA 'MILD HYBRID' DE 24V Y ETIQUETA ECO

Acaba de llegar a España la tercera generación del Mazda3, un modelo que 'hinca el diente' en el segmento premium por su calidad general y exclusiva imagen, y que da un gran salto en el capítulo tecnológico, con énfasis en la eficiencia de sus motores y la seguridad. Descuento incluido, la gama arranca en 20.415 euros.



La carrocería de cinco puertas tiene un maletero de 358 litros, que no es mucho para un compacto de 4,46 metros. Y el sedán, 20 centímetros más largo, ofrece 450 litros, pero con una boca más pequeña. La rueda de repuesto, de emergencia, será opcional.



rendimiento progresivo a más no poder, pues hay respuesta desde bajo régimen –los 27,6 mkg de par máximo están ahí desde sólo 1.600 rpm– y podemos estirar hasta regímenes 'impropios' de un motor de gasóleo: 5.500 vueltas. Aunque moviéndonos entre 1.500 y 4.200 rpm el empuje es siempre considerable.

Aunque, según Mazda, representará sólo el 2 por ciento de las ventas. Un 32 por ciento de los clientes, en cambio, podrían apostar por el Skyactiv-X

## Por nuevas vías

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

De los seis millones de unidades vendidas desde 2003, cuando nació la primera generación del Mazda3 –es el tercer modelo de la marca por volumen, tras CX-5 y CX-3–, un millón exacto ha tenido como destino Europa, donde el compacto nipón siempre se ha situado en la parte superior de la oferta generalista. Al nivel del Golf, para entendernos. Pero Mazda quiere picar ahora más arriba, y sitúa en su mira a los premium del segmento, como el Audi A3, la Serie 1 de BMW o el Mercedes Clase A, frente a los que propone una relación precio/equipamiento mucho más ventajosa. Así, la versión de acceso –motor 2.0 Skyactiv-G de 122 CV, cambio manual y acabado

Origin– cuesta 23.415 euros –3.000 euros menos aplicando descuentos– y monta de serie airbag de rodilla para el conductor, control de crucero adaptativo, sensor de parking trasero, control de ángulos muertos, aviso de cambio involuntario de carril, luces de carretera automáticas, pantalla de 8,8 pulgadas con na-

vegación, compatibilidad con Android Auto y Apple CarPlay, Head-up Display y, muy importante, etiqueta ECO.

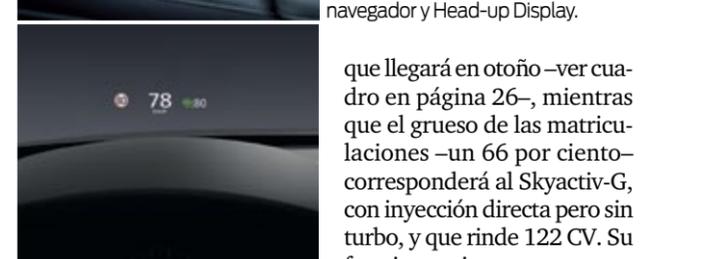
Porque además de una avanzada tecnología en materia de seguridad y ayudas a la conducción –por 1.000 euros, el Pack Safety suma detector de fatiga, detector de tráfico delantero FCTA, detector

de tráfico con frenada activa RCTB, monitor de visión 360 grados, asistente de tráfico y crucero CTS y sistema SCBS de frenada automática al regular a baja velocidad–, el Mazda3 pone en juego, de inicio, dos modernas mecánicas: una es el diésel Skyactiv-D 1.8 de 116 CV estrenado hace unos meses en el renovado CX-3 y que sólo se ofrece con caja manual, y otra es el nuevo Skyactiv-G de gasolina, un dos litros con desactivación temporal de cilindros, funcionamiento interno totalmente revisado, sistema 'mild hybrid' de 24 voltios –acumula en una batería de iones de litio la energía de las deceleraciones para usarla después en momentos de alta demanda de potencia– y 122 CV que, a pesar de un consumo medio WLTP sen-

cillamente correcto, recibe la etiqueta ECO de la DGT, con las ventajas que de ello se derivan en el uso diario, sobre todo en grandes ciudades. Y en este caso podemos elegir entre el cambio manual y el automático –con modo Sport–, ambos de seis marchas.

Durante nuestra toma de

contacto en Portugal tuvimos ocasión de probar las tres combinaciones mecánicas ya disponibles, siempre con carrocería de cinco puertas –el Mazda3 Sedán, 20 centímetros más largo, llega dentro de unos meses–. En el caso del diésel, sorprende una sonoridad bien contenida y un



Interior minimalista, pero bien equipado: toda la gama tiene pantalla central de 8,8 pulgadas, navegador y Head-up Display.

que llegará en otoño –ver cuadro en página 26–, mientras que el grueso de las matriculaciones –un 66 por ciento– corresponderá al Skyactiv-G, con inyección directa pero sin turbo, y que rinde 122 CV. Su funcionamiento convence,

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 G 5P	2.0 G SEDÁN	1.8 D 5P	1.8 D SEDÁN
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.759	1.759
Potencia máxima (CV/rpm)	122 / 6.000	122 / 6.000	116 / 4.000	116 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	21,7 / 4.000	21,7 / 4.000	27,6 / 1.600-2.600	27,6 / 1.600-2.600
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6v. / Aut. 6v.	Man. 6v. / Aut. 6v.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discvent. / Discos	Discvent. / Discos	Discvent. / Discos	Discvent. / Discos
Neumáticos	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16	205/60 R16
Peso (kg)	1.274 (Aut: 1.299)	1.275 (Aut: 1.300)	1.299	1.299
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.460/1.795/1.435	4.660/1.795/1.440	4.460/1.795/1.435	4.660/1.795/1.440
Volumen maletero (l)	358 / 1.026	450 / 1.138	358 / 1.026	450 / 1.138
Capacidad depósito (l)	51	51	51	51
De 0 a 100 km/h (s)	10,4 (Aut: 10,8)	10,4 (Aut: 10,8)	10,3	10,3
Velocidad máx. (km/h)	197	202	194	199
Consumo mixto (l/100 km)	6,2 (Aut: 6,5)	6,0 (Aut: 6,4)	5,0	4,8
Emissiones CO2 (g/km)	139 (Aut: 148)	136 (Aut: 145)	131	130
Precios desde... (euros)	23.415	N.D.	25.415	N.D.

PRECIO desde **23.415 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub> (WLTP): DE 130 A 152 G/KM

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

Calidad. Agrado y comportamiento. Motores modernos. Etiqueta ECO. Cambio manual.

#### DEBE MEJORAR

Plazas traseras muy justas. Sin salidas de aire posteriores. Recuperaciones (gasolina).

## TRACCIÓN TOTAL SÓLO PARA EL 5 PUERTAS CON SKYACTIV-X



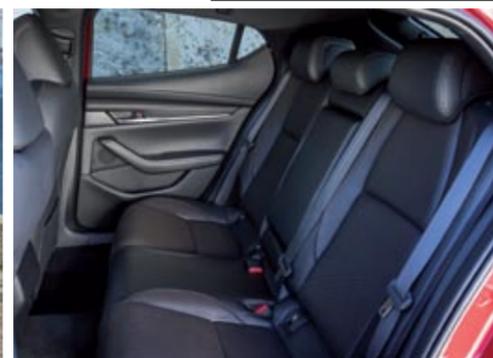
**ASÍ CRECERÁ LA GAMA**  
La guinda, un motor revolucionario

En el segundo semestre la gama crecerá con las versiones Sedán, que según Mazda podrían suponer un 30 por ciento de las ventas en España, pero la verdadera revolución se producirá en el tercer trimestre, cuando a los actuales Skyactiv-G de 122 CV y Skyactiv-D de 116 CV se suma una tercera mecánica, bautizada Skyactiv-X y que se estrena en el Mazda3. Dice la marca que combina las virtudes de un diésel en materia de consumo o respuesta inicial con las de un gasolina en cuanto a potencia y vivacidad, y el secreto es un nuevo método de combustión con encendido por compresión controlado por chispa (SPCCI), usado por vez primera en una mecánica de gasolina y que, como el Skyactiv-G de 122 CV, utiliza también el nuevo sistema inteligente M Hybrid

(mild hybrid) de 24 voltios, que recupera energía durante la deceleración para alimentar un motor eléctrico auxiliar que asiste al motor principal, que en el caso del Skyactiv-X rendirá unos 180 CV. Y cuando el par del motor se refuerza con el par de la unidad eléctrica, la aceleración es la misma que la que genera el motor de gasolina, aunque con un consumo menor. El Mazda3 Skyactiv-X, disponible sólo con cinco puertas, permitirá elegir entre cambio manual y automático, y entre tracción delantera o total, pues las versiones AWD equiparán el sistema i-Activ, que envía par a las ruedas traseras para evitar que las delanteras pierdan motricidad. Y frente al sistema anterior, el nuevo i-Active gana precisión, al reducir un 60 por ciento las pérdidas mecánicas.

pues resulta muy progresivo y sube bien de vueltas hasta más allá de las 6.000 rpm donde brinda su potencia máxima. Y se lleva de cine con un cambio manual cuyo manejo es perfecto por recorridos, rapidez y suavidad. En proporción, gusta más que la caja automática, quizás algo lenta pero idónea en ciudad y con tráfico congestionado. No obstante, en carretera se echa de menos el poder de la sobrealimentación –los 21,7 mkg de par no llegan hasta las 4.000 rpm– cuando tratamos de recuperar velocidad, pues al realizar adelantamientos conviene quitar alguna marcha en busca de regímenes más ‘vivos’.

Pone la guinda al conjunto un comportamiento de primera –frenada, dirección, estabilidad...–, una ‘pisada’ ejemplar de la carretera –poco balanceo y facilidad de manejo– y una acertada postura al volante –el salpicadero, algo minimalis-



◀◀ Nunca un Mazda había tenido una proporción tan grande de acero de alta resistencia, lo que reduce el peso y aumenta la rigidez. Las plazas traseras son, sin duda, el punto menos brillante del coche.

ta, tiene todo lo necesario y en el sitio debido–; mientras que en el extremo opuesto mencionaríamos un maletero sólo correcto –358 litros para un coche de 4,46 metros– y unas plazas traseras algo agobiantes –ventanilla pequeña–, con poco hueco para las piernas –es digno de un utilitario tipo Clio, Ibiza o Polo, y no ayuda el voluminoso túnel central– y sin salidas de aireación.

PRECIO DESDE **38.600€**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **115 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

➕ Comportamiento dinámico. Rendimiento de los motores. Calidad de acabado.

#### DEBE MEJORAR

➖ Estética continuista. Túnel central voluminoso y plaza central trasera. Maletero muy profundo.



## Todo un clásico

Vuelve el Serie 3 de BMW, más dinámico y eficiente que nunca, en su séptima generación. Ya está a la venta, por ahora con 190 o 258 CV.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Tras siete generaciones, el BMW Serie 3 se renueva; y aunque pueda parecer un ‘más de lo mismo’ en cuanto a estilo, ahonda en sus virtudes y esconde al máximo sus defectos. El nuevo Serie 3 potencia la dinámica de conducción como una de sus señas de identidad, refuerza el carácter Premium en cuanto a calidad de acabados y materiales y apuesta por avanzadas tecnologías y motores eficientes pero de alto rendimiento.

Ha mejorado su tecnología de chasis, con nue-



▲ Comportamiento firme y aplomado. El Serie 3 es un gran rodador.

vos avances en sistemas de amortiguación y suspensión, y se ha reducido el peso 55 kilos. Eso, un centro de gravedad más bajo y un reparto de pesos del 50 por ciento en cada eje procuran compor-

tamiento sano, predecible y muy deportivo.

También potencia los sistemas de ayuda a la conducción en un paso más hacia la conducción semiautónoma. Dispone de serie de aviso de colisión y de peatones con frenada de emergencia. Y puede completar los dispositivos de asistencia con el Driving Assistant Professional opcional que cuenta con

control de crucero activo con función Stop & Go, asistente de dirección y carril, asistente de mantenimiento de carril con protección de colisión lateral activa y asistente de evasión...

Su gama de motores llega, por el momento con un gasolina de 258 caballos y un diésel de 190 con tracción trasera o total xDrive. Más adelante llegará el 318d con 150 caballos y que será el acceso a la gama. El cambio, según versiones, es manual de seis marchas o el automático Steptronic de ocho velocidades.

Conducimos un BMW 320d con 190 caballos. Suave, refinado y muy elástico, el motor de cuatro cilindros combina a la perfección con un cambio automático de doble embrague y 8 velocidades magnífico por su suavidad y su progresividad. Cómodo y firme, transmite confianza desde el primer momento con unos frenos y dirección excelentes por tacto y dureza.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	330i	320D
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.995
Potencia máxima/rpm	258/5.000-6.500	190/4.000
Par máximo/rpm	40,8/1.550-4.400	40,8/1.750-2.500
Tracción	Trasera	Trasera/total
Caja de cambios	Aut. 8 velocidades	Man. 6 vel/Aut. 8 vel
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos vent
Neumáticos	225/50 R17	205/60 R16-225/50 R17
Peso (kg)	1.545	1.525/1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.709/1.827/1.442	4.709/1.827/1.442
Volumen maletero (l)		480
Capacidad depósito (l)		59
De 0 a 100 km/h (s)		5,8
Velocidad máx. (km/h)		240/233
Consumo mixto (l/100 km)		5,8
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)		132
Precios desde... (euros)	<b>47.250</b>	<b>43.700</b>



▲ Acabados de calidad y manejo multimodal del sistema 7.0: táctil, mediante el controlador iDrive, botones del volante, control por voz...



# ALTERNATIVA A LOS MONOVOLUMEN COMO EL CARENS Y A LOS FAMILIARES COMPACTOS. MÁXIMA VERSATILIDAD Y MALETERO ENORME



## Más que un familiar

El tercero de los Ceed, el Tourer, destaca por su habitabilidad y su tremendo maletero, sin olvidar virtudes que adornan al resto de la gama: tecnología, motores eficientes y dinámicos, calidad de acabado, garantía... Arsenal para hacer olvidar al Carens y pelear con los familiares compactos.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Kia dice adiós al Carens, un monovolumen que en España ha sido un auténtico éxito comercial –se han vendido más de 100.000 de los 516.000 fabricados– y da la bienvenida al Ceed Tourer, el modelo llamado a cubrir el hueco que ha dejado el Carens, pues tiene todos los atributos para hacer olvidarlo. Más algún otro que deja al Carens a distancia. Con ello es alternativa a los modelos monovolumen y también a los familiares compactos.

Es decir, ofrece características de habitabilidad, capacidad y versatilidad interior como las de un monovolumen –ver cuadro comparativo con el Carens–, al mismo tiempo que lo mezcla con rasgos en los que se acentúa el dinamismo de una berlina con carrocería familiar. Y adornado con un maletero de 625 litros que es récord en su segmento y dispone de prácticas soluciones, con un espacio bajo el malete-

ro con compartimentos para llevar objetos de forma segura, gancho para las bolsas; y en opción, portón automático. Es cierto que el habitáculo no llega a la modularidad del monovolumen al no tener una segunda fila de asientos indi-

viduales, pero esa segunda fila puede abatir sus respaldos en una configuración 60:40 para transportar objetos largos o recoger los tres asientos para dejar un suelo totalmente plano.

No hay cambios en la zona

delantera, donde el conductor se va a encontrar el mismo salpicadero que en los otros Ceed, con la pantalla táctil flotante –de hasta 8 pulgadas– y una zona inferior con los mandos del sistema de sonido o la climatización. Los acabados, materiales y ajustes son de calidad, aunque con detalles mejorables en la calidad de los plásticos de la zona inferior. Y se remata con una gama de tapicerías de tejido, piel sintética o piel en función del nivel de equipamiento y con opciones como el volante o la palanca de cambios forrados con piel o el techo solar panorámico, que aumenta la luminosidad del habitáculo.

Y en la parte dinámica gana al Carens por su propia filosofía de berlina. Dispone de una nueva suspensión independiente que ofrece una respuesta más rápida y ágil gracias al nuevo ajuste de los amortiguadores y la dirección. Y la suspensión trasera se ha trabajado para que se adap-



PRECIO DESDE **20.900 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub> DESDE **123 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

**+** Precio con descuento (14.900 euros). Habitabilidad. Comportamiento. Motores. Maletero.

#### DEBE MEJORAR

**-** Calidad de algún plástico. Segunda fila menos versátil que en Carens. Bandeja del maletero.



▲ No hay cambios evidentes en el cuadro respecto a cualquier otro Ceed. La segunda fila es amplia para tres ocupantes.



◀▶ El maletero, con 625 litros, es de récord. Cuenta bajo el suelo con un práctico organizador de la carga.

treras a las exigencias propias de un modelo familiar. Además, se suman elementos como el selector de modos de conducción, que permite elegir entre un modo Normal y otro Sport, y un batallón de dispositivos de ayuda a la conducción. De serie hay asistente de mantenimiento de carril, que controla dirección, frenos y acelerador entre 0 y 130 km/h, y en opción suma el control de cruce-ro inteligente con función de parada y arranque automáticos, detector de ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado

trasero, asistente de aparcamiento y sistema de frenada de emergencia con detección de peatones.

Nuestra ruta con un Ceed Tourer 1.4 T-GDI de 140 caballos y con el cambio automático de siete velocidades se desarrolla por los alrededores de Madrid e incluye clásicos puertos de montaña como Navafría o Morcuera. Destaca por su gran aplomo en marcha y su excelente nivel de confort. Las suspensiones son firmes pero en absoluto incómodas, y el motor, muy progresivo y

con empuje contundente desde abajo, pues el par máximo está disponible desde solo 1.500 rpm. Combina a la perfección con el cambio automático de doble embrague por su suavidad y progresividad. La dirección y los frenos están a gran altura y su dinámica nos recuerda al Kia ProCeed, tal vez un poco más suavizado.

El resultado de nuestra primera prueba muestra que el Ceed Tourer tiene atributos más que suficientes para hacer olvidar al Carens. Por tamaño, habitabilidad o versatilidad, nada le envidia. Y en comportamiento en carretera o rendimiento dinámico, le supera claramente.



▲ El Ceed Tourer está llamado a cubrir el hueco del Carens como vehículo para la familia. Y salvo que no cuenta con tercera fila de asientos, en el resto de apartados brilla respecto al monovolumen.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 T-GDI 120	1.4 T-GDI 140	1.6 CRDI 115	1.6 CRDI 136
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998	1.353	1.598	1.598
Potencia máxima (CV/rpm)	120 / 6.000	140/6.000	115/4.000	136/4.000
Par máximo (mkg/rpm)	17,5 / 1.500-4.000	24,7 / 1.500-3.200	28,6 / 1.500-2.750	32,6 / 2.000-2.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man 6 vel/Aut 7 vel	Manual, 6 vel.	Man 6 vel/Aut 7 vel
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	195/65 R15	195/65 R15	195/65 R15	225/45 R17
Peso (kg)	1.334	1.352 (Aut: 1.382)	1.425	1.425 (Aut: 1.452)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.600/1.800/1.465	4.600/1.800/1.465	4.600/1.800/1.465	4.600/1.800/1.465
Volumen maletero (l)	625 / 1.694	625 / 1.694	625 / 1.694	625 / 1.694
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	11,3	9,1	11,1	10,4/10,1
Velocidad máx. (km/h)	190	210	192	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,9	6,0 (Aut: 6,3)	4,7	5,0 (Aut: 5,2)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	135	137 (Aut: 144)	123	132 (Aut: 136)
Precios desde... (euros)	<b>20.900</b>	<b>21.900</b>	<b>22.100</b>	<b>25.900</b>

	CEED TOURER	DIFERENCIA	CARENS
Longitud (mm)	4.600	-75	4.525
Anchura (mm)	1.800	+5	1.805
Altura (mm)	1.465	+145	1.610
Distancia entre ejes (mm)	2.650	+100	2.750
Espacio piernas (1ª/2ª Fila)	1.073/883	+2/+57	1.075/940
Espacio hombros (1ª/2ª Fila)	1.428/1.406	+10/+7	1.438/1.423
Capacidad maletero (Litros)	625	-89	535

# Diamante pulido

Es muy complicado encontrarle puntos débiles al nuevo Audi Q3, ya que la rotundidad que esgrime en su conjunto debería convertirse en la clave de su éxito. Es un modelo sin fisuras que 'engancha' casi sin hacer ruido, y más en el caso de esta versión, la más potente de la gama con sus 230 CV y 'vestida' con su traje más deportivo, el acabado S Line.

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



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Cuanto más kilómetros ruedas con el nuevo Q3 más te das cuenta de que se trata de un modelo redondo, sin fisuras, que engancha por su rotundidad en todos los frentes. El tacto general es muy agradable, se remata con gran calidad y los 230 CV, combinados con el chasis S Line, la tracción quattro y el cambio S tronic, dan mucho juego en el aspecto dinámico. El consumo, sin embargo, no es lo más atractivo...

Hay vehículos que transmiten o te 'entran' por alguna característica en concreto, y otros que te enganchan sin hacer ruido. El nuevo Audi Q3 es de estos últimos, un modelo que te llena sin ha-

cer grandes alardes porque la clave de su atractivo está en la rotundidad del conjunto. Digamos que hasta 'aburre', en el buen sentido de la palabra, porque su equilibrio es tan perfecto que resulta prácticamente im-

posible sacarle los colores por algún aspecto en concreto.

Bien es cierto que disfrutar de la versión 45 TFSI quattro del Q3, la más potente de la gama con sus 230 caballos y decorada con el acabado más deportivo S Line, no es una opción precisamente barata, y puede servir de ejemplo nuestra unidad de prueba, que 'arropada' por 17.780 euros en extras disparaba

su precio total hasta los 71.140 euros. Ahí nos metemos ya en terreno 'pantanosos', puesto que por 63.690 euros podríamos adquirir todo un Q7 TDI con 218 CV, digamos que un doble salto mortal hacia arriba.

En esta segunda generación el Q3 alcanza su plena madurez y maquilla algunos puntos que estaban más en entredicho hasta ahora. Uno de ellos era la cédula



PRECIO **53.360 €**

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

## NUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

**+** Calidad de acabados. Prestaciones solventes. Dinámica muy equilibrada. Habitabilidad y maletero mejorados. Tacto general muy agradable.

### DEBE MEJORAR

**-** Consumos algo elevados. Plaza central trasera incómoda. Algunas lagunas en su equipamiento de serie. Poca altura al suelo y capacidad 'off road' limitada.

## NUESTRAS ESTRELLAS

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



▲▲ El maletero ofrece 530 litros, aunque se puede ampliar hasta los 675 si desplazamos la banqueta trasera hacia delante 15 centímetros. La rueda de repuesto es opcional.



¿SUV O TURISMO?  
LA DINÁMICA ES EQUILIBRADA Y ESTABLE. LA TRACCIÓN TOTAL Y LA SUSPENSIÓN MÁS FIRME DEL ACABADO S LINE AYUDAN CALIDAD Y VISTOSIDAD TODO ENCAJA AL MILÍMETRO Y NUESTRA UNIDAD SE REMATA CON VISTOSOS DETALLES EN ALCÁNTARA DE COLOR NARANJA



▲▼ De serie contempla el asistente de conducción Audi Drive Select y el cambio S tronic de siete relaciones. El cuadro Virtual Cockpit es una opción sin sobreprecio.



▲► Nuestra unidad montaba los faros Matrix Led, que incrementan claramente la luminosidad en todas las condiciones. Las salidas de aire y el túnel central restan confort en la plaza central.



de habitabilidad. Para ello ha tenido que crecer exponencialmente, prácticamente 10 centímetros en longitud, 2 en anchura y casi 8 en la distancia entre ejes. Y sí, de un plumazo ha pasado de ser el 'patito feo' en cuestión de talla al más holgado en este nuevo escenario frente a rivales como el GLA de Mercedes o el XC40 de Volvo.

También el maletero sale muy favorecido al brindar ahora 530 litros como mínimo, una cifra ya de por sí atractiva pero ampliable hasta los 675 litros si deslizamos la banqueta trasera los 15 centímetros que nos permite su regulación.

Tampoco sorprende demasiado la calidad y el cuidado por el detalle con el que se remata el interior, quizás el mejor de su segmento en este sentido. En plena era digital, el cuadro Virtual Cockpit –opcional sin sobreprecio– ya es una constante en la marca, lo mismo que la pantalla del salpicadero, que ofrece una definición exquisita, aunque puestos a pedir la hubiéramos instalado en un plano más elevado.

En parado se gusta y en marcha casi lo borda porque ofrece un tacto general que stisface plenamente a nivel de precisión, dinámica o confort. Es cierto que el

acabado S Line lleva asociada una suspensión más firme y que entre las opciones contempla amortiguadores adaptativos o una dirección progresiva. Y se nota, porque va más asentado y más duro, pero sin resultar molesto para los acompañantes. Y todo eso se agradece cuando hablamos de 230 CV.

Efectivamente, el conocido propulsor 2.0 TFSI eroga esos números en su variante más potente y se asocia –son lentejas– a la caja S tronic de doble embrague con siete relaciones y a la tracción total quattro. Cuando tienes esto, ya no quieres uno manual 4x2 ni en pintura...

No son cambios especialmente radicales, pero el asistente Audi Drive Select sí nos permite variar la personalidad del vehículo a nivel de motor, cambio, dirección o suspensión gracias a sus seis programas de uso: Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic, Off Road e Individual. Si a eso añadimos el modo Sport de la transmisión S tronic, las combinaciones dan para varios escenarios o estados de ánimo.

En Efficiency limitará algo su sed con soluciones como la navegación a vela, pero quizás los consumos no sean precisamente lo más destacado de esta versión, ya que la



media durante la prueba ha sido de 9,1 litros...

En el otro extremo, el modo Dynamic provoca que todo sea más inmediato: el motor sube por encima de las 7.000 rpm, cambia más rápido, los balanceos de la carro-

cería están más controlados y la dirección progresiva es un 23 por ciento más directa –2,2 vueltas entre topes de volante–. La tracción total es un plus en seguridad, y si desactivamos el ESC llega incluso a deslizarse en curvas rápidas

si lo provocamos, aunque la electrónica siempre está vigilante para actuar si las cosas se desmadran demasiado.

Las prestaciones son brillantes y solventes, aunque no batan récords. Adelantar no será un problema si

◀ El tacto general de marcha es muy agradable. Resulta confortable, solvente y dinámico, pero a costa de un consumo que se dispara un tanto.

tenemos en cuenta que para pasar de 70 a 110 km/h necesita 4,2 segundos y solo 107 metros de pista libre. Y mejor aún son las distancias de frenado, tan cortas como estables, aunque los neumáticos 235/50 R19 que monta en opción nuestra unidad le favorecen en este sentido.

El equipamiento contempla una dotación de serie sustanciosa, sin más, aunque con algunas lagunas que no encontramos en modelos de menos caché. Eso sí, con buen fondo de bolsillo podremos disfrutar de todo tipo de exquisiteces, desde faros Matrix Led al equipo de sonido Bang & Olufsen Premium.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TFSI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.984
Alimentación	Inyección directa, turbocompresor e intercooler.
Potencia máxima/rpm	230 CV / 5.000-6.700
Par máximo/rpm	35,7 mkg / 1.500-4.400

<b>TRANSMISIÓN</b>	<b>Total</b>
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. S tronic, 7 vel.
Desarrollo final en km/h a 1.000 rpm	74,2

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	<b>Cremallera, asistida electromecánica</b>
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

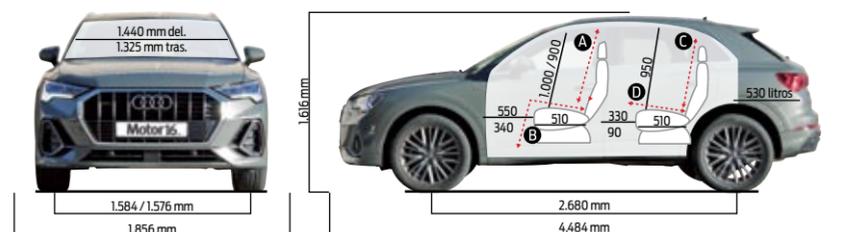
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera:	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Independiente, eje con cuatro brazos, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

<b>RUEDAS</b>	<b>235/55 R18</b>
Neumáticos	235/55 R18
Marca	Hankook

<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.695
Capacidad del depósito (l)	60
Relación peso/potencia (kg/cv)	7,4
Número de plazas	5



### MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.000/900 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.060/850 mm (C) Altura al techo atrás 950 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 840/600 mm

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Cuadro de mandos digital	▲		
Climatizador bizona	▲		
Park Assist			▶
Ordenador de viaje	▲		
Regulador-limitador de velocidad	▲		
Sensores de luces y lluvia	▲		
MMI Radio Plus	▲		
Faros LED	▲		
Asistente de arranque en rampa	▲		
Audi Parking System trasero	▲		
Portón eléctrico	▲		
Llantas de 18 pulgadas	▲		
Audi Drive Select	▲		
Suspensión deportiva	▲		

<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por fatiga del conductor	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Dirección progresiva			▶
Control por voz	▲		
Suspensión adaptativa			▶
Cámara periférica 360			▶
Retrovisor interior electrocromático			▶
Asistente luces de carretera			▶
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Control de descensos			▶
Control de velocidad adaptativo			▶
Airbag laterales traseros			▶
Airbag frontales y laterales del.	▲		

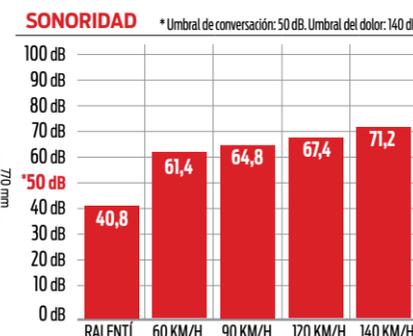
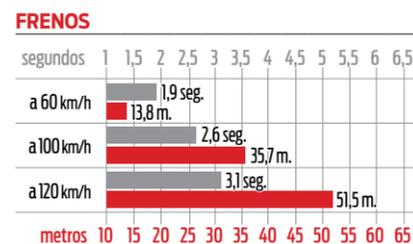
### PRINCIPALES OPCIONES

Llantas 19 pulgadas: 890 euros. Faros Matrix LED: 890. Acceso y arranque sin llave: 520. Techo panorámico: 1.665. Control de velocidad adaptativo: 495. Reconocimiento de señales: 315. Control de descensos: 125. Airbag laterales traseros: 445. Retrovisor interior electrocromático: 220. Asistente luces de carretera: 170. Aparcamiento asistido: 1.235. Cámara visión trasera: 530. Cámara 360º: 1.015. Pintura metalizada: 875. Sonido Bang&Olufsen: 1.005. Dirección progresiva: 355. Park Assist: 510.

### BANCO DE PRUEBAS

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	233 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	14,7
De 0 a 50 km/h	2,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	6,5 (6,3)
Recorriendo (metros)	112
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	13,4
1.000 m desde 40 km/h en D	26,0
De 80 a 120 km/h en D	4,8
Recorriendo (metros)	134
Error de velocímetro a 100 km/h	0 %

<b>CONSUMOS</b>		
<b>EN CIUDAD</b>		l/100 km
A 24,0 km/h de promedio	9,9	
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,8	
Conducción dinámica	13,5	
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	9,6	
A 140 km/h de cruceo	11,6	
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	9,1	
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	659	
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano	9,7	
Ciclo extraurbano	6,4	
Ciclo mixto	7,6	



## EN COMPARACIÓN CON...

	AUDI Q3 45 TFSI QUATTRO S TRONIC	JAGUAR E-PACE P250 AWD AUTO	MERCEDES-BENZ GLA 250 4MATIC	VOLVO XC40 T5 AWD MOMENTUM
<b>Precio</b>	47.360 euros	47.300 euros	49.850 euros	47.300 euros
<b>Cilindrada</b>	1.984	1.997	1.991	1.969
<b>Potencia</b>	230 CV / 5.000-6.700 rpm	249 CV / 5.500 rpm	211 CV / 5.500 rpm	247 CV / 5.500 rpm
<b>Par máximo</b>	35,7 mkg / 1.500-4.400 rpm	37,2 mkg / 1.300-4.500 rpm	35,7 mkg / 1.200-4.000 rpm	35,7 mkg / 1.800-4.800 rpm
<b>Cambio</b>	Automático, doble embrague, 7 vel.	Automático, 9 velocidades	Automático, doble embrague, 7 vel.	Automático, 8 velocidades
<b>Tracción</b>	Total	Total	Total	Total
<b>Consumos</b>	9,5 / 6,1 / 7,3 l/100 km	- / - / 8,1 l/100 km	8,9 / 6,3 / 7,3 l/100 km	8,9 / 6,0 / 7,1 l/100 km
<b>Emisiones</b>	167 g/km CO2	185 g/km CO2	166 g/km CO2	164 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	822 kilómetros	846 kilómetros	767 kilómetros	760 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	233 km/h	231 km/h	230 km/h	230 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	6,3 segundos	7,1 segundos	6,6 segundos	6,5 segundos
<b>Maletero</b>	530-1.525 litros	577-1.234 litros	421-1.235 litros	460 litros
<b>Dimensiones</b>	4484 / 1.849 / 1.616 mm	4.395 / 1.850 / 1.649 mm	4.424 / 1.804 / 1.494 mm	4.425 / 1.863 / 1.652 mm
<b>Batalla</b>	2.680 mm	2.681 mm	2.699 mm	2.702 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,8 metros	11,4 metros	11,8 metros	11,8 metros
<b>Depósito comb.</b>	60 litros	68,5 litros	56 litros	54 litros
<b>Peso</b>	1.620 kilos	1.832 kilos	1.515 kilos	1.755 kilos
<b>A favor</b>	La calidad con la que se remata en su conjunto quizás esté en un escalón por encima de la de sus rivales. Ofrece un tacto general muy agradable, dinámicamente va de cine y ahora presume de una habitabilidad y un maletero más generosos.	Presume de unas buenas cualidades dinámicas en carretera y, a la vez, ofrece unas aptitudes camperas notables gracias a sus avanzados asistentes tecnológicos. Presume de una generosa cota de anchura, un maletero muy amplio y un cambio de nueve velocidades.	Presenta una personalidad SUV menos marcada que el resto y eso, junto a un peso más liviano, le brinda una dinámica muy ágil, más similar a la de una berlina. A pesar de ser el menos potente de los cuatro no pierde comba en cuanto a prestaciones se refiere.	Confortable, de imagen aparente y muy bien hecho, ofrece una muy buena habitabilidad en las plazas traseras y presume de una relación potencia-prestaciones-consumo realmente muy atractiva. El cambio, de ocho velocidades, es de convertidor de par.
<b>En contra</b>	El consumo real de esta versión no es lo más atractivo del vehículo. La pantalla táctil del salpicadero queda algo baja y la plaza central trasera no es lo mejor debido a las salidas de aire y al túnel de transmisión.	A pesar de ser más pequeño metro en mano, resulta bastante más pesado que el resto de sus rivales. Y le pasa factura, ya que pese a ser el más potente, cede terreno en cuanto a prestaciones y es el que más consume.	Afronta ya su recta final comercial en la presente generación. La capacidad del maletero es inferior a la del resto, y el acceso a las plazas traseras es más incómodo. El precio de salida es superior al del resto de sus rivales.	La capacidad del maletero del XC40 se sitúa en la zona medio-baja entre sus rivales. Las salidas de aire traseras incomodan un tanto la plaza central de esa zona. Como el resto, su capacidad 'off road' es relativamente limitada.

## EL DETALLE

### OFF ROAD Más de lo que parece

El acabado S Line de nuestra unidad se sitúa en las antípodas en cuanto a carisma 'off road' se refiere. Y, sin embargo, el Q3 se convierte en un modelo tan útil como franco fuera del asfalto, aunque no conviene forzarlo más allá de pistas de tierra, ya que la distancia al suelo es de sólo 14 centímetros y los ángulos de ataque y salida son de 18,8 y 16,2 grados, respectivamente. Presenta un

programa Off Road específico en el Drive Select y podemos activar el modo ESC Off Road, además de contemplar un control de descensos en opción que cuesta 125 euros.



## SI ME LO QUIERO COMPRAR

<b>COSTE POR KILOMETRO</b>	Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,21 euros/km. Coste financiero: 1,02 euros/km. Coste km total: 1,23 euros/km.
<b>RED DE POSVENTA</b>	176 puntos de asistencia en toda España.
<b>SEGURO</b>	Seguro a terceros: 329,69 euros/año. Seguro a todo riesgo: 525,56 euros/año con franquicia de 300 euros.
<b>GARANTÍA</b>	Dos años sin límite de kilometraje
<b>DATOS DEL COMPRADOR</b>	Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.
<b>AUDI</b>	VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 93 402 89 67
<b>PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:</b>	<b>71.140 EUROS</b>



# El híbrido más listo

Honda ha querido desmarcarse de sus rivales diseñando un híbrido revolucionario pero, a su vez, muy lógico. Y en su versión de tracción total es todo un descubrimiento. Es el más listo de la clase.

Andrés Mas | [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)  
Fotos: Álvaro Gª Martins

Tras numerosos años de inversiones—aunque no siempre rentables—en una apuesta que incluso podríamos definir como algo 'obsesiva' por esta tecnología, Toyota ha hecho casi suya la denominación Hybrid, y desde hace un tiempo logra por fin buenos resultados. Pero tras una época campando a sus anchas por la ausencia de rivales, llegan tiempos de mayor competencia en los que los híbridos, que definitivamente son ya tendencia, comenzarán a llegar a pares.

Es el caso de Honda, que aunque ha tardado en reac-

cionar al despliegue híbrido de su rival, ha hecho que la espera mereciera la pena. Y es que cuando parecía que ya estaba todo inventado en lo que concierne a esta tecnología, el fabricante número uno de motores en el mundo ha vuelto a dar la sorpresa con un híbrido que funciona al revés de como lo hacen todos los demás, pero consiguiendo mejores resultados. Resumido en pocas palabras, mientras que un híbrido tradicional se mueve gracias al motor de gasolina con la ayuda puntual de uno o dos motores eléctricos, el CR-V Hybrid se mueve una gran parte del tiempo gracias a un potente

motor eléctrico, mientras que el de gasolina trabaja para él, produciendo electricidad—modo Hybrid Drive—. El sistema i-MMD (Intelligent Multi-Mode Drive) de Honda, que así se llama el 'invento', también permite que el SUV japonés se mueva en modo estrictamente eléctrico—EV Drive— durante un par de kilómetros, y por último cuenta con un modo llamado Engine Drive en el que el motor de combustión mueve directamente las ruedas sin ayuda de las baterías, ya que los ingenieros de Honda han comprobado que es el modo más eficiente cuando el coche

circula por autopista a alta velocidad. Faltaba saber si en la práctica el sistema iba a funcionar de una forma tan eficaz como sobre el papel.

Y estaba claro que una marca como Honda no iba a arriesgarse a fallar. El CR-V híbrido funciona, y destaca ante todo por su suavidad y silencio de marcha, ya que por ejemplo en ciudad el coche va casi siempre en modo eléctrico puro—hasta 40 km/h, un 82 por ciento del tiempo se mueve de esa forma—o en híbrido, pero encargándose de mover las ruedas el motor eléctrico, y obteniendo un consumo



sorprendente de 6,5 l/100 km en nuestras pruebas de conducción urbana. Y aunque el motor de gasolina, un eficiente 2.0 i-VTEC de 145 CV, trabaja haciendo funcionar un generador para producir electricidad, gracias a la formidable insonorización del habitáculo y al sistema de Control Activo del Sonido de serie, en el interior se

respira una atmósfera muy similar a la que se logra en un coche eléctrico—ver recuadro—.

Las diez celdas de la batería representadas en el cuadro se recargan en marcha en relativamente poco tiempo, sobre todo cuando se aprende a sacarle el máximo



PRECIO **42.200 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **126 G/KM**

NUUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

**+** Tracción total muy eficaz. Modo Sport con mucho genio. Calidad total. Suavidad y silencio de marcha. Consumos reales bajos. Comportamiento.

DEBE MEJORAR

**-** Rueda de repuesto no disponible ni en opción. Gráfico pequeño y poco legible tras el volante. Resbalamiento del cambio en situaciones puntuales.

NUUESTRAS ESTRELLAS

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



LA CLAVE

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

Ahora que por cuestiones obvias están tan de moda los híbridos, Honda se saca de la manga un CR-V con esa tecnología, pero con un planteamiento totalmente diferente a la hora de llevarlo a la práctica. El resultado me gusta porque funciona, proporcionando al todocamino nipón una suavidad, un agrado de uso y un consumo en carretera hasta ahora difíciles de combinar en la práctica con éxito. Y, además, esta versión de tracción total va de maravilla en el campo.



▲ Bajo el maletero hay un hueco para el kit de reparación porque, por las baterías, el CR-V Hybrid no puede llevar rueda de repuesto. Pero el maletero es muy capaz.



◀ **MÁS DE LO EXIGIBLE SU FILOSOFÍA DE TODOCAMINO 'LIGHT' NO LE OBLIGA; Y, SIN EMBARGO, EL CR-V HYBRID SE DEFIENDE MUY BIEN EN EL CAMPO INTUITIVO Y FÁCIL EL SALPICADERO DEL CR-V HYBRID ES MUY INTUITIVO Y CÓMODO DE UTILIZAR. SALVO QUE EL GRÁFICO QUE MUESTRA EL SISTEMA HÍBRIDO SE VE MUY PEQUEÑO**



◀ El gráfico que muestra el modo de conducción tras el volante es pequeño, y conviene no ir mirándolo demasiado tiempo por las posibles distracciones. Hasta más o menos 90 km/h el sistema de tracción total manda fuerza a las cuatro ruedas, y a partir de esa velocidad sólo a las ruedas delanteras, siempre que el sistema no detecte que hace falta. Una de las pantallas muestra el reparto de par por cada rueda.



▲ Una rejilla en el montante derecho de atrás aspira aire para ventilar la batería que va bajo el maletero y el asiento trasero. Y a veces el ruido de esa aspiración hace pensar que hemos dejado una ventanilla mal cerrada. El espacio interior es muy generoso. Las levas del volante son de regeneración.

▲ El cambio de una sola relación se maneja mediante teclas cómodas e intuitivas. Se echa de menos más 'info' del sistema híbrido en la pantalla central.

partido al sistema de regeneración en retención con las levas del volante, misión convertida sobre todo en modo Sport.

Y por innovación que no quede, ya que el CR-V Hybrid también estrena un cambio más compacto y refinado que los sistemas CVT tan antipáticos. No obstante, con una sola marcha como los eléctricos puros, que nadie espere la rapidez de un cambio automático de doble embrague o la eficacia de uno con convertidor de par. Es verdad que el cambio del CR-V Hybrid acusa cierta descompensación entre

la acción sobre el acelerador y la respuesta del conjunto propulsor, pero esto ocurre solo en situaciones puntuales de demanda inmediata de velocidad y, desde luego, sin la sonoridad de los sistemas CVT.

En carretera y a una velocidad mantenida de entre 80 y 120 km/h el CR-V híbrido funciona el 61 por ciento del tiempo en modo Engine Drive, de manera que es el motor de gasolina el que mueve las ruedas, aunque a veces le veremos funcionar en modo EV eléctrico e incluso en modo híbrido, en este último caso con un pico de potencia mo-

mentánea de 215 CV ante una posible máxima demanda. Lo bueno es que el sistema decide de forma automática el modo que más interesa, aunque el conductor puede elegir y forzar tres modos fijos: Sport, ECON y EV, este último siempre que se den las condiciones ideales de carga, temperatura... Y entre ellos destaco el Sport, porque el coche en ese modo pasa de ser un corderito inocente a un auténtico guepardo que te deja pegado contra el asiento si hundes el pie derecho en el acelerador. De hecho, en nuestras mediciones el CR-V Hybrid ha acele-

rado de 0 a 100 km/h en 8,4 segundos, 8 décimas más rápido que el dato oficial y una décima más veloz que un Honda Civic 1.5 Turbo VTEC CVT de 182 CV y 263 kilos menos.

Pero tener genio no está reñido en este caso con unos consumos casi de diésel. Y es que en uso real el CR-V híbrido consume muy poco si contamos con que anuncia 184 CV y tiene tracción total. Porque a 90 km/h el gasto real con una persona y sin equipaje ha sido de 5,8 l/100 km; a 120 km/h hemos medido 6,5 l/100 km y ya en circuito cerrado, para investigar el gasto

a más velocidad, hemos medido 7,8 l/100 km circulando entre 140 y 150 km/h, el mismo consumo medido en vías de montaña a ritmo elevado. Y aunque en principio no entra dentro de sus objetivos, en este escenario el híbrido de Honda nos ha vuelto a sorprender con un excelente compromiso entre estabilidad y confort, superior al de su más directo rival. Y es que si conducir al límite el CR-V Hybrid es una misión más que posible por nobleza de reacciones y buen filtrado de la amortiguación, en el día a día el modelo japonés transmite tranquilidad y

sosiego, lo que es igual a seguridad. Pero el último lugar en el que pensábamos que nuestro protagonista nos iba a sorprender positivamente era en el campo, y allí también lo ha hecho. Y es que teníamos interés en conocer si el nuevo CR-V, en su versión híbrida —con una tracción total mecánica de embrague multidisco, eje de transmisión y diferencial de reparto variable en el eje posterior— sería capaz de meterse y salir airoso de una pista 'off road' diseñada para todoterrenos. Y el japonés, cuya altura libre al suelo aumenta hasta 192 milímetros,

dejó el pabellón bien alto ya que superó cruces de puentes de susto y ascendió repechos arenosos sufriendo lo justo, aunque al final las ruedas, excelentes en carretera, fueron las que pusieron los límites.

Circulando ligero por caminos de tierra desiguales, la suspensión absorbe los baches con maestría y el eje delantero está bien aislado de la columna de la dirección —cuyo diámetro aumenta hasta los 30 mm, un 36 por ciento más que en el CR-V anterior— para minimizar la transmisión de vibraciones al volante. El reparto de par del sistema 4x4

funciona mandando fuerza a las cuatro ruedas hasta aproximadamente 95 km/h, y a mayor velocidad el CR-V Hybrid se convierte en un tracción delantera siempre que no aparezcan curvas pronunciadas o piso resbaladizo.

El resto no difiere mucho de un CR-V sin hibridar. Calidad general, amplitud, sencillez y alto agrado de uso potenciado por su carácter eminentemente eléctrico, bajo consumo, seguridad muy por encima de la media... Y el precio está en línea con el del resto de rivales, aunque con esto no queremos decir que sea barato.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

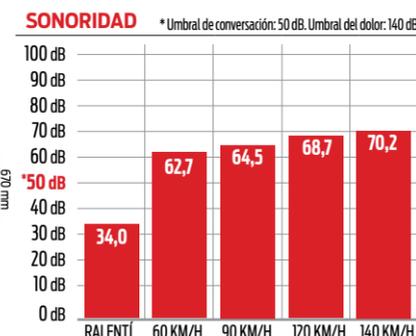
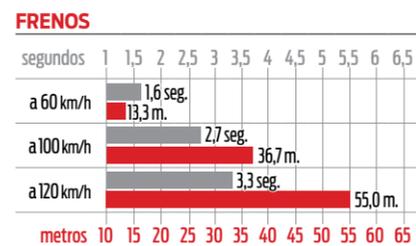
<b>MOTOR DE COMBUSTIÓN</b>	<b>2.0 I-MMD</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4, en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	81,0 x 96,7
Cilindrada (c.c.)	1.993
Alimentación	Inyección indirecta
Compresión	13,0 a 1
Potencia máxima / rpm	145 CV / 6.200
Par máximo / rpm	17,8 mkg / 4.000
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	Síncrono de imán
Posición	Delantera
Potencia máxima	135 kW / 184 CV
Par máximo	32,1 mkg
<b>BATERÍA</b>	Iones de litio
Capacidad (kWh)	1,00
Voltaje nominal (V)	240
Autonomía en modo EV (km)	Variable (hasta 2 km)
<b>Potencia máxima conjunta</b>	184 CV
<b>Par máximo conjunto</b>	49,9 mkg
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, de 1 vel.
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,3
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos.
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente de tipo Multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	235/60 R18
Llantas, aleación	7,5J x 18"
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.672
Capacidad del depósito (l)	57
Relación peso/potencia (kg/CV)	9,1
Coefficiente aerodinámico (Cx)	N.d.

### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Instrumentación configurable		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Sistema de deceleración por levas	▲		
Regulador/limitador velocidad	▲		
Tapicería de cuero	▲		
Respaldo posterior abatible 60:40	▲		
Navegador	▲		
Faros full LED	▲		
Sensores parking del./tras.	▲		
Techo solar practicable	▲		
Climatizador automático bizona	▲		
Asientos calefactables	▲		
Parabrisas función descongelación	▲		
<b>SEGURIDAD</b>			
Aviso de ángulo muerto	▲		
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio		▼	
Luces de carretera automáticas	▲		
Aviso de colisión frontal	▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲		
Aviso tráfico cruzado trasero	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		
Airbag de rodilla para conductor	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control de crucero adaptativo	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Luces de giro activas	▲		
Control de presión neumáticos	▲		
Llamada de emergencia	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲		

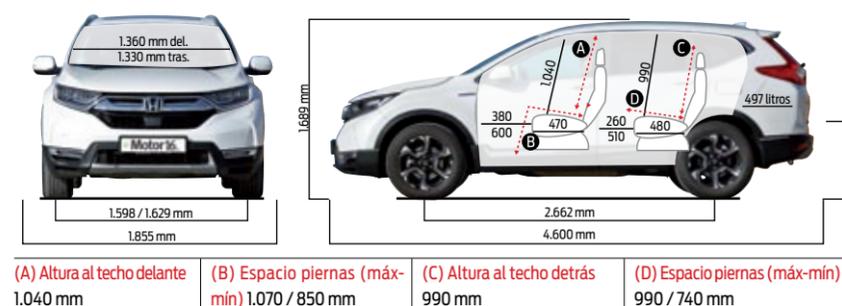
### BANCO DE PRUEBAS

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	180 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,3
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,4 (9,2)
Recorriendo (metros)	132
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,2
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D	5,9
Recorriendo (metros)	167
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 24,0 km/h de promedio	6,5
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,8
Conducción dinámica	8,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,5
A 140 km/h de crucero	7,8
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	860
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano/extrurbano (NEDC)	5,1 / 5,7
Ciclo mixto (NEDC)	5,5
Ciclo mixto (WLTP)	7,4



**PRINCIPALES OPCIONES**  
 Enganche de remolque: 870. Llantas especiales: 2.961.  
 Pack Aero: 3.193. Pack Conveniencia: 746. Pintura metalizada: 650.

### MEDIDAS



## EN COMPARACIÓN CON...

	HONDA CR-V 2.0 I-MMD HÍBRIDO LIFESTYLE 184 CV	LEXUS NX 300H EXECUTIVE 4WD 197 CV	MITSUBISHI OUTLANDER PHEV KAITEKI 230 CV	TOYOTA RAV4 HYBRID 220H 4X4 LUXURY 218 CV
<b>Precio</b>	42.200 euros	55.100 euros	40.320 euros	40.800 euros
<b>Cilindrada</b>	1.993	2.494	2.360	1.798
<b>Pot. gasolina</b>	145 CV / 6.200 rpm	155 CV / 5.700 rpm	135 CV / 4.500 rpm	177 CV / 6.000 rpm
<b>Pot. eléctrico</b>	184 CV	143+68 CV	82+95 CV	120+54 CV
<b>Potencia total</b>	184 CV	197 CV	230 CV	218 CV
<b>Cambio</b>	Automático, de una marcha	Aut. CVT, de velocidades múltiples	Automático, de una marcha	Aut. CVT, de velocidades múltiples
<b>Batería</b>	Iones de litio (1,00 kWh)	Níquel hidruro metálico	Iones de litio (13,8 kWh)	Níquel-hidruro metálico (1,59 kWh)
<b>Tracción</b>	Total	Total	Total	Total
<b>Consumos</b>	5,1 / 5,7 / 5,5 l/100 km	6,1 / 5,7 / 5,9 l/100 km	1,8 l/100 km (en los primeros 100 km)	4,7 / 4,7 / 4,6 l/100 km
<b>Emisiones</b>	126 g/km CO2	135 g/km CO2	40 g/km CO2	105 g/km CO2
<b>Autonomía</b>	1.036 kilómetros	950 kilómetros	Variable	1.225 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	180 km/h	180 km/h	170 km/h	180 km/h
<b>0-100 km/h</b>	9,2 segundos	9,2 segundos	10,5 segundos	8,1 segundos
<b>Maletero</b>	497 / 1.694 litros	555 / 1.600 litros	498 / 1.602 litros	580 / 1.690 litros
<b>Dimensiones</b>	4.600 / 1.855 / 1.689 mm	4.640 / 1.845 / 1.645 mm	4.695 / 1.800 / 1.710 mm	4.600 / 1.855 / 1.685 mm
<b>Depósito comb.</b>	57 litros	56 litros	45 litros	55 litros
<b>Peso</b>	1.672 kilos	1.860 kilos	1.955 kilos	1.725 kilos
<b>A favor</b>	El CR-V Hybrid es el más ligero, y eso le convierte en el SUV compacto híbrido con mejor dinámica en todos los terrenos. Su equipo de seguridad es imponente. La calidad se acerca a la de Lexus y mejora la de Rav4 y Outlander. Es muy silencioso. El sistema 4x4 es muy eficaz.	El NX es un modelo refinado y muy bien acabado con un diseño que rompe con la rutina. El todocamino japonés tiene un magnífico maletero y su equipamiento de seguridad está a muy buen nivel. Es el que suma más potencia de sus dos motores eléctricos. En total son 211 caballos, más los 155 del motor de gasolina.	La ausencia de rivales híbridos no enchufables nos ha obligado a introducir un Plug-in: el híbrido enchufable más vendido en España. Y lo mejor de este modelo es su etiqueta 0 de la DGT, la posibilidad de circular en modo eléctrico 50 kilómetros y un precio final muy competitivo.	La nueva plataforma transmite solidez, y a nivel ergonómico está muy conseguido. La gran pantalla central cuenta con botones físicos que facilitan su uso. Tiene el mejor maletero del grupo. Es el que menos gasta, aunque en uso real las diferencias se reduzcan. Es algo más barato que el Honda.
<b>En contra</b>	El CR-V Hybrid no puede llevar rueda de repuesto ni en opción por el espacio que ocupa la batería. El gráfico que muestra el funcionamiento del sistema i-MMD tras el volante es pequeño y no se ve del todo bien. El precio es alto pero lo compensa.	Pesa mucho, lo que le condiciona en aspectos como el consumo o las prestaciones ya que su aceleración no se corresponde con su potencia. Y el cambio de variador sigue siendo un punto flaco importante. Es un modelo Premium pero su precio no está del todo justificado.	Pesa dos toneladas, es decir, que pesa 300 kilos más que el CR-V. Eso le convierte en el más lento en aceleración y también en el que más consume una vez que se ha agotado la carga de las baterías. Y su pequeño depósito ofrece una autonomía reducida.	El cambio CVT sigue aportando una sonoridad que no es de recibo en un coche de este nivel. El tacto de los frenos es más artificial que en el CR-V. Pierde rueda en las curvas más cerradas y su estabilidad es menos equilibrada. No ofrece tanta calidad.

## EL DETALLE

### TRABAJANDO LA SONORIDAD Tan silencioso como un eléctrico

El trabajo de insonorización del Honda CR-V Hybrid es magnífico, porque los datos registrados con nuestro sonómetro se sitúan al nivel de un eléctrico como puede ser un Nissan Leaf. Esto es el resultado de varias actuaciones, como puede ser el sistema de cancelación activa de ruido, las juntas especiales de sellado, el panel aislante del capó, el material aislante utilizado bajo el salpicadero, la alfombrilla de una sola pieza específica como capa de aislamiento adicional del Hybrid, sellantes triples en las puertas, aislantes en los pasos de rueda... Pero también hay que destacar el funcionamiento eminentemente eléctrico del CR-V Hybrid, ya que esa forma de entender un híbrido no enchufable permite circular mucho tiempo en modo eléctrico o semieléctrico, con el refinamiento, comodidad y silencio de marcha que ese funcionamiento aporta.

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

<b>COSTE POR KILOMETRO</b> Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,17 euros/km. Coste financiero: 0,65 euros/km. Coste km total: 0,82 euros/km.	<b>RED DE POSVENTA</b> 65 puntos de asistencia en toda España.
<b>SEGURO</b> Seguro a terceros: 312,65 euros/año. Seguro a todo riesgo: 508,46 euros/año con franquicia de 300 euros.	<b>GARANTÍA</b> Cinco años sin límite de kilometraje <a href="http://www.honda.es">www.honda.es</a>
<b>DATOS DEL VENDEDOR</b> <b>HONDA</b> Importador: Honda Automóviles España, S.A. C/ Osona, 1 Urb. Mas Blau. 08820 El Prat Llobregat (BCN). Tlf: 902 424 646	<b>PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA:</b> <b>42.850 EUROS</b>

# Nuevos alicientes

La respuesta del Nissan Qashqai a un mercado cambiante en el que el diésel se desploma es este nuevo propulsor TCE de gasolina, que en su variante más potente, de 160 CV, y asociado a la también recién estrenada transmisión DCT, se convierte en un tándem resolutivo, eficiente y muy agradable. Si a eso unimos el equilibrio general del resto del conjunto, a este auténtico 'macho alfa' le queda cuerda para rato...



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

El fenómeno Qashqai es digno de estudio. En su día sorprendió al abrir una nueva vía y desde entonces ha dominado con mano de hierro el segmento en lo que a ventas se refiere. Una legión de rivales surgió a su estela, pero el modelo japonés se defiende como ninguno, hasta el punto de que el pasado mes de febrero se ha convertido en el vehículo más vendido en el mercado español.

Y seguro que algo tienen que ver en ello los nuevos motores de gasolina introducidos recientemente en la gama, entre ellos esta variante

DIG-T de 160 caballos con transmisión automática que nos ocupa.

Hasta ahora, el gran caladero para conseguir clientes

se basaba en las mecánicas diésel, pero con la gasolina ganando adeptos día a día había que ofrecer algo más atractivo que lo que había.

Se pusieron a ello en colaboración con Daimler y el resultado ha sido este nuevo bloque de cuatro cilindros y 1,3 litros que hemos probado

en su máxima expresión. Si tuviéramos que destacar algo de este binomio formado por el motor DIG-T y la caja DCT sería lo agradable que resulta. El nuevo cambio de doble embrague con siete marchas, desarrollado por Getrag, nada tiene que ver, afortunadamente, con la CVT de variador continuo que se contemplaba hasta ahora. Y hasta ofrece 1 mkg más de par máximo que la caja manual...

El motor da lo mejor de sí mismo a 2.000 rpm, una cifra algo elevada para lo que ahora se estila –la versión de 140 CV lo hace a 1.600 vueltas–, pero la transmisión automática convierte cualquier recuperación en una simple aceleración al hundir el pie en el acelerador por el efecto 'kick-down'; por lo tanto, salen los números en cuanto a rendimiento y prestaciones.



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

El salto cualitativo dado con el nuevo motor TCE de 160 CV y el cambio DCT ha sido abismal, porque resulta más prestacional, más eficiente y, sobre todo, sumamente agradable. Con el acabado Tekna+ el precio se dispara, pero podemos disfrutar de ese tándem con el nivel Acenta desde 23.150 euros con descuentos.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>1.3 DIG-T 160 DCT</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.332
Alimentación	Inyección directa, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	160 CV / 5.500
Par máximo/rpm	27,5 mkg / 2.000-3.500

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	46,7

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	10,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, esquema de eje de torsión, con muelles y amortiguadores.	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	225/45 ZR19
Marca	Michelin

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	1.445
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.394 / 1.806 / 1.590
Capacidad del maletero (l)	430 - 1.598
Capacidad del depósito (l)	55

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>198 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (9,9)
Recorriendo (metros)	137

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,7
De 80 a 120 km/h en D	5,8
Recorriendo (metros)	165
Error de velocímetro a 100 km/h	+7%

## CONSUMOS

	<b>l/100 km</b>
<b>EN CIUDAD</b>	
A 24,5 km/h de promedio	8,6
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	4,8
En conducción dinámica	10,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	6,9
A 140 km/h de cruceo	8,2
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,4
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	743
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Ciclo urbano	7,3
Ciclo extraurbano	4,9
Ciclo mixto	5,8



<b>PRECIO</b>	<b>34.950 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>		
<p>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: <b>131 G/KM</b></p>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****	<p>Rendimiento del motor. Cambio DCT. Tacto general muy agradable. Equipamiento de serie. Distancias de frenado.</p>	<p>Sin opción a tracción total. Electrónica muy intrusiva. Dirección no muy directa. Precio de salida elevado. Error del velocímetro alto.</p>
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
CONSUMO	*****			
PRECIO	*****			



▲▲ El maletero cubica 430 litros. El equipo de sonido Bose –600 euros– no es compatible con la rueda de repuesto.



**GRAN RODADOR**  
EL NUEVO PROPULSOR DE GASOLINA DE 160 CV Y LA CAJA DCT SON UN MAGNÍFICO TÁNDEM POR SU RENDIMIENTO Y AGRADO EN MARCHA INTERIOR

EL ACABADO TEKNA+ REMATA EL CONJUNTO CON MÁS ESMERO Y CALIDAD. LA POSICIÓN AL VOLANTE ES CÓMODA Y EL 'ENTORNO', AGRADABLE



▲▲ El nuevo cambio DCT de siete relaciones es de doble embrague. El arranque y acceso sin llave es de serie.



▲ El interior es amplio, aunque no es de los mejores de su segmento en ese capítulo. El acabado Tekna+ contempla de serie esta llamativa tapicería de piel Nappa y el techo solar panorámico.



Y como mejor se entenderá es con un ejemplo práctico. Imaginemos que necesitamos adelantar, y debemos pasar de 70 a 110 km/h para realizar la maniobra. Pues en ese escenario, esta versión necesita sólo 5,1 segundos y 130 metros de distancia para cubrirla, unos números atractivos para un conjunto que, con lo puesto, acaricia los 1.500 kilos.

Para lograr los mejores registros debemos girar la palanca del cambio hacia la izquierda, con el fin de activar el programa deportivo y la función secuencial de las siete relaciones –no hay levas en el volante–. Cuando lo hacemos, el régimen de giro

subirá hasta las 6.300 rpm, momento en el que cambiará si no lo hacemos nosotros para preservar la mecánica. El cambio DCT es rápido en su actuación, pero apenas retiene cuando reducimos, de manera que los frenos tienen trabajo extra cuando vamos rapiditos.

En el otro lado de la balanza encontramos la función ECO, que dulcifica la sensibilidad del acelerador para limitar el gasto. El mando está un tanto escondido, pero si lo activamos y nos lo tomamos con calma, el consumo en autopista ronda los 7 litros exactos, y en carretera se conformará con apenas 5, unas cifras muy asumibles teniendo

en cuenta la talla y el peso de nuestro protagonista. Esta función ECO se desactiva automáticamente cuando utilizamos el programa secuencial.

El resto de argumentos son ya de sobra conocidos en el Qashqai, incluida su atractiva relación entre equipamiento y precio, aunque en este caso hablamos de la versión más potente y dotada de la gama de gasolina, y el coste se dispara hasta los 34.950 euros.

En marcha es más confortable que dinámico. Su condición de tracción delantera –no se contemplan variantes 4x4 en gasolina– y una dirección no demasiado directa –3,2 vueltas de volante en-

tre topes– provocan alguna tendencia subviradora, pero nada preocupante porque la electrónica es quizás demasiado intrusiva, así que a la mínima entrará en acción y no nos dejará ser 'malos'.

La suspensión filtra con agrado las irregularidades del firme, y puestos a pedir, con este nivel de potencia quizás un eje multibrazo trasero –que sí portan algunos de sus rivales directos– sería una opción más 'asentada' y recomendable. En cualquier caso, el compromiso entre confort y dinámica es elevado.

Mejores aún son las distancias de frenado que ha registrado. No todos los modelos de este segmento pueden des-

sumir de detenerse por completo en 34,7 metros desde 100 km/h, un dato realmente llamativo, aunque con cier-

ta ventaja porque el acabado Tekna+ de nuestra unidad de prueba lleva asociados unos neumáticos 225/45 ZR19

que benefician este aspecto por su generosa pisada.

El Qashqai no es de los modelos más grandes y habitables de su segmento, pero curiosamente sí transmite sensación de amplitud. También la sensación de calidad sale fortalecida por el acabado Tekna+, que conlleva detalles como los asientos monoforma rematados en piel Nappa.

En el lado contrario, la pantalla táctil de 7 pulgadas quizás se haya quedado ya algo pequeña, además de ubicarse en una posición algo baja, y las luces de cortesía delanteras son algo 'arcaicas'.

Donde vuelve a sacar pecho, a lo grande, es en la dotación de serie que porta

nuestra unidad. Destacamos el nuevo NissanConnect, con navegación 3D, servicio Traffic Premium por TomTom, reconocimiento por voz...

Tampoco defrauda en aspectos como el confort o la seguridad, al incorporar el conocido Chasis Control, con controles inteligentes de la calzada y la trazada, o el escudo de protección inteligente, que contempla un sistema anticollisión frontal, alerta de cambio de carril, luces de carretera inteligente y reconocimiento de señales de tráfico.

Habrà que esperar hasta mayo para disfrutar, también de serie, del avanzado sistema ProPilot de asistencia a la conducción autónoma.

### SUS RIVALES



**HYUNDAI TUCSON 1.6 T-GDI 177 CV DCT TECNO**

Es más amplio y potente, consume algo más y también resulta algo más caro. El cambio es de doble embrague y es posible optar a la tracción total.

Precio	36.065 €
Longitud	4,48 metros
Consumo	7,0 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



**RENAULT KADJAR ZEN TCE 160 CV EDC**

Una especie de alma gemela del Qashqai porque comparte motor, cambio, plataforma... Podría elegirse uno u otro en función de la afinidad a la marca o el precio.

Precio	30.160 €
Longitud	4,49 metros
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	9,3 seg.



**SEAT ATECA 1.5 ECOTSI 150 CV DSG STYLE**

Acaba de recibir este motor, con desconexión automática de cilindros. Es la opción más prestacional y dinámica, y se puede combinar con la tracción 4Drive.

Precio	29.190 €
Longitud	4,36 metros
Consumo	5,7 l/100km
0 a 100 km/h	8,6 seg.

la frase

José Vicente de los Mozos. Responsable mundial de Fabricación de la Alianza Renault-Nissan y presidente de Renault España y de Anfac.

«El sector se merece un acuerdo estratégico de todos los partidos políticos y eso no se está dando. Necesitamos certidumbre porque los centros de decisión de las multinacionales están fuera de nuestro país».



en breve

► **VW COMPARTE SU PLATAFORMA MEB.** El grupo alemán abrirá su Plataforma Modular Eléctrica a otros fabricantes para posicionarla como un estándar de la movilidad eléctrica y reducir el coste de esa movilidad. e.GO será el primer socio eterno en utilizarla.

► **EL RECAMBIO EN CRECIMIENTO.** Según Sernauto, la industria del recambio, que factura 26.800 millones de euros y da empleo a 234.000 personas, crecerá un 4 % anual en los próximos tres años, pese a afrontar la descarbonización, la digitalización y los nuevos usos del coche.

► **VOLVO LIMITA LA VELOCIDAD.** A 180 km/h limitará el fabricante sueco la velocidad de sus coches en 2020. El objetivo es que nadie muera o resulte herido en un Volvo a partir de ese año.

► **NEUMÁTICOS ETIQUETADOS EN CAMIONES.** La UE actualizará las normas sobre el etiquetado energético de neumáticos, que se aplicará también a vehículos pesados.

el puntazo

La DGT revisará los distintivos medioambientales para evitar que modelos de gran potencia y altas prestaciones sigan recibiendo etiqueta 'ECO'.

La denuncia de la OCU de que no siempre un coche con etiqueta 'Eco' o '0' contamina menos que otros que no la tienen y la opinión generalizada de que el sistema «es injusto» por tener en cuenta la tecnología y no las emisiones, parece hacer mella en la DGT, según la web «Cocheando». Al parecer, Tráfico pondrá en marcha un grupo de trabajo para estudiar «una evolución de la clasificación, acorde con la normativa europea, las clasificaciones de otros países y la evolución de las tecnologías».

la cifra

2,8

g/km aumentaron las emisiones de CO<sub>2</sub> en 2018, para llegar a 120,5 g/km, el promedio más alto de los últimos cuatro años. Incremento que, según el análisis de JATO Dynamics en 23 mercados europeos, esta directamente relacionado con la drástica caída de los diésel.



APOYO INTEGRAL AL AUTOMÓVIL

El sector pide más precisión y claridad

Aunque las asociaciones del sector valoran de forma positiva el esfuerzo realizado por la Administración y han aportado aspectos importantes en su elaboración, las reacciones al Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción presentado por la Ministra Reyes Maroto, cuando está a punto de acabarse la actual legislatura, han sido contundentes. «Brindis al sol», «inmaduro», «impreciso en

el apoyo a la distribución y venta de automóviles», «sin apuesta clara por la neutralidad tecnológica», «poco ambicioso o con carencias importantes», son valoraciones de Anfac (fabricantes), Aniacam (importadores), Faconauto (concesionarios), Ganvam (vendedores), Sernauto (componentes) y sindicatos (UGT y CCOO) a un plan que será el próximo Gobierno el que debería ponerlo en marcha.

Según la ministra, se trata de una «hoja de ruta» en la que el Gobierno ha trabajado junto al sector y los agentes sociales implicados, con el objetivo de garantizar el futuro de la industria del automóvil en España. Para lograrlo se destinan 2.634 millones de euros hasta 2025 en ayudas e inversiones, cifra que subirá a 9.726 millones por el «efecto arrastre», que el Ejecutivo calcula (mayores inversiones de fabricantes e

industria auxiliar, menores costes por las mejoras de la productividad, reducción de importación de combustibles, efectos fiscales...). El reparto del dinero público contempla la dotación de 515 millones para actuaciones a corto plazo (2019-2020).

El Plan se estructura en cinco ejes, que parten de la constitución de una Mesa de Movilidad Sostenible y pasan por la revisión de los gravámenes para definir una fiscalidad verde y, previsiblemente, aunar los impuestos de matriculación y circulación, acabando con la doble imposición en busca de una mayor armonización con Europa. Una petición reiterada del sector, que choca con la transferencia de las tasas de matriculación a las comunidades autónomas.

En ese reparto del dinero público destinado al Plan, la mayor partida se



▲ La Ministra de Industria, Reyes Maroto.

la llevaría el fomento de la movilidad sostenible y conectada; 1.127 millones de euros, destinados a estimular la demanda de vehículos de cero y bajas emisiones, emprendiendo nuevos planes de acharramiento y potenciando las infraestructuras de recarga de eléctricos. Se contempla otra importante cantidad para impulsar inversiones (1.085 millones), especialmente proyectos de I+D+i y producción de modelos más sostenibles. Y, con «carácter inmediato», se aboga por el rejuvenecimiento de las plantillas, apoyando pre-jubilaciones

y contratos de relevo, y el incremento de la presencia femenina en todos los puestos de trabajo y niveles, para lo que se contemplan 422 millones de euros. El Plan tampoco olvida la Formación Profesional Dual y la vinculación de empresa y universidad.

Completa hoja de intenciones, que carece de medidas para crear confianza, como mayor concreción al hablar de bajas emisiones para rejuvenecer el parque, dado que no aparecen las palabras gasolina y diésel cuando «hoy y hasta dentro de seis años no hay otra alternativa». Lo apunta Aniacam que, al igual que Anfac, reclama un plan de choque para acabar con la inseguridad del mercado, así como un Pacto transversal por la Industria de la Automoción, sólo posible «con el compromiso de todas las fuerzas políticas», consenso imprescindible para darle continuidad.

secutivas para Peugeot, Citroën y DS y la culminación de «la primera fase del plan estratégico de crecimiento Push to Pass con resultados excepcionales», asegura Carlos Tavares, el director ejecutivo de PSA, que resalta la capacidad del Grupo para generar un crecimiento rentable y sostenido. Lo avala el pasado ejercicio, con una facturación récord, que alcanzó los 74.027 millones de euros (+18,9 %), gracias a los 3,88 millones de vehículos comercializados (+6,8 %), que suponen otro récord para el grupo, que también superó las cifras existentes en resultado operativo corriente (5.689 millones de euros + 7,7%) y el citado beneficio neto.

Toyota Apuesta por la ecología

El grupo japonés, que pretende comercializar 86.000 coches en España en 2019 (10.000 Lexus y 76.000 Toyota), subiendo un 6 % las unidades matriculadas en 2018, seguirá apostando por modelos de bajas emisiones, aunque de momento se centrará en los híbridos, dejando a un lado los enchufables y eléctricos puros. Lo dice el presidente de la filial española de la corporación nipona, Miguel Carsi, que también avanza la llegada del Mirai de hidrógeno, consciente de que la comercialización de ese coche, que sólo emite agua, requiere una red adecuada de hidrogeneras, muy por encima de las cinco que ahora hay en España.

Nombramientos La industria se renueva

La llegada de Gerrit Marx a la presidencia de Iveco, que compaginará con la presidencia de la división de Vehículos Comerciales y especiales de esta marca de CNH Industrial, le lleva también a presidir el Comité de Vehículos Industriales de la Asociación de Constructores Europeos. ACEA, por su parte, M<sup>a</sup> Paz Robina sustituye a José Rebollo al frente del Grupo Michelin en España y Portugal, presidiendo también el Consejo de Administración de la sociedad. Cambio también en la dirección de la fábrica que PSA tiene en Villaverde (Madrid), donde Eric Brochard sustituye a Oscar Fernández Puente, destinado a la Dirección Industrial de Groupe PSA en París. Además, Javier Ruiz se ha convertido en director comercial de Kia Motors Iberia y Axel Andorff deja Daimler para ser vicepresidente de I+D de Seat.



▲ Gerrit Marx



▲ M<sup>a</sup> Paz Robina



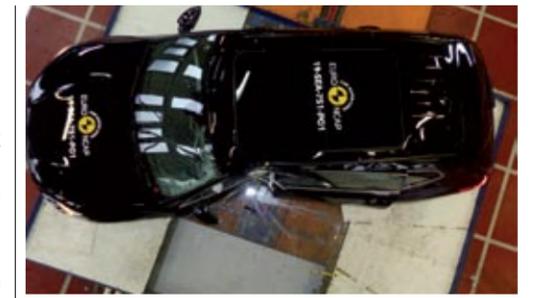
▲ Eric Brochard



▲ Javier Ruiz



▲ Axel Andorff



▲ Tres nuevos todocamino, que vuelven a demostrar el interés de los fabricantes por la seguridad de sus modelos.

★★★★★				
Honda CR-V	93%	83%	70%	76%
Mercedes-Benz Clase C	90%	83%	78%	72%
Seat Tarraco	97%	84%	79%	79%

Primeros cinco estrellas del año Seguridad a prueba en los SUV

Honda CR-V, Mercedes-Benz Clase G y Seat Tarraco protagonizan la primera entrega del año de EuroNCAP, consiguiendo excelentes notas, pese a ser testados con los requisitos endurecidos de 2019. Resultados que lleva al secretario general de EuroNCAP, Michiel van Ratingen, a catalogar como «suficientemente impresionante», que tres vehículos nuevos del mismo segmento obtengan las mejores clasificaciones de seguridad. También recalca que «estén equipados con sistemas AEB para peatones y ciclistas» y el fomento de las nuevas tecnologías como equipamiento de serie, que promociona EuroNCAP. En el trío, la mejor puntuación en ocupantes adultos (97 %) la presenta el Tarraco, con uno de los mejores porcentajes en esa categoría, logro que el nuevo Seat completa con su buen rendimiento en peatones y ciclistas, así como en el transporte de niños. Como también se puede apreciar en el desglose adjunto, el Honda CR-V, ahora en versión híbrida de gasolina, que EuroNCAP vaticina como la variante que más se venderá, demuestra buen rendimiento en todos los apartados, con el máximo en juego contra la barrera lateral para ocupantes adultos y niños y en protección de las piernas de peatones. El trío lo cierra el Mercedes-Benz Clase G, con «rendimiento impresionante» en las cuatro áreas de evaluación, matizan los técnicos.



Reconocimiento Marchionne, personaje mundial

A título póstumo, el que fuera presidente del Grupo Fiat durante 14 años e

impulsor de la unión Fiat y Chrysler ha sido nombrado Personaje del Motor del Año 2019, distinción que otorga el jurado del World Car Awards, integrado por miembros de 24 países. Jurado que también elige el Coche del Año en el Mundo, con cinco categorías y un título absoluto, que tiene como finalistas a Audi e-tron, Jaguar I-Pace y Volvo S60/V60. Los ganadores se conocerán en el Salón de Nueva York del próximo abril.

Coche del Año en España

El Hyundai Kona recibe su premio

Con 312 votos, frente a los 264 conseguidos por el Peugeot 508 y los 182 del Seat Arona, que lo acompañan en el podio, el Hyundai Kona se ha proclamado «Mejor Coche del Año ABC 2019», título que recogieron el presidente y el director general de Hyundai Mo-

tor España, Yun Lim y Leopoldo Satrústegui, respectivamente, en un acto presidido por la Ministra de Industria Reyes Maroto, en presencia de la presidenta de ABC, Catalina Luca de Tena (en la foto).

El jurado integrado por 37 periodistas y medios de comunicación españoles especializados en motor y el voto de los lectores en la web del diario, han convertido al todocamino coreano en el primer modelo con variante eléctrica que consigue el galardón,



pues su gama integra versiones de gasolina, diésel y eléctricas. El resto de finalistas en esta 47 edición han sido: Citroën Berlingo (179 puntos),

Opel Grandland X (129), Honda CR-V (121), Mitsubishi Eclipse Cross (92), y Dacia Duster (90).

PSA La eficacia del «Push to Pass»

Con un aumento del 40 % en su beneficio neto, que alcanzó los 3.295 millones de euros, en 2018, el grupo galo ha cerrado un excelente ejercicio, gracias a la reducción de costes y la política de precios. Es el quinto año de mejoras con-



# Grandes desconocidos

Comprar un sistema de retención para el niño no es cuestión baladí. Pero es grande el desconocimiento sobre esos elementos, que lo protegen desde sus primeros días hasta que supera, como mínimo, los 135 cm. La información es clave para tomar la mejor decisión, desechando las 'gangas' que pueden poner en peligro la vida del pequeño.

En general, el sistema de retención infantil (SRI) se compra como un accesorio más, sin valorar que se trata de un elemento de seguridad del que puede depender la vida del niño sentado en él. Por eso, a la hora de decidir es importante estar bien informado y no dejarse llevar por el precio o el aspecto, dado que proteger a los hijos es una prioridad, que no se debe descuidar.

Sin embargo, el sondeo realizado por Cybex entre los distribuidores de sus productos corrobora que muchos padres no son conscientes de la importancia de saber elegir un sistema adecuado al niño y al coche. También han notado que la gran mayoría llega al punto de venta sin saber lo que quieren y, más importante, lo que necesitan, simplemente impulsados por la obligatoriedad de trasladar a los niños en un asiento homologado, sin pararse a pensar que la correcta elección y el uso adecuado reducen un 75 por ciento el riesgo de muerte y un 95 por ciento el de lesiones.

Desinformación, que puede llevar a una compra inadecuada si el vendedor carece de formación o los progenitores no escuchan sus recomendaciones, que deben partir de buscar un SRI compatible con el coche donde se va a instalar –información que proporcionan los fabricantes– e insistir en que, una vez elegido, se debe aprender a instalar y usar correctamente para que no pierda eficacia; punto importante, cuando el día a día refleja que pocas veces se



▲ De forma sencilla y rápida, el sistema de retención infantil rota hacia la puerta.

muestra interés por la forma de utilizarlo –son muchos, por ejemplo, los que colocan y sujetan al pequeño con el abrigo puesto o pasan la sujeción por el sitio equivocado–. Asimismo es importante no utilizar nunca un SRI que ha participado en un siniestro.

Conseguir que el mensaje «correcta elección, correcto uso» llegue a los padres es el objetivo que se ha marcado Cybex, el fabricante de equipamientos para el transporte de niños –portabebés, cochecitos y sillas de paseo y de coche– cuyos sistemas de retención infantil en vehículos consiguen año tras año excelentes valoraciones en los test europeos más prestigiosos.

## CYBER SENSORSAFE Siempre controlados

Más de la mitad de los padres admiten que sus hijos se desabrochan o sacan los brazos del arnés cuando viajan en su sillita de coche, lo que requiere una vigilancia nada fácil cuando el pequeño va a contramarcha. Por eso, la principal misión del Sensorsafe es avisar cuando no se mantiene correctamente sujeto en su sistema de retención infantil (SRI). Pero, además, el dispositivo de seguridad desarrollado por Cybex alerta al rebasar las 2 horas de trayecto sin descanso y si el pequeño se queda solo en el coche. También lo hace si la temperatura baja de 7° o sube de 35°; y, al colocar al niño en su sitio, verifica que la instalación es correcta, notificando los ajustes necesarios a medida que va creciendo.



La conexión al smartphone por medio de bluetooth requiere una llave electrónica que va en el OBD (sistema de diagnóstico a bordo en vehículo). De momento, el fabricante alemán ha homologado el Sensorsafe para sus modelos i-Size y el Vaya i-Size de gb; clip y llave electrónica se venden por separado del SIR, y el conjunto cuesta 50 €.

Conseguir que el mensaje «correcta elección, correcto uso» llegue a los padres es el objetivo que se ha marcado Cybex, el fabricante de equipamientos para el transporte de niños –portabebés, cochecitos y sillas de paseo y de coche– cuyos sistemas de retención infantil en vehículos consiguen año tras año excelentes valoraciones en los test europeos más prestigiosos. No en vano, diseño, seguridad y funcionalidad, con prioridad incuestionable para la seguridad, integran la filosofía D.S.F de la marca alemana, propietaria de productos únicos patentados como el reposacabezas reclinable de las Cybex de los grupos 1/2/3 y 2/3, que ayudan a prevenir lesiones en impactos laterales; pues al desplazar el centro de gravedad de la cabeza hacia atrás, la mantiene siem-

pre en la zona de protección de la silla y mejora la comodidad del niño.

También es un desarrollo patentado por Cybex el cojín de seguridad que, cuando el niño debe ir colocado en el sentido de la marcha, distribuye la fuerza de la colisión, reduciendo la tensión en cuello, hombros y cabeza hasta un 40 por ciento frente a un sistema de arnés convencional. Se añade la Protección Lineal Contra

Impactos Laterales (sistema L.S.P.), protectores que equipan en sus respaldos todas las sillas de seguridad para coche de la marca; son los primeros en absorber la colisión, protegiendo eficazmente la cabeza y la zona superior del cuerpo del niño en un choque lateral. Y por último están la tecnología Seat-to-Chassis, que crea una conexión directa entre la silla de seguridad y el chasis, y el recién lanzado Sensorsafe.

## EXIGENTES CRASH TEST

Antes de su inauguración definitiva, a mediados de abril, hemos podido visitar el centro de pruebas de choque que Cybex ha montado en su sede alemana de Bayeruth para que los niños viajen con la máxima seguridad en sus sistemas de retención infantil, valorados año tras año con excelentes notas en los test europeos más prestigiosos. De hecho, realizar las pruebas en un laboratorio propio agilizará la introducción de mejoras en los productos existentes y el desarrollo de nuevas y más seguras sillas de coche. Las instalaciones están preparadas para un amplio programa de crash test, más rigurosos que los protocolos más exigentes, que pueden reproducir el efecto de impactos frontales, laterales y traseros, a contramarcha y en el sentido de la marcha, sobre dummies Q, los más avanzados. Representan distintas edades y van equipados con sensores en cabeza, cuello, tórax y estómago, las partes más vulnerables de los ocupantes infantiles de un vehículo en caso de accidente.



▲ La plataforma es impactada por un émbolo, para reproducir impactos frontales de hasta 80 km/h, laterales de entre 25 y 50 km/h, y choques posteriores de hasta 75 km/h.

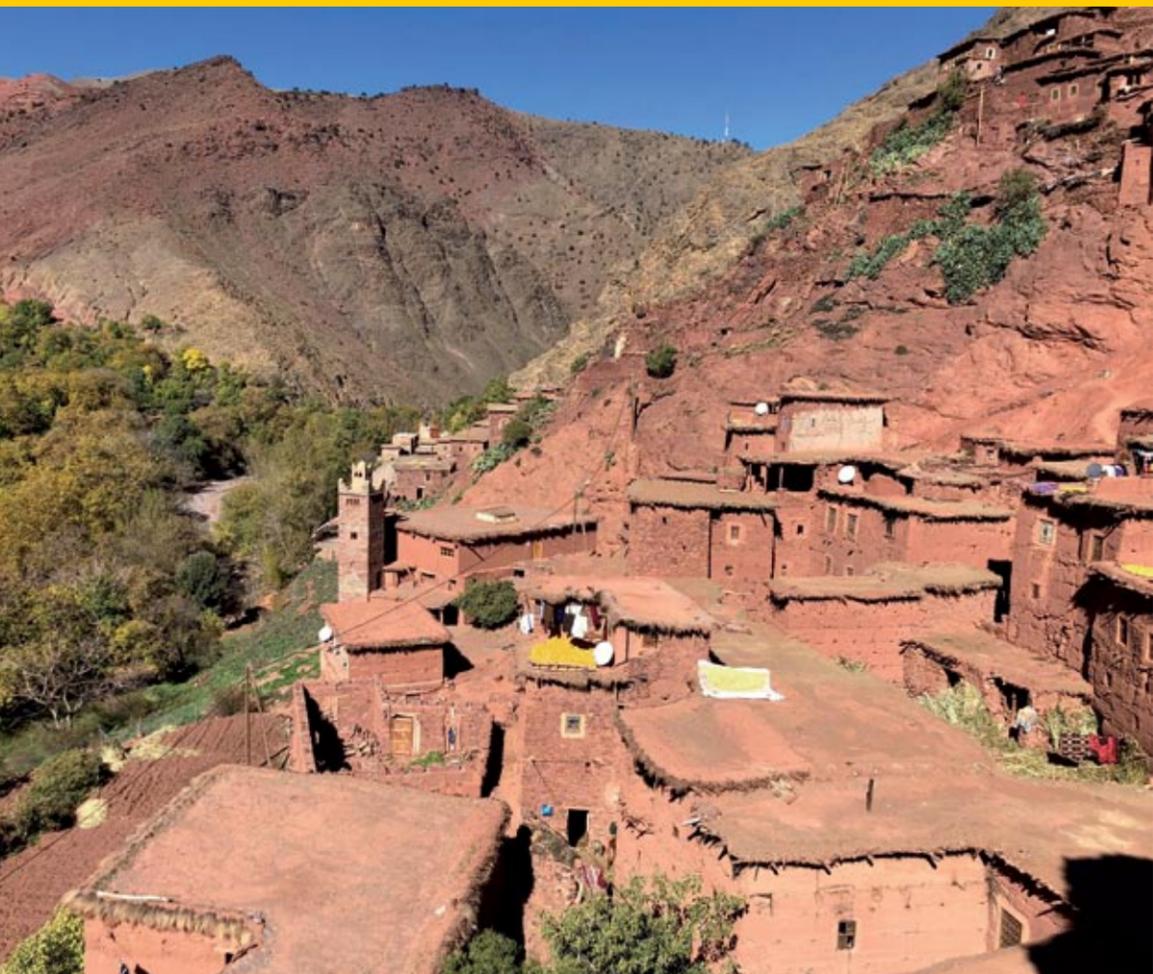


Base Z de Cybex facilita la colocación y retirada del niño al permitir el giro hacia la puerta, y admite dos tamaños de silla para su uso desde el nacimiento hasta que el niño mide 105 centímetros.

La rotación de 360° facilita la colocación del pequeño en sentido contrario o a favor de la marcha.

Sin sacar al niño, el portabebés se coloca en posición horizontal para ser utilizado fuera del coche.

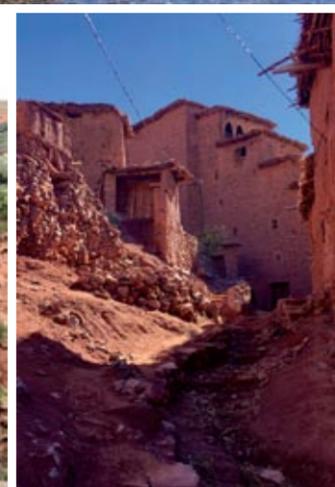
Doce posiciones de ajuste en altura y anchura para crecer con el niño sin menoscabo de su seguridad.



▲ Siete amigos y sus inseparables BMW 1200, protagonistas de un viaje que mezcla la variedad de las rutas que atraviesan las montañas del Atlas con la inmensidad del desierto.



◀ Una tierra llena de contrastes en la que hay que estar dispuesto a improvisar cuando la naturaleza dificulta el camino. Aceptados con buena predisposición, los cambios sobre la marcha suelen deparar inolvidables experiencias.



# Marruecos, el vecino desconocido

Parece mentira, pero tenemos un país vecino, a tan sólo 15 kilómetros de salto de agua, del que conocemos algunas pocas cosas y que esconde innumerables bellezas, una cultura increíble y un pueblo acogedor y amable con el que compartir unos días se convierte en experiencia inolvidable.

Hace dos años estuve diez días recorriendo en moto este país y decidí volver obviando las grandes ciudades y con el foco puesto en dos de sus perfiles más distintos y cautivadores: Atlas y desierto. Un viaje que requiere principios claros: mucha cultura de moto y disposición de hacer tiradas diarias de 400 kilómetros –de 8 a 10 horas– disfrutando; un grupo cohesionado y sin fisuras; una adecuada planificación de la ruta; y el respeto incondicional a las reglas de lo que vamos a encontrar. Se unen claves fundamentales para rodar por Marruecos: no correr, no circular de noche y no distraerse nunca. Obviedades, que cuesta llevar a cabo.

Además, si lo que buscamos es perdernos por los lugares más recónditos, hay que añadir una minuciosa preparación de la ruta y un coche de apoyo, dado que cualquier cosa que en mitad de Castilla-La Mancha es insignificante, en Marruecos se puede convertir en un problema gordo.

Con todo claro, y dispuestos a disfrutar, empezamos una ruta que bordeaba la costa mediterránea por el este hacia Alhucemas, para atravesar el Atlas dos veces: norte-sur por el Atlas Medio desde Taza y sur-norte por el Alto Atlas subiendo desde Ouarzazate hacia Beni Mellal y visitando Magdaz, una aldea bereber perdida en mitad de las montañas. Se intercalaban un par

de etapas de desierto, para conocer Merzouga y Zagora.

Iniciado el viaje, la costa de Alhucemas nos descubre algunos sitios históricos todavía vigentes, como los peñones españoles de Vélez de La Gomera y el de Alhucemas. Después de esta primera etapa nos adentramos en el Atlas Medio y, tras dejar Taza, vivimos la primera aventura, puesto que después de Tamtroutch atravesábamos una cadena montañosa en dirección a Midelt que, al estar nevada, se puso imposible para nuestras Maxi-trail. ¡Nos faltó el último kilómetro hasta el paso! La 'bromita' supuso desviarnos por una pista desconocida bajando hacia Sefrou y, ya entrada la noche, hacer los 200 kilómetros que

nos separaban del destino final incumpliendo el principio de no rodar de noche. Siete motos en fila, todos pegaditos y con las luces a tope. Deseando llegar y con un frío que pelaba a esas horas, pero al final todo salió bien y la bajada hacia Sefrou nos descubrió la grandiosidad de esta cadena montañosa, tres veces más larga que los Pirineos y cinco veces más ancha, con cientos de valles en los que no se ve el fondo y paisajes absolutamente increíbles para disfrutar.

Al día siguiente bajamos a Merzouga, no sin antes apreciar las inversiones que está haciendo el gobierno marroquí en infraestructuras. Vimos varias presas en construcción y campos de plantación de

dátiles interminables, que se riegan con continuos pozos perforados en medio del desierto. Hay muchísima agua en Marruecos.

El desierto ofrece esa paradoja maravillosa por la que puedes rodar 100 kilómetros en línea recta y cada vez que levantas la vista o cambias la mirada ves una imagen diferente. Cambian colinas, rocas, colores y, de repente, aparecen personas de rincones insospechados donde crees que no vive nadie. Desde luego, nada es aburrido en este país.

Zagora es una de las ciudades importantes del sur del país, que en el pasado fue punto de partida de las caravanas que atravesaban el Sáhara (Caravanserai). Desde aquí y hacia el norte recorreremos un palmeral de 80 kilómetros que se dibuja como una serpiente verde en medio del rojizo paisaje de tierra, descubrien-

do por qué esta zona era el punto de aprovisionamiento de las grandes rutas del sur de Marruecos: su enorme riqueza de frutas, hortalizas y ganado procedente de este vergel.

Atravesado Ouarzazate, nos adentramos en el alto Atlas. Con carreteras en estado deplorable, debido a las fuertes lluvias y nevadas de las pasadas semanas, conducir por allí se convierte en ejercicio de cierto malabarismo. Pero no tenemos prisa y la ruta compensa con creces con el paisaje que se admira desde este trazado. Hacemos medias de 40 km/h que nos permiten autonomía de combustible de más de 650 kilómetros con nuestras BMW 1200, lo cual está muy bien, considerando las zonas aisladas por las que nos movemos. Esa noche nos toca dormir en un refugio de montaña –que nadie imagine esas cabañas idílicas de Sui-

za, Austria o nuestras montañas...– La experiencia es muy, muy austera, pero la hospitalidad de los bereberes y el lugar merece la pena –quedan miles de pueblos bereberes esparcidos por el Atlas–.

Genamos el mejor tajín de todo el viaje. ¡Cómo estaba de bueno! Luego visitamos Magdaz y tomamos un té con una de las familias que viven allí. Pese a su aislamiento –desde hace tres años tiene luz eléctrica– nos dan una lección de vida social, trabajo en equipo y supervivencia.

Nuestra ruta de regreso enfilaba hacia el norte, hacia Beni Mellal y Fez, que es una de esas ciudades que hay que visitar. Su medina es de las más antiguas del mundo y en el esplendor del islam fue la cuna de las escuelas más importantes (Madradas). Perderse, literalmente, por sus callejuelas es una maravilla para los sentidos. La pena es que el turismo crece y, pese a que hay cientos de restaurantes, la gastronomía está orientada al turista low-cost; es decir, floja

y amenizada con música popular. Un tostón.

Rumbo hacia España pasamos por Ifrane, una bonita población que recuerda algo el perfil de pueblo alpino. Está situada al pie del Atlas, zona llena de bosques de cedros en los que habitan macacos, ofreciendo una imagen inédita y bien diferente del árido Alto Atlas y del Marruecos clásico.

El tráfico se hace más denso y la ruta nos recuerda otra regla básica: no perder nunca la atención, pues es en zonas de tráfico intenso donde tuvimos algún susto. Los marroquíes son amables, pero no se distinguen por respetar las reglas de tráfico precisamente. Se une que sus carreteras están llenas de trampas, como los kilómetros de asfalto deslizante que 'disfrutamos' hasta Ceuta, donde finalizó la aventura. Como a algunos les supo a poco, se subieron a San Sebastián de un tirón. Ya estamos preparando la próxima.

\*Fernando Cogollos es consejero delegado de Northgate

SEAT



## LAS TARDES DEL TARRACO

Con motivo del lanzamiento de su nuevo SUV, Seat inauguró en Madrid las 'Tardes Tarraco', un encuentro en el que los invitados dejan de lado la rutina y comparten experiencias con conocidos personajes de distintos ámbitos, como el conferenciante y motivador Víctor Küppers o el mediático humorista David Guapo, entre otros.

El mentalista Javier Luxor fue el encargado de abrir la primera charla en Madrid, pero las 'Tardes Tarraco' se celebrarán hasta el próximo 28 de marzo también en Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao.

MICHELIN

## RETO EN INSTAGRAM

La presentadora de 'La voz',

Eva González,

ha sido la abanderada del

#Reto Michelin

CrossClimate, en el que se invitaba

a los usuarios de la red social

Instagram a subir una foto

que hiciera referencia a un



reto al que se enfrentaran a diario. El objetivo

era dar a conocer las ventajas de los neumáticos

Michelin CrossClimate y el ganador se

llevaba un juego de cuatro ruedas para su coche.

GOLDEN SAHARA II

Equipados unos neumáticos transparentes que se iluminan y que fueron creados específicamente por Goodyear.



▲ El Golden Sahara II es uno de los coches personalizados más famosos de los años 50.

## AUTÓNOMO DE LOS AÑOS 50

El Golden Sahara II, uno de los automóviles personalizados más famosos de los años 50 del siglo XX, ha recuperado todo su esplendor gracias a Goodyear. La marca de neumáticos se ha implicado en la restauración de este coche, customizado por George Barris, el creador, entre otros, del Batmóvil. El modelo equipaba unos originales neumáticos transparentes que se

iluminaban y que fueron desarrollados específicamente por la marca. Utilizan Neothane, un caucho sintético translúcido.

El Golden Sahara II, cuya restauración se ha presentado en Ginebra, llama la atención por los detalles dorados y su cúpula transparente, al estilo de la de los aviones de combate. Su parrilla, los alerones y la palanca que controla la aceleración, el frenado y la

dirección también están inspiradas en la aviación. Pero lo más sorprendente es que, aunque pensemos que la conducción autónoma es cosa del siglo XXI, ya hace 50 años este coche incluía un sistema de frenado automático con sensores que detectaban potenciales objetos en su trayectoria, podía manejarse por control remoto y las puertas se abrían automáticamente.

KIA

## EL TOUR DE LA EUROPA LEAGUE

El trofeo de la UEFA Europa League viaja hasta ocho ciudades europeas gracias a Kia, que es coche oficial de la competición hasta 2021. El tour comenzó en Ginebra y recorrerá Sevilla (22-23 marzo), Berlín, Londres, Milán, Moscú, París y Bakú hasta el

mes de mayo. Además, tiene un objetivo solidario: en cada una de las ciudades se pedirá a aficionados y jugadores que donen botas para los refugiados sirios.



SOLIDARIDAD

Por cada prueba de sus vehículos que se realice, Hyundai donará cinco euros para la acción solidaria 'El desierto de los niños' con el objetivo llevar agua a algunas de las zonas más desfavorecidas de Marruecos.

## FERNANDO ALONSO Y RENAULT PROMESAS DEL KART

Fernando Alonso ha entregado los premios de la competición 'Renault Kart pequeños campeones', en la que participan los hijos de los 25.000 empleados que tiene la marca y su red comercial en España. Los 20 finalistas de la segunda edición así como el ganador (Iván Bueno, de 11 años e hijo de un empleado de la factoría de Carrocería

y Montaje de Valladolid) recogieron sus copas y diplomas de manos del bicampeón español de F1 en un acto celebrado en el Circuito Fernando Alonso de Oviedo. En estas instalaciones es donde los chavales acuden para disfrutar de la 'masterclass' de karting del programa 'Renault Kart pequeños campeones'.



▲ En el programa de kart participan los hijos de los empleados de Renault en España.

◀ Iván Bueno, de 11 años, ha logrado el mejor tiempo en las dos ediciones.

SE HA REALIZADO UNA RÉPLICA FIEL AL ORIGINAL

## LA VW HIPPIE VUELVE A WOODSTOCK

En 1969, una furgoneta Volkswagen como esta se convirtió en uno de los iconos del Festival de Woodstock. Ahora, recorre EE.UU. para celebrar el 50 aniversario del evento.

En 1968, el líder de una banda de música encargó al artista Bob Hieronimus la decoración de su furgoneta VW, con la que iba a acudir al Festival de Woodstock de 1969. El resultado fue tan espectacular que llamó la atención de un fotógrafo de la agencia Associated Press y las imágenes de la psicodélica furgoneta fueron

reproducidas en todo el país convirtiendo al vehículo en todo un símbolo hippie.

Ahora, Hieronimus y cinco artistas más han trabajado durante tres años para replicar fielmente aquella furgoneta VW, que ya rueda por EE.UU. en un tour que finalizará en Woodstock durante los actos del 50º aniversario del festival.



▶ La réplica de la furgoneta Volkswagen de Woodstock incluye todos los dibujos y detalles originales.

ALFA ROMEO

## COCHE OFICIAL DE LA 1000 MIGLIA

Alfa Romeo vuelve a ser coche oficial de la '1000 Miglia' (del 15 al 18 de mayo), la carrera que Enzo Ferrari calificó como «la más bonita del mundo».

La marca será patrocinador de este evento tres años más y cederá una flota de treinta unidades de los modelos Giulia y Stelvio para ayudar a la organización en

los traslados. Además, en la carrera estarán presentes varios coches históricos. Entre los años 1927 y 1957, Alfa Romeo se proclamó once veces ganadora de esta competición, que comienza y termina en la ciudad italiana de Brescia.



◀ Alfa Romeo llevará a la carrera algunos de sus clásicos y una flota de Giulia y Stelvio.

LEGO CREATOR

## CONSTRUYE EL MUSTANG DE 1967

El icónico Ford Mustang de 1967 ya tiene su réplica en el mundo de Lego. La marca juguetera acaba de lanzar al mercado un kit para montar este modelo (139,99 euros) Está compuesto por 1.470 piezas y permite construir un Mustang de 10 cm de alto, 34 cm de largo y 14 cm de ancho. Está pintado en azul

oscuro con las clásicas franjas blancas de competición. Tiene emblemas GT, llantas de cinco radios con neumáticos y volante totalmente operativo.



+ en www.seat.es

+ en www.michelin.es

+ en www.goodyear.es

+ en www.renault.es

+ en www.volkswagen.es

+ en www.rutafirestone.es

ATENTOS A...

## DESDE EL 4 DE ABRIL

Arrancan en Barcelona los conciertos de la Ruta Firestone con el grupo musical Viva Suecia, premio MTV a la mejor banda española de 2018. Visitarán cinco ciudades españolas y Oporto, en Portugal, hasta el próximo 21 de noviembre.

reto al que se enfrentaran a diario. El objetivo era dar a conocer las ventajas de los neumáticos Michelin CrossClimate y el ganador se llevaba un juego de cuatro ruedas para su coche.

+ en www.kia.com/es

+ en www.hyundai.es

+ en www.alfaromeo.es

+ en www.lego.com/es-es



# ¿Por fin el año de Ferrari?

El campeonato 2019 anticipa la suficiente intensidad como que podamos ver uno de los certámenes más emocionantes de los últimos años. Ferrari parte como favorito en su duelo con Mercedes por primera vez desde 2014, mientras que la pretemporada arrojaba una extraordinaria igualdad en el resto de la parrilla. Además, a pesar de la marcha de Alonso, la Fórmula 1 reúne la mejor generación de pilotos en muchos años.

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

## FERRARI EL SF90 HA NACIDO 'BONITO'

5 Sebastian Vettel (ALE)  
16 Charles Leclerc (MCO)

«El coche es cómodo, desde el primer día el equilibrio es muy bueno». Charles Leclerc resumía las mejores sensaciones transmitidas por los pilotos de Ferrari durante toda la pretemporada. Ya Vettel habló asombrado tras el primer contacto y su maratón de 160 vueltas. El SF90 se mostró como un monopla-za rápido con todo tipo de neumáticos y compuestos durante las dos semanas de

pretemporada. Las imágenes de la vuelta más rápida de pretemporada a cargo de Vettel (con 1.16.221) confirmaban ese extraordinario comportamiento. Su registro final quedó a tan solo una décima de la pole de Hamilton en el pasado Gran Premio de España. «De momento, el Ferrari tiene un poco más de todo», explicaba Carlos Sainz para resumir la impresión sobre el monopla-

za italiano. Leclerc incluso reconocía que los dos pilotos no habían tirado de todo el potencial del SF90 durante la pretemporada. Tracción, manejabilidad en cambios de dirección, estabilidad en la curva y salida con 'tiralíneas', como definía Pedro Martínez de la Rosa, facilidad de conducción... El SF90 cuenta con la genética básica de los grandes monoplazas. Pero en la Fórmula 1 no se trata de cómo empieza un coche, sino dónde termina a final de temporada. Y todo indica que el monopla-za italiano tiene un amplio margen de evolución por delante ante tan prometedores inicios. Ferrari afronta sobre el papel la mejor temporada para lograr su primer título desde 2008 y batir a Mercedes por primera vez en la era híbrida. Pero no solo la rivalidad será externa. Sobre el papel, Vettel puede encontrar dentro de casa un desafío que no ha tenido en Kimi Raikkonen. Para el equipo italiano la presencia de Leclerc será un activo en ese duelo con Mercedes, pero también un potencial peligro para el teórico líder de Ferrari.



## MERCEDES CON DUDAS (PROVISIONALES)

¿Dónde comienza Mercedes respecto a Ferrari en 2019? Tras la pretemporada, nadie se ha atrevido a equiparar al W10 con el SF90. Tan solo la vuelta rápida de Hamilton el último viernes final dio alguna señal de cercanía. El resto plantea dudas sobre las diferencias entre ambos monoplazas, que algunos cuantifican en tres décimas. Desde Mercedes, ni Hamilton ni Bottas exudaban la misma sensación de confianza inicial. Más bien al contrario. Hamilton incluso llegaba a cuantificar en medio segundo las diferencias, algo que pocos creen. «En todas estas áreas podemos hacerlo mejor. No es un coche todavía perfecto», declaraba Valtteri Bottas. En otro apartado, la pretemporada de Mercedes ha acusado un rendimiento inconsistente del neumático, que ha deparado una ventana reducida de rendimiento óptimo para poder compararse directamente con Ferrari. El W10 adolecía de falta de equilibrio constante al mismo nivel que el SF90 en un circuito que cuenta con un amplio abanico de

curvas. Incluso algunas de las simulaciones de carrera y tandas largas de Red Bull parecían superar al W10. El equipo alemán presentó dos evoluciones aerodinámicas diferentes en dos semanas, y avisa de que el W10 será muy diferente en Australia. Por ello, es pronto para juzgar la posición de Mercedes. También está por comprobarse hasta qué punto ha afectado el cambio de reglamento al concepto global

del equipo alemán en estos últimos años (plataforma más larga y menos 'rake'). De haber errado, el tiempo necesario para corregirlo haría perder casi media temporada, por lo que el equipo alemán debe seguir fiel a su concepto y desarrollarlo hasta las últimas consecuencias. Solo cara a cara con Ferrari en Melbourne se podrá confirmar si es cierto o no que Mercedes parte en 2019 por detrás de la Scuderia.

44 Lewis Hamilton (GBR)  
77 Valtteri Bottas (FIN)



## RENAULT EL CUARTO EN LIZA.

El equipo francés debe acercarse en 2019 a los tres favoritos, de lo contrario se consideraría un fracaso para el tercer fabricante oficial presente en la parrilla. Si Red Bull también necesita recortar distancias con Ferrari y Mercedes, (aunque cuenta ahora con Honda para ello) aún más el equipo francés, obligado a confirmar la progresión de su unidad de potencia y del nuevo RS19 tras las importantes inversiones realizadas estos años. Batir al equipo austriaco -ahora con Honda- supondría una gran revancha y cierto morbo tras las polémicas vividas con la escudería de la bebida energética. Las impresiones iniciales de pretemporada parecen indicar evidentes avances de Renault durante las dos semanas de pretemporada.

Uno de los objetivos prioritarios parece haberse logrado con la nueva unidad de potencia. «Todo lo que hemos desarrollado y medido en el 'dyno' ha sido lo mismo que hemos visto en la pista. Creo que hemos logrado nuestros objetivos, estamos contentos con lo conseguido», explicaba

Remy Taffin (director técnico de motores) tras las pruebas de pretemporada. Cyril Abiteboul avisaba antes de comenzar la temporada que el avance de Renault en este apartado ha sido «el más importante desde que se introdujo la tecnología híbrida», y el rendimiento del RS19 y algunos datos que llegan desde McLaren parecen confirmarlo. Pero también falta por comprobar si los cruciales mapas de motor para clasificación están a la altura de sus rivales. ¿El resto? Los tiempos y simulaciones de ca-

rrera de pretemporada confirman la evolución del RS19, aunque con diferencias de consistencia en la primera y segunda semana. El nuevo monopla-za parece más eficaz y predecible que la versión del pasado año, y las tandas largas de Montmeló apuntaban en esa dirección. En Australia podrá conocerse hasta qué punto Renault se mantiene en el cuarto puesto de la parrilla como en 2018. Y lo más importante, con qué diferencias respecto a sus rivales por delante y por detrás.

3 Daniel Ricciardo (AUS)  
27 Nico Hulkenberg (ALE)



## RED BULL UNA NUEVA ERA

Red Bull dejaba la pretemporada como una de las grandes incertidumbres, que parece haber completado con un perfil bajo y sin demasiadas pistas de su potencial frente a Ferrari y Mercedes. En su primer año con Honda, ¿logrará el salto cualitativo en el que alberga tantas esperanzas?, ¿arrancará por delante de Mercedes, como algunas fuentes concluyen después de la pretemporada? No hubo tiempos representativos en Montmeló para anticipar nada parecido. Verstappen terminó con el quinto tiempo final por la cola, y dos accidentes de Gasly ralentizaron el trabajo del equipo en Montmeló.

Pero el entusiasmo mostrado por Verstappen delata la impresión -confirmada por el rendimiento de Toro Rosso- de un importante salto

cualitativo por parte de Honda. Sin embargo, falta por confirmar el rendimiento del propulsor nipón y sus mapas de motor para los sábados si quiere plantar cara a Mercedes y Ferrari. De momento, también una incógnita, como lo es la fiabilidad por cada ciclo de siete carreras para los cuatro motores disponibles por temporada, porque las posibles penalizaciones condicionarían a Red Bull al margen de los avances que

los japoneses puedan lograr con su motor en términos de potencia. Solo falta recordar el historial de Toro Rosso el pasado año. En general, el chasis del RB15 se ha mostrado muy sólido en la pista, dato en general compartido por los observadores a pie de pista. Pero tampoco parece que la configuración aerodinámica vista en Montmeló sea la misma que en Melbourne.

10 Pierre Gasly (FRA)  
33 Max Verstappen (HOL)





# FERRARI QUIERE, POR FIN, RECUPERAR EL CETRO DE LA F-1; Y ES TE AÑO PARECE EN DISPOSICIÓN DE BATIR A MERCEDES DESDE EL INICIO



## MCLAREN EL RENACIMIENTO

Se dice que Zak Brown quiere instilar en McLaren un espíritu acorde con los nuevos tiempos que acompañan al equipo británico: la toma de conciencia de su verdadera posición en la parrilla olvidando las glorias pasadas. Para McLaren, se trata en verdad de la primera temporada 'post Honda'. 2018 sirvió para desnudar las carencias estructurales y poner en marcha las medidas para vestir a un rey que estaba desnudo, a pesar de la responsabilidad de Honda. El MCL34 es la primera respuesta.

La pretemporada confirmaba la mejora del equipo británico, pero no su posición en la nueva jerarquía. El MCL34 ha supuesto un

considerable cambio de rumbo técnico desde el punto de vista aerodinámico, que exige de sus pilotos y técnicos un amplio proceso de conocimiento y desarrollo. «En la primera semana estuvimos investigando el coche, haciendo cambios de 'set up' muy grandes para ver la dirección correcta a tomar», explicaba Sainz tras la primera fase de este proceso en Montmeló, que dejó en el equipo una sensación agri dulce, tanto de desconcierto como de esperanza.

Sin embargo, el lenguaje tanto de Sainz como del equipo evolucionó a partir de la segunda semana. «Una vez entendimos un poco mejor el coche, pusimos más o menos en él todo lo

que habíamos aprendido para ver dónde estábamos realmente. Sí, hubo mucho progreso de la primera semana a la segunda, no puedo negarlo, y eso que no trajimos nada nuevo de aerodinámica. Fue solo al entender el coche, la puesta a punto y la conducción. Puedo decir que la segunda semana fue bastante más positiva que la primera». Pero resulta imposible posicionar al MCL34 en la jerarquía de la actual parrilla. «Para el resto del año, dependerá de dónde empecemos. A mí me importará más que el equipo acabe el año por delante de donde lo empezó, ver una progresión de la primera carrera a la última, que fue uno de los puntos negativos del año pasado».

55 Carlos Sainz (ESP)  
4 Lando Norris (GBR)

## HAAS O CÓMO ESTAR A LA ALTURA DE TU MONOPLAZA

Equipo que ha dejado pocas pistas flotando en el aire por su discreta pretemporada ante algunos problemas de fiabilidad iniciales. Pero determinados detalles de sus simulaciones en la última semana avisan que podría aspirar a luchar de nuevo por ese cuarto puesto de parrilla que ocupó la pasada temporada durante muchos fines de semana, no siempre capitalizados por la operatividad del equipo americano. Las sinergias que disfruta el VF19 con Ferrari tanto en el apartado del chasis como de la unidad de potencia permiten anticipar que estará muy alto en la clase media de la Fórmula 1.



8 Romain Grosjean (FRA)  
20 Kevin Magnussen (DIN)

## RACING POINT LLEGA CON RETRASO



11 Sergio Pérez (MEX)  
18 Lance Stroll (CAN)

El antiguo Force India ha pasado desapercibido durante la pretemporada, y no parece que el RP19 sea el mismo monoplaça de los próximos meses, una vez empiecen a llegar evoluciones demoradas ante sus problemas económicos del pasado año. Cuenta con un grupo de veteranos capaces de poner al equipo en los últimos años por encima de su potencial económico, pero en 2019 podrían pagar el precio de sus dificultades. Sobre el papel, no parece que puedan aspirar a liderar el grupo medio. Más bien al contrario

## ALFA ROMEO LA SORPRESA

El equipo suizo aspira a sorprender esta la temporada. Desde el comienzo de la alianza técnica con Ferrari su progresión en 2018 fue constante, y este año la implicación de Maranello es incluso superior. Con Kimi Raikkonen en sus filas y el fortalecimiento del equipo técnico podrían cuajar algunas de las expectativas creadas durante la pretemporada en Montmeló. Para empezar, con su singular respuesta al nuevo reglamento con el nuevo C38 que podría suponer otro salto en la parrilla si el equipo suizo acierta con su concepción aerodinámica.



7 Kimi Raikkonen (FIN)  
99 Antonio Giovinazzi (ITA)

## TORO ROSSO POR FIN BEBE DE RED BULL

La mayor sinergia con Red Bull podría comenzar a dar sus frutos. En 2018, el equipo italiano ejerció como conejillo de indias para el equipo austriaco, pero la mayor colaboración con Red Bull en varios frentes y el año de experiencia acumulado con Honda pueden jugar a favor de Toro Rosso con el STR14, en un grupo medio que se anticipa terriblemente disputado esta temporada. La ausencia de James Key, su anterior director técnico, también supone una incertidumbre para el equipo y su rendimiento en el terreno aerodinámico.



23 Alexander Albon (GBR)  
26 Daniil Kvyat (RUS)

## WILLIAMS EN EL FONDO DE LA SIMA

Una de las pocas certezas de la pretemporada, pero en sentido negativo. Porque el Williams FW42 ocupará la última posición en la primera parte de la pretemporada, salvo monumental sorpresa, y también quizás todo el año. Sus retrasos con el monoplaça, los problemas legales con las suspensiones y el pobre rendimiento en pista del nuevo paquete anticipan una temporada de pesadilla para Williams de no mediar un gran milagro. Cuando Robert Kubica lamenta llegar con «el 20 por ciento de la preparación necesaria...».



63 George Russell (GBR)  
88 Robert Kubica (POL)

## CALENDARIO 2019

Australia	17 de Marzo	Hungría	4 de Agosto.
Bahréin	31 de Marzo	Bélgica	1 de Septiembre
China	14 de Abril	Italia	8 de Septiembre
Azerbaiyán	28 de abril	Singapur	22 de Septiembre
España	12 de Mayo	Rusia	29 de Septiembre
Mónaco	26 de Mayo	Japón	13 de Octubre
Canadá	9 de Junio	México	27 de Octubre
Francia	23 de Junio	EE.UU.	3 de Noviembre
Austria	30 de Junio	Brasil	17 de Noviembre
Gran Bretaña	14 de Julio	Abu Dhabi	1 de Diciembre
Alemania	28 de Julio		



## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### EL QASHQAI REINA EN EL SEXTO MES CONSECUTIVO DE DESCENSO

Con una caída del 8,8 % en las ventas de turismos y vehículos todoterreno se cerraba febrero, un mes convertido en el sexto consecutivo de descenso, con 100.701 unidades comercializadas. El resultado también consolida la debilidad del mercado de particulares, el más rentable e importante, con un retroceso del 11,7 % (46.272 matriculaciones) en el segundo mes del año. Por contra, el canal de empresas es el único que presenta crecimiento, al suponer las 32.752 unidades compradas un +4,7 % sobre febrero de 2018, mientras el canal de alquileres sufre una caída del 19 % al quedarse en 21.677 operaciones. Con esas cifras, la suma de los dos primeros meses del año (194.247 entregas) se quedan un 8,4 % por debajo de enero y febrero del pasado ejercicio, con las compras de particulares

retrocediendo un 10,7 %, situación que las organizaciones del sector achacan al retraso en las compras por la incertidumbre y confusión generada en torno a los motores de combustión. Con el negativo como signo dominante entre las marcas, Peugeot marca la excepción, colocado en cabeza del ranking mensual, tras conseguir un +9,2% sobre el anterior febrero. Pese al -23,9 %, Seat se coloca segunda y con -2,2 % Renault completa el podio (ver cuadro). Por modelos, el Qashqai destaca como el más matriculado, seguido por el León, que deja de liderar el ranking acumulado, superado por poco más de cien unidades por el Sandero, tercero del mes y uno de los modelos más baratos del mercado. En el reparto mensual de combustibles, la gasolina copa el 60,2 %, el diésel el 29,9 % y el 9,9 % los alternativos.

**LAS MARCAS MÁS VENDIDAS**

Febrero	Enero-Febrero
<b>PEUGEOT 8.602</b>	<b>SEAT 17.504</b>
<b>SEAT 8.415</b>	<b>PEUGEOT 16.143</b>
<b>RENAULT 7.041</b>	<b>VW 13.910</b>
<b>VW 6.699</b>	<b>RENAULT 12.509</b>
<b>OPEL 6.523</b>	<b>OPEL 12.190</b>
<b>NISSAN 5.631</b>	<b>TOYOTA 11.072</b>
<b>CITROËN 5.582</b>	<b>CITROËN 10.453</b>
<b>FIAT 5.045</b>	<b>NISSAN 9.400</b>
<b>TOYOTA 4.998</b>	<b>DACIA 9.117</b>
<b>KIA 4.799</b>	<b>AUDI 8.851</b>

Fuente: ANFAC

**LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS**

Febrero	Enero-Febrero
<b>QASHQAI 3.411</b>	<b>SANDERO 5.666</b>
<b>LEÓN 2.571</b>	<b>LEÓN 5.537</b>
<b>SANDERO 2.513</b>	<b>QASHQAI 5.382</b>
<b>CORSA 2.165</b>	<b>IBIZA 4.576</b>
<b>CLIO 2.072</b>	<b>CORSA 3.800</b>
<b>2008 2.000</b>	<b>GOLF 3.756</b>
<b>MÉGANE 1.913</b>	<b>CLIO 3.708</b>
<b>3008 1.903</b>	<b>3008 3.678</b>
<b>208 1.879</b>	<b>208 3.560</b>
<b>CAPTUR 1.877</b>	<b>ARONA 3.577</b>

Fuente: Jato Dynamic

**VENTAS POR MARCAS**

Toyota	<b>8.091.227</b>	+3
VW	<b>6.746.204</b>	+1
Ford	<b>5.329.290</b>	-11
Honda	<b>4.966.037</b>	+0
Nissan	<b>4.750.863</b>	-2
Hyundai	<b>4.076.913</b>	+3
Chevrolet	<b>3.881.747</b>	-1
Suzuki	<b>3.046.585</b>	+5
Kia	<b>2.638.782</b>	+4
Mercedes	<b>2.551.800</b>	+6
Renault	<b>2.288.406</b>	-3
BMW	<b>2.077.314</b>	+2
Audi	<b>1.812.411</b>	-2
Mazda	<b>1.550.131</b>	+2
Jeep	<b>1.548.333</b>	+11

Fuente: Jato Dynamic

**VENTAS POR MODELOS**

Ford Serie F	<b>1.076.153</b>	0
Toyota Corolla	<b>934.348</b>	+1
Honda Civic	<b>812.767</b>	+2
Toyota Rav4	<b>807.116</b>	+4
Nissan X-Trail	<b>771.145</b>	-6
Honda CR-V	<b>736.471</b>	-2
Volkswagen Golf	<b>731.561</b>	-11
Volkswagen Passat	<b>660.453</b>	-2
Chevrolet Silverado	<b>650.654</b>	-1
Honda HR-V	<b>646.144</b>	-6
RAM Pick up	<b>638.194</b>	+4
Volkswagen Tiguan	<b>622.467</b>	-8
Toyota Camry	<b>622.316</b>	+7
Volkswagen Polo	<b>598.500</b>	+9
Nissan Qashqai	<b>586.940</b>	+13

Fuente: Jato Dynamic

do desbancar al Serie F como el coche más vendido del mundo y el único por encima del millón de unidades en 2018, pese a que el

vehículo pick-up de Ford contabiliza las mismas matriculaciones que en 2017, como se puede comprobar en el cuadro.

## EL MERCADO MUNDIAL EN 2018

### Toyota y Ford Serie F, la marca y el modelo con mayor demanda

En un año difícil para el mercado mundial de automóviles, al caer las ventas por primera vez desde 2009, aunque sólo el 0,5 % (86 millones de vehículos), Toyota fue la marca más vendida. Aunque como grupo, la primera posición es para Volkswagen, por delante

de la citada corporación japonesa y de Renault-Nissan, trio con aumento de volumen sobre 2017. Lo indica el análisis de los 54 principales mercados realizado por Jato Dynamic, que resalta el ascenso de India hasta la cuarta plaza –desplaza a Alemania–, con China, EE.UU. y Japón manteniéndose primeros. La consultora también destaca el continuo ascenso de los SUV, segmento que copó el 36 % de las ventas totales, con treinta millones de unidades comercializadas. En el ranking por modelos, el Toyota Corolla no ha logra-



Y además... F-Pace Prestige Limited Edition por 49.900 €



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

## JAGUAR Mejoras para el XE

Parcialmente renovada, se pone a la venta la berlina premium compacta de Jaguar, que ahora incluye detalles inspirados en el deportivo F-Type. Además, incorpora nuevas ópticas de día LED rediseñadas, un habitáculo mejorado para aumentar el confort y el sistema de infoentretenimiento de la marca, Touch Duo Pro, que ofrece un control intuitivo mediante dos pantallas de alta resolución y lo convierte en el modelo más inteligente y conectado de la marca hasta el momento. También cuenta con la tecnología Smart Setting, que utiliza la inteligencia artificial para aprender las preferencias de cada conductor y ajustar de forma automática todos los parámetros a su gusto. Además, es el primer coche del segmento con el re-

trovisor interior ClearSight, que ofrece una visión ininterrumpida de la zona trasera. La gama la integran los motores Ingenium, con potencias de 250 y 300 caballos en gasolina y de 180 CV en diésel, asociados al cambio automático y disponibles con propulsión trasera o con tracción total. Novedad en la gama de la marca británica son las 150 unidades del F-Pace Prestige Limited Edition. Una oportunidad que permite disfrutar del SUV de Jaguar completamente equipado pero ahorrando el 22% sobre lo que costaría ese mismo conjunto si se monta individualmente. Se vende por 49.900 euros, impulsado por el 2.0 Ingenium de 180 caballos, con cambio automático de ocho marchas y tracción integral.

**PRECIOS**

2.0i4 250 PS RWD Auto Std S	<b>46.000 €</b>
2.0i4 250 PS RWD Auto Std SE	<b>49.500 €</b>
2.0i4 250 PS RWD Auto Std HSE	<b>56.250 €</b>
2.0i4 250 PS RWD Auto R-Dyn S	<b>48.700 €</b>
2.0i4 250 PS RWD Auto R-Dyn SE	<b>52.200 €</b>
2.0i4 250 PS RWD Auto R-Dyn HSE	<b>59.400 €</b>
2.0i4 300 PS AWD Auto Std S	<b>54.200 €</b>
2.0i4 300 PS AWD Auto Std SE	<b>57.750 €</b>
2.0i4 300 PS AWD Auto Std HSE	<b>62.600 €</b>
2.0i4 300 PS AWD Auto R-Dyn S	<b>57.000 €</b>
2.0i4 300 PS AWD Auto R-Dyn SE	<b>60.600 €</b>
2.0i4 300 PS AWD Auto R-Dyn HSE	<b>65.750 €</b>
2.0D14 180 PS RWD Auto Std S	<b>45.600 €</b>
2.0D14 180 PS RWD Auto Std SE	<b>49.050 €</b>
2.0D14 180 PS RWD Auto Std HSE	<b>53.700 €</b>
2.0D14 180 PS RWD Auto R-Dyn S	<b>48.300 €</b>
2.0D14 180 PS RWD Auto R-Dyn SE	<b>51.750 €</b>
2.0D14 180 PS RWD Auto R-Dyn HSE	<b>56.700 €</b>
2.0D14 180 PS AWD Auto Std S	<b>48.000 €</b>
2.0D14 180 PS AWD Auto Std SE	<b>51.450 €</b>
2.0D14 180 PS AWD Auto Std HSE	<b>56.050 €</b>
2.0D14 180 PS AWD Auto R-Dyn S	<b>50.700 €</b>
2.0D14 180 PS AWD Auto R-Dyn SE	<b>54.150 €</b>
2.0D14 180 PS AWD Auto R-Dyn HSE	<b>59.100 €</b>

## AUDI

### RECARGA ELÉCTRICA EN ESPAÑA

El servicio de recarga eléctrica de la marca de los cuatro aros llega a España, con una tarifa para trayectos urbanos y otra para recorridos de larga distancia. Se trata del Audi e-tron Charging Service que, con un único contrato y tarjeta, permite acceder a 72.000 puntos de recarga en dieciséis mercados europeos, con precios estandarizados en cada país. El kWh se paga a 0,43 € y el fijo mensual en España es 4,95 € para City y 17,95 € para Transit, que tiene un año gratuito.



## KIA Llegamos el Ceed Tourer

El familiar del compacto coreano se llama Tourer en España, por esa intención de la marca de convertirlo en el sustituto natural del Carens, el monovolumen con más de 106.000 unidades comercializadas en total en nuestro país. Un objetivo que apoyan la habitabilidad, capacidad y versatilidad interior de la tercera carrocería del compacto de Kia, cualidades que combina con el dinamismo de una berlina con carrocería familiar.

Desarrollado sobre la nueva plataforma K2 de la firma coreana, la misma de la que han salido el Ceed de cinco puertas y el Pro-Ceed, el Tourer ofrece una larga lista de sistemas de ayuda a la conducción y seguridad de serie: asistente de mantenimiento de carril –un sistema de conducción autónoma de Nivel 2–, alerta de tráfico cruzado trasero, frenada de emergencia con de-



**PRECIOS**

1.0 T-GDI Concept	<b>14.900 €</b>
1.0 T-GDI Drive	<b>17.412 €</b>
1.0 T-GDI Tech	<b>18.605 €</b>
1.0 T-GDI GT Line	<b>22.105 €</b>
1.4 T-GDI Concept	<b>16.405 €</b>
1.4 T-GDI Drive	<b>18.205 €</b>
1.4 T-GDI Tech	<b>19.605 €</b>
1.4 T-GDI Tech DCT	<b>21.305 €</b>
1.4 T-GDI GT Line	<b>23.105 €</b>
1.4 T-GDI GT Line DCT	<b>24.805 €</b>
1.6 CRDi Concept 115 CV	<b>16.812 €</b>
1.6 CRDi Drive 115 CV	<b>18.612 €</b>
1.6 CRDi Tech 115 CV	<b>20.012 €</b>
1.6 CRDi GT Line 115 CV	<b>23.512 €</b>
1.6 CRDi Tech 136 CV	<b>20.612 €</b>
1.6 CRDi Tech DCT 136 CV	<b>22.312 €</b>
1.6 CRDi GT Line 136 CV	<b>24.112 €</b>
1.6 CRDi GT Line DCT 136 CV	<b>25.812 €</b>

tección de peatones, aviso de colisión frontal con asistencia de frenada de emergencia... Dieciocho versiones integran la gama de la nueva variante, cuyos precios, aplicados los descuentos, van desde 14.900 hasta 25.812 euros.

## NISSAN

### N-STYLE, NUEVO QASHQAI

La gama del modelo más vendido en febrero en España se enriquece con una versión equipada con el nuevo Nissan Connect, que ofrece conectividad Apple CarPlay y Android Auto, reconocimiento de voz y cámara de visión trasera. En el exterior, el N-Style, que va asociado al nuevo motor de gasolina 1.3 en la configuración de 140 caballos y está disponible por 20.900 € o 190 € al mes, se reconoce por las llantas de aleación de 18 pulgadas, los cristales oscurecidos y las barras del techo.





## ¿Cómo gestionar la lucha de egos en las organizaciones?

Dice el refrán popular que «la unión hace la fuerza», lema que luce en los escudos o monedas de Bélgica, Bolivia o Canadá, por citar algunos. No podemos soslayar que, actualmente, en las organizaciones el trabajo en equipo es una de las competencias más demandadas internamente y también de las más buscadas en la selección de candidatos. Por otro lado, el crear y potenciar estructuras organizativas que fortalezcan estas sinergias se convierte en todo un reto dentro de las organizaciones, teniendo que fomentar las redes de comunicación y conocimiento necesarias para que el trabajo en equipo pueda darse con todas las garantías.

El gran desafío de las organizaciones es saber gestionar sus equipos, identificando las necesidades de cada uno facilitando su participación y, cómo no, apoyándose ante las dificultades. Pero si hay algo inherente a las relaciones humanas es el conflicto. El origen del conflicto en buena medida se basa en la hostilidad, el resentimiento o la desconfianza, que se convierten en obstáculos para avanzar en el buen camino.

Cuando nuestros clientes nos hablan de sus necesidades con relación a la gestión de equipos, todos inciden en la pérdida de tiempo que supone la «lucha de egos». De ahí la importancia de conformar equipos de trabajo a los que no solo les una su formación y capacidad, sino que sus personalidades cuadren de forma equilibrada para poder gestionar de forma óptima los conflictos.

La lucha de egos tiene que ver con cualquier marca de derrota o humillación ante la vista de los demás, algo que te hace sentir triste y colérico al mismo tiempo, y es que en esta vida nos enseñan a ganar, pero también debemos estar dispuestos a aprender.

En muchas ocasiones, los conflictos se perciben desde la distancia al conocer las personalidades que conforman los equipos, sus diferentes estilos de comunicación, el afán por hacer valer su autoridad, etc. Los

conflictos llegan, y adoptan diferentes apariencias, como falta de comunicación, intereses opuestos, opiniones encontradas, incompatibilidades de caracteres, discusiones, peleas... todo ello es reflejo de la necesidad oculta de tener razón.

El talento relacional se posiciona como pieza clave en el correcto funcionamiento de la organización y de la consecución de sus objetivos. En este sentido, el mercado pone a disposición de quien gestiona personas en las organizaciones metodologías de evaluación del comportamiento humano, que permiten identificar los diferentes rasgos de personalidad y la forma en que las personas interactúan. La metodología líder en esta área es la llamada DISC, creada por el psicólogo William M. Marston, que marca cuatro patrones predominantes en el ser humano: Dominancia, Influencia, Solidez y Control.

Este tipo de metodologías contribuyen a crear relaciones efectivas, que aseguran unos mayores resultados y una mayor satisfacción entre sus integrantes. Los motivos del éxito en la utilización de esta metodología son:

- Permite el conocimiento del estilo propio de cada individuo, detectando tendencias de comportamiento con el resto de los colaboradores.

- Desarrolla la empatía a través de un conocimiento profundo de las necesidades de cada estilo y personalidad.

- Desarrolla talento relacional para poder diseñar e implementar estrategias que faciliten el entendimiento y cohesión con los demás.

- Permite aumentar el autoconocimiento de las personas, generando conciencia sobre aquellas áreas que pueden estar limitando su desarrollo.

Partiendo de estas premisas y contando con herramientas útiles a nuestro alcance, desde los departamentos de gestión de personal podemos hacer que las relaciones fluyan en el sentido correcto, anticipándonos a posibles conflictos y facilitando la búsqueda de soluciones en caso de que no lleguemos a evitarlos.

**Sara Martos**

Directora de captación y desarrollo del talento

### ENDESA X/GALP

#### PUNTO DE RECARGA RÁPIDA EN LA GASOLINERA

El compromiso de Endesa y Galp para instalar un punto de carga rápida para vehículos eléctricos en cinco estaciones de servicio de la red española de la petrolera portuguesa se ha iniciado con la puesta en funcionamiento de la primera «Isla de Energía». Ubicada en la N-II sentido Madrid, a la altura de Alcalá de Henares, permite cargar el 80 % de la batería en 15-20 minutos y puede dar servicio a todos los eléctricos del mercado, sin necesidad de ser cliente de Endesa. Los otros cuatro puntos estarán situados en Málaga, Sevilla, Zaragoza y Badajoz, y la iniciativa se encuadra en el proyecto Cive, destinado a crear una red de cuarenta puntos de carga rápida que conecte la Península Ibérica con el resto de países de la UE.

### LAND ROVER

#### RANGE ROVER SPORT S LIMITED EDITION

Hasta el 31 de marzo, por 69.750 euros está disponible una de las doscientas unidades de la edición limitada del exclusivo SUV de Land Rover, que supone un descuento del 18 % sobre el modelo equivalente. Impulsado por el diésel DSV6 de 249 caballos, el Sport S Limited Edition cuenta con un excelente equipamiento, en el que destacan la suspensión neumática autonivelable, los faros LED Premium, los asientos en piel con ajuste eléctrico o el Navigation Pro. La operación va sujeta a financiación y conlleva tres años de garantía sin límite de kilometraje y tres de asistencia en carretera.



## SEAT Nuevos motores para el Ateca

El primer SUV de la marca española completa la oferta mecánica con la llegada a su gama de dos nuevos propulsores: el 1.5 TSI de gasolina con desconexión automática de cilindros y 150 caballos

y el diésel 2.0 TDI de 150 caballos, ahora también con tracción delantera, combinable con caja manual de seis velocidades o DSG de siete. El nuevo TSI está disponible con cambio manual de seis relaciones y tracción delantera, así como con la transmisión DSG de siete marchas, tanto para la tracción delantera como la total 4Drive.

Las nuevas motorizaciones parten del equipamiento Style y, como el resto de los Ateca, ofrece una gran variedad de sistemas de ayuda a la conducción, como los asistentes de frenada en ciudad, de cambio

PRECIOS	
1.5 EcoTSI Style	37.020 €
1.5 EcoTSI DSG-7 Style	29.190 €
1.5 EcoTSI Xcellence	28.820 €
1.5 EcoTSI DSG-7 Xcellence	32.000 €
1.5 EcoTSI DSG-7 4Drive Xcellence	34.730 €
1.5 EcoTSI FR	32.170 €
1.5 EcoTSI DSG-7 FR	34.370 €
1.5 EcoTSI DSG-7 4Drive FR	37.080 €
2.0 TDI CR Ecomotive Style	29.770 €
2.0 TDI CR DSG-7 Ecomotive Style	31.940 €
2.0 TDI CR Xcellence	32.400 €
2.0 TDI CR DSG-7 Xcellence	34.570 €
2.0 TDI CR FR	34.750 €
2.0 TDI CR DSG-7 FR	36.930 €

## BMW El X7 se pone a la venta

Con tres mecánicas, que ofrecen de 265 a 400 caballos, se pone a la venta el gran SUV con el que BMW entra en un nuevo segmen-

to. Es el imponente X7, un SUV de lujo que cuenta con la tracción total xDrive y cambio automático de 8 velocidades deportivo, que es opcional en 40i y 30d. Su extensa dotación se puede completar con climatizador de cinco zonas (1.170 €), techo panorámico Sky Lounge (1.046 €), pantallas traseras de 10,2 pulgadas (3.261 €), Driving Assistant Profesional (3.200 €), asientos delanteros con masaje (1.353 €), sonido Bowers & Wilkins con 20 altavoces y 1.500 vatios (6.152 €), dirección integral (1.538 €), paquete xOffroad (2.338 €)...

### PRECIOS

xDrive 40i	99.950 €
xDrive 30d	98.950 €
xDrive M50d	124.000 €



Por 103.000 €

## AUDI Ya se puede pedir el RS5 Sportback

Ya se puede encargar en los concesionarios españoles el espectacular coupé alemán de cinco puertas y altísimas prestaciones, que destaca su exclusivo color verde Sonoma metalizado,

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

### HYUNDAI

#### ETIQUETA ECO PARA EL TUCSON HÍBRIDO 48V

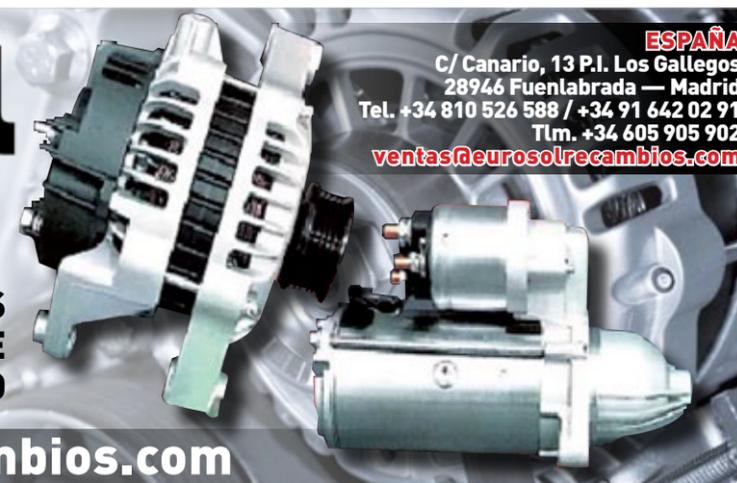
La homologación como híbrido de las versiones 48 V confiere a esas variantes del modelo coreano la preciada etiqueta ECO de la DGT. Ya sea con el motor 2.0 CRDi con transmisión automática de ocho marchas y tracción 4x4, como con el 1.6 CRDi de 116 o 136 caballos con tracción delantera, asociado a cambio manual de seis marchas el primero y automático de doble embrague y siete relaciones el más potente.



## EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

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



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



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



## INFORMES GIPA Y CETRAA Más atentos al mantenimiento del vehículo

**El envejecimiento del parque ha llevado a los españoles a preocuparse más del mantenimiento preventivo del vehículo, aunque los elementos fundamentales para la seguridad, como neumáticos, amortiguadores y frenos, están más desgastados de lo deseable cuando el coche visita el taller.**

Con el apoyo de Motortec Automechanika Madrid 2019 se presentaron en Ifema los informes elaborados por Gipa Automotive Aftermarket Intelligence y la Confederación Española de Talleres, Cetraa, sobre los «Cambios del Comportamiento del Conductor frente al mantenimiento preventivo de su vehículo» en el periodo 2013-2019. Análisis que refleja que los conductores se preocupan más por un correcto mantenimiento preventivo de su coche, aunque esa preocupación no se traduce en un descenso de averías por el envejecimiento del parque; al contrario, el hecho de que más del 58 % de las unidades en circulación supere los diez años aumenta tres puntos la

tasa anual de problemas en el periodo analizado, lo que supone más de 3,5 millones de inmovilizaciones al año. Realidad que lleva a Gipa a recordar que la falta de mantenimiento preventivo provoca un 38% más averías. En cuanto al estado de los vehículos que acuden al taller, la encuesta realizada por Cetraa en los centros especializados en electromecánica refleja que neumáticos, frenos, amortiguadores, dirección y motor presentan demasiado desgaste en un alto porcentaje, desgaste que se agrava con el aumento de la edad del vehículo. De hecho, más del 70 % de los vehículos con más de once años llega al taller con los neumáticos y/o

### HABLAMOS CON... DAVID MONEO DIRECTOR DE IFEMA MOTOR «ES LA TERCERA FERIA DE MOTORTEC AUTOMECHANIKA EN EL MUNDO»

David Moneo dirige la 15ª edición de Motortec Automechanika Madrid, que organiza Ifema entre el 13 y el 16 de marzo, en la Feria de Madrid. Moneo cuenta con más de 20 años de experiencia en diferentes puestos de alta dirección en gestión empresarial, en un entorno multinacional, amplio conocimiento del sector de la automoción y de las energías renovables. Desde 2018, está al frente de la Dirección de Ifema Motor.



#### ¿Cómo se presenta Motortec Automechanika Madrid 2019?

La 15ª edición alcanzará un nuevo récord de participación, con más de 650 empresas participantes y 40.000 m² de superficie neta expositiva. Desde 2011, cuando se firmó el acuerdo con Automechanika, nuestra feria se ha posicionado como la tercera de las 17 que conforman la franquicia Motortec Automechanika en el mundo, con una constante mejora en sus cifras de participación, tanto en empresas expositoras como en visitantes profesionales.

#### ¿Qué tiene de singular esta edición?

Además de la nueva Galería de Innovación, tendremos un encuentro de Redes de Talleres en el que se realizarán encuestas a talleres y automovilistas. En Motor Truck, el objetivo será alcanzar la máxima representatividad en el segmento de componentes del vehículo industrial, con el I Congreso de Talleres de Vehículo Industrial de la Posventa Plural. Hay que añadir que todas nuestras jornadas y actividades irán orientadas al talento, emprendimiento, compromiso y Economía Circular.

#### ¿Qué aporta la Galería de Innovación?

En la Galería de Innovación, impulsada por Sernauto, se pondrá en valor el carácter innovador de los productos y servicios presentados en la Feria, destacando las soluciones más innovadoras de toda la oferta del Salón, elegidas por un Jurado compuesto por expertos del sector. Este espacio sirve para dar especial relevancia a las novedades del sector, consolidando la firme apuesta de la feria por el I+D+i.

#### ¿Cuenta IFEMA con la colaboración de las asociaciones empresariales de la posventa?

La práctica totalidad del sector está representado en el Comité Organizador de Motortec Automechanika Madrid, con las principales asociaciones nacionales e internacionales, como Sernauto, Ancera, Cetraa, Conepa/Asetra y las portuguesas Aneca y DPAI.

los amortiguadores muy desgastados.

Asimismo, el informe de Cetraa ha analizado cómo siguen los conductores españoles las recomendaciones del taller sobre mantenimiento y revisiones, con la conclusión de que la mitad de los automovilistas hace poco o ningún caso; despreocupación que se agrava con ese más del 30 % que no respeta los plazos recomendados. La situación evidencia el largo camino que queda por recorrer para poner

en valor el mantenimiento preventivo del vehículo, concienciando a los conductores de que lo que en principio puede parecer un ahorro provoca un gasto mayor al propiciar un aumento de averías.

En la presentación de estos informes acompañaron al director de Ifema Motor, David Moneo, Fernando López, director general para Europa de Gipa, y, en representación de Cetraa, el periodista especializado Juan Francisco Calero.



### SIGAUS

## Talleres, piezas clave en el engranaje del reciclado del aceite industrial usado

**Casi 40.000 talleres en toda España son el punto de partida desde el que arranca la labor que SIGAUS lleva a cabo cada día. En estos establecimientos comienza el proceso cuando los automovilistas acuden para cambiar el aceite del motor de sus vehículos. Sin la correcta actuación de los mecánicos no sería posible dar el impulso inicial al «círculo virtuoso», que permite transformar un residuo tan contaminante como el lubricante usado en nuevos productos o energía.**

Un alto porcentaje, generalmente más de la mitad, de los aceites lubricantes que se comercializan en España tienen como destino el sector de la automoción. En estos establecimientos SIGAUS registra cada año unas 100.000 operaciones de recogida, cifra que muestra el papel crucial de los talleres en el ciclo de vida del aceite industrial, especialmente cuando llega al final de su vida útil y se sustituye por uno nuevo.

Retirarlo, almacenarlo y recogerlo con todas las garantías es, pues, crucial para que concluya con éxito su proceso de tratamiento final; no sólo que no impacte negativamente sobre el entorno, sino que pueda ser reaprovechado, bien como nueva materia prima para formular nuevos lubricantes, bien como energía en forma de combustible similar al fuel óleo.

#### Un residuo peligroso, pero 100% recuperable.

Las sustancias tóxicas y metales pesados que puede contener el lubricante usado lo convierten en un residuo peligroso. Pero gracias a la labor de las 153 empresas gestoras y las 196 instalaciones que colaboran con SIGAUS, es posible dar un servicio universal de recogida a todos los establecimientos productores de aceites usados a través de la financiación aportada por el Sistema. Así se asegura que ni una sola gota de residuo se abandona, con independencia del



◀ El compromiso de los profesionales del taller con la protección del medio ambiente es crucial para garantizar la correcta gestión del residuo.

para facilitar la gestión posterior del aceite usado. Entre ellas, almacenar el residuo en depósitos adecuados, evitar fugas o derrames en su manipulación y no mezclarlo con agua u otros residuos no oleaginosos. SIGAUS es consciente de la imprescindible labor que realizan los centros de reparación. No sólo aplicando estas buenas prácticas, sino también informando al cliente de la importancia de la correcta gestión del aceite usado y los beneficios ambientales que se consiguen con ella. Estos profesionales son los primeros prescriptores del proceso y transmisores del esfuerzo que hay detrás de la cadena de gestión del residuo de aceite lubricante.

volumen de residuo generado por cada taller o industria o de la ubicación de las instalaciones. En este sentido, destaca también el papel de los automovilistas para sostener este eficiente sistema de recogida y gestión. A ellos es a quienes se repercute una aportación de 0,06 € por kg cuando cambian el aceite de su vehículo;

permitiendo afrontar los costes logísticos, que conllevan las operaciones de recogida del residuo, elevados en muchos casos ya que, en ocasiones, se requieren largos desplazamientos para recogidas de residuo muy pequeñas. Asimismo, los talleres asumen la responsabilidad de aplicar una serie de buenas prácticas, crucia-

### TALLERES COLABORADORES, TALLERES RESPONSABLES

*Cuidar de los automóviles es el trabajo de los talleres mecánicos. Pero los Talleres Colaboradores SIGAUS cuidan, además, del medio ambiente. Y lo hacen con una iniciativa que pone en valor los establecimientos que realizan su labor cumpliendo con las buenas prácticas que exige la normativa ambiental, iniciando así el ciclo de recuperación y reciclaje de ese residuo peligroso, que es el aceite usado.*

*A través del programa, del que forman parte más de 3.000 establecimientos, SIGAUS ayuda al profesional del taller a comunicar a sus clientes el funcionamiento del sistema de recogida y reciclaje del aceite usado de su vehículo, explicando el porqué del pago del canon SIGAUS en la factura del cambio de aceite. Los Talleres Colaboradores SIGAUS reciben un kit de cartelería específica y una placa identificativa para informar sobre el correcto manejo del residuo para hacer posible su aprovechamiento y, a la vez, la protección del entorno.*



▲ Con respecto a 2013 aumenta el interés en el mantenimiento preventivo, en especial por el incremento de la antigüedad del parque.



## FORD FOCUS FRENTE A RENAULT MÉGANE

Antonio Sánchez

Me gustaría saber su opinión sobre dos modelos concretos. Se trata del Renault Mégane GT Line con el nuevo motor TCe de 160 CV y el Ford Focus 1.5 EcoBoost de 150 CV ST Line, en ambos casos con transmisiones automáticas. Me encantaría saber su punto de vista sobre aspectos como las prestaciones, el consumo, la dinámica, el tacto general, el confort, la habitabilidad o el equipamiento. Muchas gracias.

### RESPUESTA

Se trata de dos versiones con un claro enfoque deportivo, aunque sin llegar a la radicalidad de modelos como el R.S. Sport en el caso del Mégane o el nuevo ST del Focus. Los vehículos a los que haces referencia son prestacionales en sí mismos, pero no radicales, y se visten con una apariencia 'sport' muy marcada.

Dicho esto, veamos sus puntos más destacados. Efectivamente, el Mégane ha estrenado recientemente el propulsor 1.3 TCe de 160 CV —también hay una variante de 140—, desarrollado en colaboración con Daimler y que portan modelos tan dispares como la Clase A de Mercedes, hermanos como los Renault Scénic y Kadjar, o primos cercanos como el Nissan Qashqai, por poner algunos ejemplos.

Por su parte, el Focus monta un 1.5 EcoBoost tricilíndrico también turboalimentado cuya particularidad es que cuenta con un sistema de desactivación automática de uno de los cilindros cuando las condiciones de carga del motor lo permiten, con el fin de ahorrar combustible. Esta operación se realiza de tal forma que es prácticamente imposible detectarla. Tampoco es fácil adivinar su naturaleza 'impar' porque gira muy 'redondo' y se han neutralizado con éxito gran parte de las vibraciones.

El cambio automático también es diferente en ambos modelos. En Renault apuestan por una caja de doble embrague EDC con siete relaciones, mientras que Ford introduce ahora una transmi-



**CARTA  
DE LA SEMANA**



sión con convertidor de par de ocho velocidades.

Quizás el funcionamiento de la primera sea un poco más rápido, mientras que en el Focus prima algo más la suavidad y el refinamiento.

En este último el cambio se realiza sobre

las levas del volante, ya que en la consola central presenta un mando giratorio. En el Mégane se puede realizar sobre la palanca o las levas. El abanico de funcionamiento del motor 1.5 EcoBoost es más amplio porque comienza a trabajar antes y permite subir a un régimen de giro más alto, pero la contundencia del 1.3 TCe es mayor debido a su mayor potencia y valores de par máximo (27,5 mkg frente a 24,5). Esto se traduce en unas prestaciones ligeramente superiores en el caso del Mégane.

Dinámicamente los dos se mueven con agilidad, pero el tacto del Focus es algo más preciso a nivel de chasis y la dirección se muestra más directa. Además, el acabado ST Line cuenta con una suspensión algo más firme y rebaja 13 milí-

metros la altura del conjunto. Con el Mégane también puedes ir rápido cuando llegan las curvas, pero el acabado GT Line es básicamente estético y digamos que su compromiso con el confort es algo más elevado.

Por su parte, el consumo es más atractivo en el Mégane. El Focus aguanta el pulso si vamos tranquilos, pero si incrementamos el ritmo se dispara un tanto, algo que suele ocurrir con las mecánicas tricilíndricas.

En cuanto a la habitabilidad, las plazas traseras son más generosas en el Focus en cota de anchura y espacio para las piernas, y el maletero es similar en ambos —nueve litros más en el modelo francés—. El equipamiento es similar en los dos, aunque el Ford contempla elementos tecnológicos algo más avanzados.

### CONSULTAS RÁPIDAS



#### ¿ME PUEDEN MULTAR SI AL CRUZARME CON OTRO VEHÍCULO DE NOCHE NO CAMBIO LAS LUCES LARGAS POR LAS CORTAS?

Efectivamente, la Ley de Seguridad Vial establece que el uso del alumbrado siempre debe hacerse en los términos que reglamentariamente se determinen. Pues bien, el Reglamento General de Circulación, precisamente al regular el uso del alumbrado, establece que las luces de largo alcance o de carretera deberán ser sustituidas por las de corto alcance o de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la misma vía o de cualquier otra vía de comunicación, y muy especialmente a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario, incluso aunque éstos no cumplan esta obligación. No deberá restablecerse el alumbrado de carretera hasta rebasar, en el cruce, la posición del vehículo cruzado. Además, esta misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en el mismo sentido y cuyos conductores puedan ser deslumbrados a través del espejo retrovisor. Precisamente no cumplir con estas obligaciones supone la comisión de una infracción, que está incluida dentro del catálogo de las consideradas graves y que, por tanto, podrá suponer una sanción de 200 euros.

### BUENA PREGUNTA

#### HAY QUE ESTAR EMPADRONADO EN UN DOMICILIO DEL BARRIO AFECTADO Y SER TITULAR DEL COCHE

Me gustaría saber qué condiciones se exigen para hacer uso del estacionamiento para residentes en Madrid. Gracias

### RESPUESTA

Como hemos señalado en otras ocasiones los estacionamientos están regulados por los propios ayuntamientos mediante la elaboración y aprobación de sus ordenanzas municipales de circulación; por tanto, cada municipio o ciudad establece y fija sus propias normas basadas, especialmente, en la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios.

En este sentido, el Ayuntamiento de Madrid ha considerado conveniente facilitar el estacionamiento para aquellas personas que residen en los barrios más céntricos de la capital, que precisamente son aquellos con más dificultades de estacionamiento.

Así, al legislar el servicio de estacionamiento regulado, se ha establecido la categoría de uso para residentes, cuya condición se obtiene mediante la correspondiente autorización otorgada por el propio ayuntamiento, teniendo derecho a la misma las personas físicas con empadronamiento en un domicilio incluido en alguno de los barrios citados, o en la acera exterior de los viales delimitadores del respectivo barrio, que dispongan de un vehículo en titularidad, usufructo, renting o leasing, así como quien le tenga atribuido como consecuencia de la retribución en especie.

El vehículo deberá estar dado de alta en el Padrón del Impuesto sobre Vehículos de

Tracción Mecánica (IVTM) del Ayuntamiento de Madrid, excepto cuando sea propiedad de una empresa o persona jurídica con domicilio legal en un municipio distinto.

El ayuntamiento, una vez presentada la solicitud con la documentación acreditativa y abonada la tasa fijada en la ordenanza fiscal, comprobará el cumplimiento efectivo de los requisitos exigidos, pudiendo incluso otorgar autorizaciones provisionales condicionadas a la verificación posterior de su cumplimiento.

Se otorgará una única autorización a cada

residente, pudiéndose ampliar si tuviese otros vehículos, en número igual a los permisos de conducción que aportase de si cónyuge o parientes en primer grado de consanguinidad, siempre que se encuentre empadronado en

el mismo domicilio. Las autorizaciones se concederán por períodos mensuales o para una anualidad.

Permite estacionar sin limitación de tiempo en las plazas verdes de su barrio, así como en las plazas azules desde las 20:00 a las 21:00 horas.

La persona residente con autorización está obligada a comunicar al órgano gestor de las autorizaciones cada cambio de datos respecto de los considerados en el momento de obtener la autorización. No obstante, la administración municipal podrá comprobar de oficio, en cualquier momento, si se mantienen los requisitos necesarios para el mantenimiento o la revocación de las citadas autorizaciones.



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

### CONSULTAS RÁPIDAS

#### CONSUMOS WLTP MÁS REALISTAS

Pedro Frutos

Lógicamente la nueva homologación WLTP es más realista que la anterior NEDC, pues las pruebas duran más tiempo, se recorren un mayor rango de velocidades y, efectivamente, se tiene en cuenta el peso y el equipamiento de cada versión dentro de un mismo modelo. El nuevo ciclo de consumo contempla cuatro fases, en función de la velocidad media: baja,

media, alta y extra alta —antes, sólo urbano y extraurbano—. Un ejemplo práctico: el Nissan Qashqai TCe 140 CV homologa un consumo combinado de 6,8 litros con el acabado de acceso Visia y 7,1 con el Tekna+. Al mayor peso por una dotación de serie más generosa, añade unos neumáticos 225/45 ZR 19, mientras que en Visia monta 215/65 R16. Todo esto influye. En cuanto al impuesto de matriculación, las emisiones de CO<sub>2</sub> se siguen regulando con la normativa NEDC.

#### FUNCIÓN DE AUTOSECAO

Gregorio Contreras

Si los discos de freno están mojados por efecto de la lluvia, la frenada no es eficaz. Con el sistema de autosecao lo que se hace es que el ABS realiza una serie de frenadas, intermitentes y suaves, para que las pastillas rocen con los discos y eliminen la humedad y el agua. Esta acción es tan suave que el conductor no se percata de ello, pero resulta vital para reducir las distancias de frenado en días de lluvia.

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



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM

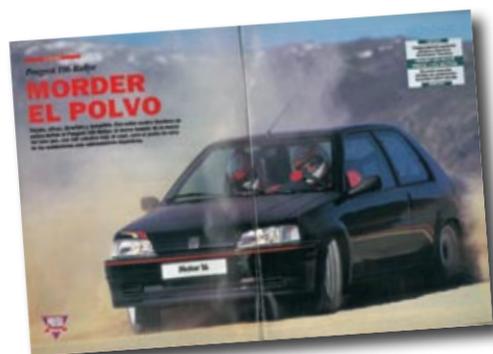
## Probamos toda la gama 1994 de BMW

En la gama de 1994 de BMW había más de 70 alternativas para todos los conductores. Desde los 102 CV del 316 a los 380 del 850 CSI... poníamos a prueba todos los BMW.

Para empezar, dos estudios sobre el precio de los coches en Europa demostraba que España era el país donde podían comprarse los automóviles más baratos, por delante de Por-

tugal, Italia e Irlanda, mientras que Alemania era el país con los precios más elevados.

Tras la sorpresa por la compra de Rover por parte de BMW analizábamos las claves de esa



operación y cómo sería el futuro del sector.

En cuanto a novedades, las de esta semana tenían un cierto aire deportivo. Por un lado, nos poníamos al volante de la nueva gama Ford del 94, con el Fiesta en versiones 1.4 y 1.6 y, sobre todo, el nuevo Probe, un espectacular coupé con el motor 2.0 16V y 115 CV bajo su capó.

Toyota nos mostraba su nuevo Celica GT, un deportivo con alma de

rally y 175 caballos. Y de rally, pero más pequeño, era el Peugeot 106 que probábamos a fondo y del que nos gustaba su comportamiento, aptitudes deportivas y rendimiento mecánico.

Y la gran prueba de la semana era la que reunía a toda la gama de BMW desde el Serie 3 en sus diferentes carrocerías hasta el tremendo BMW 850 CSI. 70 versiones para todos los gustos.



LA PORTADA

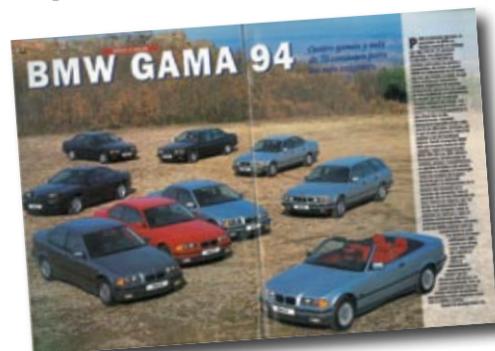
Nº 539

FECHA

15-2-1994

HABLAMOS DE

La familia de BMW representada en la protagonista absoluta de nuestra portada, pues probábamos toda la gama del fabricante alemán, la marca de moda en la década de los 90. Junto a ellos, también destacaban las novedades de Ford –Fiesta y Probe– y la victoria de Opel en Chamonix.



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

## Opel Vectra, Renault Laguna y VW Passat: tres V6 cara a cara

Los motores V6 eran el tope de la gama de las berlinas, cada vez más de moda. Y entre ellas, nosotros comparábamos los V6 de Opel, Renault y Volkswagen.

Francia anunciaba medidas para renovar su parque automovilístico que se concretaban en una ayuda a la compra de 100.000 pesetas.

En España, se abría

una prueba piloto por la que ciertos agentes de la Guardia Civil de Tráfico podían valorar la capacidad para conducir de conductores aparentemente ebrios.

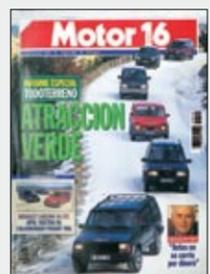


En cuanto a novedades de la semana, un recorrido entre Sevilla y Marrakech nos permitía poner a prueba los más deportivos de la gama del Peugeot 306, el XSi y el S16, con 123 y 155 caballos respectivamente.

Entre las novedades que se avecinaban, estaba el auge de los todoterreno –que daría paso a los SUV– y nosotros analizábamos todas las alternativas y la oferta de modelos en

un informe especial en el que además, probábamos a fondo el Toyota 4Runner 3.0 TD.

La comparativa enfrentaba a tres berlinas con motor V6. Del Opel Vectra –3,4 millones y 170 CV– nos gustaba su motor y equipamiento. Del Renault Laguna –3,3 millones y 170 CV– su comportamiento y eficacia. Y del VW Passat –4 millones y 174 CV– la respuesta del motor y su comportamiento.



LA PORTADA

Nº 540

FECHA

22-2-1994

HABLAMOS DE

Los todoterreno eran protagonistas principales de esta portada en la que aparecía la foto de una ruta realizada con seis de los más representativos del mercado. Además, la comparativa entre Opel Vectra, Renault Laguna y Volkswagen Passat V6 y la entrevista a Juan Manuel Fangio.

# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a [motor16@motor16.com](mailto:motor16@motor16.com)



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



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

# No compres un Golf.

Disfrútalo por 282 €/mes\* con Volkswagen My Renting.

Sin entrada.

Con mantenimiento.

Seguro a todo riesgo.

Coche nuevo cada 4 años.



**Volkswagen My Renting. No compres un Golf, vívelo.**  
Conduce siempre lo último y cada 4 años, lo cambias.



**Volkswagen**

Golf Ready2Go 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 130 (NEDC: 111). Consumo medio (l/100 km) de 5,8.

\*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen Golf Ready2Go 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Plazo 48 meses. 48 cuotas de 282,29 € (IVA no incluido). Entrada: 0 € (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/03/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen Golf Sport con opcionales.