

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

GAMA RENAULT KADJAR

Bajo la lupa



CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.762 del 24 de septiembre al 7 de octubre de 2019



UN ESPAÑOL QUE TRIUNFA

Probamos el Toyota RAV4 Hybrid 220H 4x2 Feel!
SUV, híbrido, eficiente... ¿El coche ideal?



Audi AI Trail



Mercedes EQS



Hyundai 45 EV Concept



Land Rover Defender



VW ID.3



LO MÁS SORPRENDENTE DE FRÁNCFORT

Conducimos el Lotus Exige CUP 430 ¡Brutal!

436 CV
1.110 KG



Y además... Citroën C5 Aircross, Mahindra Goa, Mitsubishi L200, Renault Clio, Toyota Camry

La última tendencia es no seguir tendencias.



Nuevo Audi A4 Avant por 290 €/mes*.

Hay dos tipos de personas: tú y el resto. Porque tienes tu propia personalidad y no te dejas llevar por lo que se lleva. Porque seguir, seguir, solo sigues a tu instinto. Y él te dice que el nuevo Audi A4 Avant no es un coche más. Con un elegante diseño que anticipa su temperamento deportivo e innovaciones como los faros LED, el MMI Navegación plus o sus avanzados motores como el Mild hybrid con etiqueta ECO para ir un paso por delante y abrir, como tú, su propio camino sin seguir a nada ni a nadie.



Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic. Emisiones CO₂ (g/km): 137-151 (NEDC: 104-113). Consumo (l/100 km): 5,2-5,8.

*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi A4 Avant Advanced 30 TDI 100 kW (136 CV) S tronic con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 6.645 €, a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Cambio de neumáticos no incluido. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el período contratado. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Oferta válida hasta el 31/10/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Modelo visualizado no corresponde con la oferta.

Al detalle



ADIÓS A GERMÁN LÓPEZ MADRID

Germán López Madrid, Senior Advisor de Volvo Car Corporation, falleció el pasado sábado 21 de septiembre. El máximo dirigente de Volvo en España, que también era consejero de la matriz de la firma sueca, ha sido uno de los personajes más influyentes y decisivos del sector del automóvil en nuestro país. Figura clave para convertir Volvo en la prestigiosa marca que es en la actualidad, también ha logrado, desde su posición como presidente de Aniacam (la asociación de importadores de coches) tomar parte en las decisiones estratégicas tomadas en este sector en los últimos años para conseguir lo mejor para el mundo de la automoción en España. López Madrid era además, Presidente de la Fundación CEIM para alumnos con altas capacidades, Presidente de ICADE Asociación, de la Fundación para la Promoción del Deporte Ecuestre así como Patrono de Fesvial y Fundación Philippe Cousteau «Unión de los Océanos». Un personaje vital para entender el mundo del automóvil y un gran amigo de esta casa. Desde Motor16 nos sumamos al dolor de su familia. Descansen en paz.

ENTRE NOSOTROS



Javier Montoya
jmontoya@motor16.com

Sin Gobierno no hay planes

Mientras el sector del automóvil se encuentra ante una encrucijada, en España seguimos... y seguiremos sin Gobierno.

El anuncio de nuevas elecciones una vez que los responsables políticos han sido incapaces desde hace 6 meses de articular un gobierno no es una buena noticia para nuestro país. Y tampoco para el sector del automóvil. Porque la inestabilidad nunca ha sido buena para la toma de decisiones y más cuando parece que nos encontramos en la encrucijada que separa el mundo del automóvil tal como lo habíamos conocido hasta ahora y esa nueva movilidad del futuro en la que la electrificación y la descarbonización van a ser los ejes centrales.

Por eso, la sensación de provisionalidad que llevamos cuatro años viviendo a causa de la fragmentación del voto y la desaparición del bipartidismo que ha dado lugar a gobiernos inestables—cuando no imposibles—ha dejado en suspenso la toma de decisiones importantes y la puesta en marcha de medidas necesarias. Mucho más en un contexto como el actual en el que los nubarrones de la desaceleración económica empiezan a ensombrecer el horizonte de un país como el nuestro en el que la salida de una durísima crisis económica aún está demasiado cerca.

Si trasladamos todas estas consideraciones al sector del automóvil, vemos que es muy urgente tomar medidas. Porque el mercado no vive su mejor momento afectado, sobre todo, por las incertidumbres generadas por el propio Gobierno y sus declaraciones intempestivas y alocadas contra el diésel. A eso también han contribuido los planes municipales de cierre de algunas ciudades al tráfico rodado sin ningún tipo de orden o planificación; cada una haciendo la guerra por su cuenta. Sea

por lo que fuere, el caso es que las ventas de coches bajan un 9 por ciento respecto al año anterior y nuestro parque automovilístico sigue envejeciendo—ya va por más de 12 años de media— con lo que cada vez es más contaminante y menos seguro.

Frente a esta inestabilidad del mercado y este nuevo escenario de transición hacia la implantación del coche eléctrico, no hay respuesta por parte del Gobierno, preocupado por otras cosas incluida su propia supervivencia. Y hay muchas cosas pendientes de las que depende el principal sector industrial de España. Por ejemplo, un plan de incentivos estructural y estable en el tiempo para la compra de coches más limpios y eficientes frente a esos dotados con unos pocos millones de euros que se agotan en horas. Medidas que nos permitan abordar la electrificación y nos saquen del furgón de cola de la UE, donde somos los antepenúltimos en porcentaje de coches eléctricos y los penúltimos en infraestructuras de recarga. Y por supuesto, un plan estratégico para un sector que, como afirmó José Vicente de los Mozos, presidente de Anfac y responsable

de Renault, debe ser considerado 'cuestión de Estado'. Pero ya verán cómo en las próximas semanas nos encontraremos en medio de un 'mercado persa' en el que cada partido prometerá y prometerá soluciones, planes estructurales, incentivos o planes de achatarramiento para tratar de conseguir de nuevo el voto. Un voto que, por nuestra experiencia reciente, tal vez nunca llegue a servir para formar un Gobierno estable que se preocupe por dar respuesta a los problemas del país y, en nuestro caso, de este sector.

Hay muchas decisiones pendientes que debe tomar el Gobierno y de las que depende el principal sector industrial de España. Por ejemplo, un plan de incentivos estructural para la compra de coches más limpios y eficientes. Unas medidas para abordar la electrificación que nos saquen del furgón de cola de la UE o un plan estratégico para este sector que debe ser considerado 'cuestión de Estado' por su peso importantísimo en nuestra economía.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@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
Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Consejero editorial: Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com
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: M302471983

© 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.



DÍAS TEST DRIVE SUV



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS. SOLICITA TU PRUEBA Y DISFRUTA DE TODA UNA EXPERIENCIA COMFORT CLASS SUV.



Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
3 Asientos Individuales en segunda fila
Grip Control con Hill Assist Descent
20 Ayudas a la conducción
Hasta 720l de maletero

DESDE
19.990€⁽¹⁾

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 19.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 8.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. PVP recomendado para el cliente que no financie: 20.990€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 23.390€. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de septiembre de 2019. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 132 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).

Opinión clientes
★★★★★
CITROËN ADVISOR
citroen.es

INSPIRED
BY YOU
SINCE 1919

SUMARIO

Nº 1.762 · 24 septiembre 7 octubre 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- EN PORTADA LAS SORPRESAS DEL SALÓN DE FRANCFORT

Un salón con escasa presencia de marcas pero que ha contado con interesantes novedades, todas ellas marcadas por la electrificación.

7.- AUDI AI: TRAIL QUATRO

8.- LAND ROVER DEFENDER

12.- MERCEDES-BENZ VISION EQS

14.- RENAULT CAPTUR

16.- HYUNDAI CONCEPT EV45, HYUNDAI ION N

20.- OPEL CORSA

22.- CUATRO RUEDAS LOTUS EXIGE CUP 430

Lotus pide guerra y para tomar el pulso a la firma británica nos hemos puesto al volante de una de sus fieras.

25.- CITROËN C5 AIRCROSS

Referencia por confort de marcha y funcionalidad, brilla en eficiencia y agrado de conducción.

26.- MITSUBISHI L 200

La sexta generación del L200 estrena un motor diésel de 150 CV y nuevos programas que mejoran su capacidad 'off road'.

28.- TOYOTA CAMRY

Una berlina de gran porte, con la última tecnología, propulsión híbrida autorrecargable, gran equipamiento y precio rompedor.

30.- MAHINDRA GOA PIKUP

Refresca su imagen, se rodea de tecnología que ya era indispensable y sigue jugando las bazas de la robustez y el precio.

31.- NUEVO RENAULT CLIO

La quinta generación del Clio nace coronada por una versión de gasolina con 130 CV y caja EDC que brilla por agrado, dinamismo y prestaciones.

32.- TOYOTA RAV 4 HYBRID

Con unas líneas más agresivas y

6



25



31



26



28

modernas, el nuevo RAV4 acierta a nivel mecánico con un conjunto híbrido que combina potencia y prestaciones con una magnífica eficiencia.

38.- BAJO LA LUPA RENAULT KADJAR.

El Renault Kadjar, el SUV medio de la marca, fabricado en Palencia, goza de una gran acogida entre el público debido a sus eficientes motores, su avanzada tecnología y a su perfecto equilibrio entre confort y dinámica.

44.- GAMA SUV DE SKODA
Karoq y Kodiaq forman una gama SUV superdotada en Škoda. Dos superdotados con mucho que decir en sus respectivos segmentos.

**48.- LA SEMANA
50.- LA MOVILIDAD DEL
FUTURO YA ESTÁ AQUÍ.**
De la mano de Iberdrola te ofrecemos las últimas novedades en torno a la movilidad eléctrica.

52.- A LA ÚLTIMA

**54.- DE CARRERAS
HONDA VUELVE A GANAR EN**

Busca tu marca

AUDI	7
CITROËN	25
HONDA	18
HYUNDAI	16
LAND ROVER	8
LOTUS	22
MAHINDRA	30
MERCEDES	12
MITUBISHI	26
OPEL	20
PORSCHE	19
RENAULT	14, 31, 38
SEAT	10
SKODA	44
TOYOTA	28, 32
VOLKSWAGEN	18

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

FÓRMULA 1
Superados sus graves problemas con McLaren, Honda ha vuelto a la senda de la victoria. Ahora llega a Suzuka.

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

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

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

Síguenos en... **Motor 16.com** **Motor 16.tv**

EN VEZ DE LUCES CORTAS Y LARGAS EL AI:TRAIL MONTA CINCO DRONES ELÉCTRICOS SIN ROTOR QUE ILUMINAN VOLANDO POR DELANTE



Vértigo tecnológico

El proceso innovador que está transformando el sector del automóvil se desarrolla a un ritmo tan acelerado que empieza a ser difícil asimilar todas las tecnologías que irrumpen en el mercado, a la vez que complica, según muchos fabricantes, el pronóstico a corto y medio plazo sobre la respuesta del público ante esa legión de vehículos electrificados con los que la industria busca bajar sus emisiones medias para cumplir la dura normativa europea. Fráncfort, en una de

las ediciones más devaluadas de los últimos tiempos si nos atenemos al número de marcas presentes, ha sido un salón eminentemente eléctrico donde la atención se centró en modelos como Honda e, Mini Cooper SE, Opel Corsa-e, Porsche Taycan y Volkswagen ID.3, y donde los híbridos enchufables, como Renault Captur o Seat Tarraco, toman posiciones como opción de futuro más racional. Además, la cosecha de 'concept cars' no defraudó.

M^º Jesús Benoit, Pedro Martín, Andrés Mas y Javier Montoya | motor16@motor16.com



Audi AI:TRAIL Quattro

El todoterreno eléctrico del futuro

Con el AI:TRAIL Quattro, Audi completa el cuarteto de vehículos experimentales para la movilidad sostenible que empezó a presentar hace dos años. Tras el Aicon, el AI:ME y el AI:RACE llega este 'concept' de 4,15 metros de largo, 2,15 de ancho y 1,67 de alto que avanza ideas sobre un futuro todoterreno eléctrico. Dotado de llantas de 22 pulgadas con neumáticos de 85 centímetros, el AI:TRAIL Quattro se beneficia de una altura al suelo

de 34 centímetros y puede vadear pasos de agua con más de medio metro de profundidad. Y su batería de iones de litio, con entre 400 y 500 kilómetros WLTP de autonomía por carretera y ubicada bajo el suelo, debería garantizar según Audi un mínimo de 250 kilómetros por terrenos accidentados lejos del asfalto, donde no hay infraestructura de recarga. Sus cuatro motores, uno por rueda, suman 435 CV y unos 100 mkg de



par, y la tracción puede ser a las cuatro ruedas, aunque la mayor parte del tiempo será suficiente con que traccione sólo uno de los ejes. La velocidad punta se ha limitado a 130 km/h, y circulando por carretera goza de asistentes que permiten una conducción autónoma de Nivel 4, aunque por caminos las funcionalidades se

limitan a un Nivel 3 de automatización. Además, los faros, bautizados Audi Light Pathfinders, son cinco drones eléctricos –se recargan por inducción– que alumbran el entorno o el interior, bien fijados a la carrocería o a las barras del techo, bien volando por delante del vehículo, incluso enviándonos imágenes de su vista aérea.



◀▶ El habitáculo está inspirado en los helicópteros para optimizar la visibilidad en todas direcciones.



BMW CONCEPT 4

Con la nueva Serie 3 a la venta –berlina y Touring–, el siguiente paso de BMW será la futura Serie 4, avanzada en Fráncfort por este Concept 4 de carrocería coupé que, por diseño y talla, se acerca al Serie 8. Tiene llantas de 21 pulgadas y una original tecnología de alumbrado frontal y trasero a base de leds sin cubierta de cristal.

BMW i HYDROGEN NEXT

La firma bávara lleva años investigando en torno al hidrógeno, y su última creación es el i Hydrogen Next, que sienta las bases de un modelo, basado en el X5 y fabricado como una pequeña serie, animado por pila de combustible. Debutará en 2022, pero BMW confía en que para el año 2025 la producción pueda ser ya en serie.



BMW SERIE 1

Desvelada a comienzos del verano, la nueva Serie 1 era una de las novedades mundiales de Fráncfort. En España, donde los precios arrancan en 28.800 euros, la gama inicial cuenta con motores de gasolina de 140 y 306 CV, y con los diésel de 116, 150 y 190 CV. Y contempla dos tipos de tracción: delantera o total xDrive.



BMW SERIE 3 TOURING

Precios desde 45.950 euros –el 320d de 190 CV con tracción trasera– para el familiar de la nueva Serie 3, que ofrece un maletero de 500 litros, equipa de serie el cambio Steptronic y permite elegir entre cinco variantes mecánicas, al combinar tres motores –diésel de 190 y 265 CV, y gasolina de 258– con dos tipos de tracción.

BMW VISION M NEXT

El 'concept' Vision M Next, desvelado semanas antes pero novedad en Fráncfort, se inspira en el i8 y en el mítico BMW Turbo, y anticipa tecnologías relacionadas con la conducción autónoma, la conectividad o las mecánicas híbridas enchufables PHEV, en este caso con 600 CV y 100 kilómetros de autonomía eléctrica.



BOSCH

La casa alemana anunciaba que desde comienzos de 2018 ha recibido pedidos ligados a la electromovilidad por valor de 13.000 millones de euros. Además, presentaba un sistema que rebaja las emisiones de los motores de gasolina para cumplir Euro 6d, así como el iDisc, que minimiza las emisiones de los equipos de freno.

HA SIDO CONCEBIDO PARA SEGUIR EXPLORANDO EL PLANETA



▲ Nada que ver con el Defender anterior. Por ejemplo, ahora se ofrece el Terrain Response 2 con un nuevo programa de vadeo.

Land Rover Defender
Reinterpretado para el **siglo XXI**

Se ha hecho esperar, pero el nuevo Defender ya está aquí. Y desplegado en dos variantes: el 90, con carrocería corta de tres puertas, y el 110, más largo y con cinco puertas, y cuyo interior está disponible en distintas configuraciones, como 5 plazas, 6 plazas, 5+2 plazas... Se reescribe así una historia que la firma británica inició hace 71 años, tiempo en el que el primer Defender se convirtió en icono de las actividades todoterrreno, lo que ha animado a Land Rover a continuar por ese mismo camino pero adaptando el vehículo al nuevo siglo.

En el plano estético los diseñadores han buscado una silueta en línea con su antecesor, y preservando rasgos clásicos como los cortos voladizos, que se traducen en aptitudes 'off road' estupendas porque el ángulo de ataque del Defender 110 es de 38 grados, y de 40 el de salida. Además, la altura libre al suelo es de nada menos que 291 milímetros, y la profundi-

dad de vadeo se acerca al metro: 90 centímetros exactamente. Esa capacidad se combina, de paso, con el nuevo programa Wade del sistema Terrain Responde 2 para garantizar el tránsito por zonas de agua 'prohibidas' a otros modelos. Y sobre suelo firme, la tecnología ClearSight Ground View ayudará a

los conductores a aprovechar todas las posibilidades del Defender, al mostrar en la pantalla táctil la zona que suele ocultar el capó, justo delante de las ruedas.

Concebido para las tareas más duras, la carga máxima alcanza los 900 kilos, y sobre el techo podemos cargar 300 kilos en estáti-

co o 168 en movimiento. Además, la capacidad de remolque es de 3.500 kilos. Y si pensamos en usos más familiares, el 110, disponible con los paquetes de accesorios Explorer, Adventure, Country y Urban, tiene un volumen de carga de 1.075 litros con dos filas en uso y 2.380 a usar solo dos plazas.

En cuanto a motores, en el momento del lanzamiento habrá dos versiones de gasolina —el P300, con un 2.0 de 300 CV, y el P400, con un 3.0 de seis cilindros que rinde 400 CV y tiene tecnología mild hybrid—, además de otros dos diésel, siempre 2.0 y de cuatro cilindros: el D200, de 200 CV, y el D240, con 240 CV; ambos con un consumo medio WLTP de 8,8 l/100 km —7,6 de media según la norma NEDC— y emisiones de CO₂ de 199 g/km.

El Defender anuncia un índice aerodinámico Cx de 0,38 y recurre a la nueva arquitectura D7x, basada en ligeras estructuras monocasco de aluminio que multiplican por tres la rigidez del conjunto y que se ha concebido para adaptarse a la suspensión neumática o a futuras mecánicas electrificadas.



▲▼ La versión 90, de carrocería corta, está disponible en España desde 54.800 euros, mientras que el 110, de cinco puertas, arranca en 61.300.



NUEVO MAZDA CX-30
con SKYACTIV - X | EL NUEVO MOTOR REVOLUCIONARIO DE MAZDA

X IS FOR | EFFICIENCY
MAZDA M HYBRID
POWER

Consumo de combustible combinado WLTP (l/100km): 5,1 - 7,3 l/100km. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 133 - 165 g/km. Emisiones de CO₂ NEDC (Correlados): 105 - 136 g/km.



DRIVE TOGETHER



SI SE APRUEBA EL TAVASCAN, SEAT DEBE BUSCARLE FÁBRICA

HABLAMOS CON... LUCA DE MEO

PRESIDENTE DE SEAT

P.- Se le ve contento y optimista.
R.- Seat llega a este Salón de Fráncfort en un gran momento, con resultados históricos de ventas y financieros. Nuestra posición nos permite seguir apostando e invirtiendo en la movilidad de las futuras generaciones con soluciones adaptadas al mañana. La electrificación es una pieza clave en esta movilidad, como lo son también la micro-movilidad y el desarrollo de soluciones en torno a ella.
P.- Ya que menciona la electrificación, ¿para cuándo un modelo con la nueva plataforma eléctrica pequeña Small MEB?
R.- Yo diría que tenemos por delante un año y medio de trabajo más.
P.- ¿Y veremos algún día el Cupra Tavascan por las calles?
R.- Le pedí a Alejandro (Mesonero-Romanos) que hiciese un 'concept' con un diseño realizable, que lo pudiésemos llevar a la práctica si al final tomábamos la decisión. Ahora empieza la fase de discusión sobre el proyecto, aunque ese coche ya figura en el plan de la gama Cupra, e incluso ya sabemos lo que costaría. Por ejemplo, tenemos que encontrar un sitio donde fabricarlo y habría que desarrollarlo, pero como se basa en la

plataforma MEB y sería solo eléctrico eso simplifica mucho el proceso.
P.- El 2020 se presenta como un escenario muy complicado, ¿no?
R.- En Seat llevamos cuatro años de récords, pero ahora viene lo que yo llamo 'rock & roll', con una posible crisis económica a la vista, mucha inversión necesaria en I+D, amenaza de multas y nuevos modelos con los que a veces se puede perder dinero por coche vendido. Pero estar en un grupo como Volkswagen nos da ventaja, porque no hay ninguna otra marca que venda en torno a 500.000 coches que pueda permitirse lo que Seat, que ofrece modelos movidos por GNC, eléctricos, híbridos PHEV...
P.- ¿Y empezará el gran público a comprar eléctricos pese a ser más caros?
R.- En la actualidad, la mitad de los europeos gasta más de 30.000 euros cuando compra un coche, y si hablamos de un mínimo de 20.000 euros ya son más del 85 por ciento de los compradores. Además, el cliente debe saber que con un eléctrico gastará poco en mantenimiento o que su consumo es un 30 por ciento de lo que gasta un gasolina; y nosotros garantizaremos que la batería mantendrá como mínimo un 80 por ciento



de su capacidad al cabo de diez años. Pero no deja de ser una apuesta, y tenemos que tener listas las alternativas, porque la ola vendrá desde el norte y España, por ejemplo, será de las últimas en sumarse.
P.- ¿El GNC sigue siendo una de esas alternativas?
R.- Sí, aunque va un poco más lento de lo previsto. Y hay dos puntos a cuidar: por un lado están los vehículos comerciales, y por otro la industria de la producción de biogás a partir de residuos. Además, llevar un modelo de GNC a Euro 7 cuesta menos que hacerlo con un vehículo de gasolina o diésel.

HABLAMOS CON... AXEL ANDORFF

VICEPRESIDENTE DE I+D DE SEAT

En sustitución de Matthias Rabe, que ahora lidera el área de Operaciones de Desarrollo Técnico de la marca Volkswagen, desde el pasado 1 de marzo Axel Andorff es el nuevo vicepresidente de I+D de Seat, puesto al que llegaba procedente de Mercedes-Benz, donde desarrolló proyectos en China y se encargó principalmente de los modelos compactos, como Clase A y B, CLA y GLA. Andorff se ha encontrado con una Seat que afronta el reto de la electrificación y última el desarrollo de la cuarta generación del León, pero que también se encuentra en pleno lanzamiento de la marca Cupra, cuya gama deberá crecer a buen ritmo si se cumplen las expectativas.
P.- Con el Tavascan, por más que se trate todavía de un 'concept car', ¿nos están transmitiendo quizás que Cupra se convertirá en una marca eléctrica?
R.- No, el futuro de Cupra no es exclusivamente eléctrico. O, siendo más precisos, no es un futuro cien por cien eléctrico.
P.- Pero la electricidad avanzará deprisa en la gama de modelos de Seat, ¿no?
R.- Según nuestra visión, será muy importante que la gente no tenga que gastar mucho dinero en un vehículo eléctrico, y un buen

ejemplo es el Mii electric, cuya preventa se ha iniciado a mediados de septiembre...
P.- Incluyendo subvenciones del Gobierno y de la marca, el Mii electric podrá adquirirse por 16.300 euros, o a partir de 145 euros al mes, y sin entrada, con una fórmula de leasing a 36 meses...
R.- Sí, en efecto, pero además iniciaremos la comercialización del eléctrico el-Born en 2020. Y el Tarraco híbrido enchufable ilustra a la perfección nuestra estrategia hacia una movilidad sostenible, porque al mismo tiempo conserva el dinamismo y la diversión al volante propias de cualquier Seat, y especialmente de nuestros modelos FR.
P.- En cualquier caso, los vehículos eléctricos puros y los híbridos enchufables son bastante más caros que los dotados de motores de gasolina o diésel. ¿Se puede hacer algo al respecto?
R.- Los costes de los vehículos eléctricos puros y de los híbridos enchufables vienen marcados básicamente por los costes de las baterías. En función de cómo evolucionen éstos, así se irá ajustando el precio de los coches electrificados.
P.- Y ya que hablamos de futuro, ¿qué porvenir tienen los diésel?



R.- Pues aquí también influyen muchos aspectos, de modo que tampoco resulta fácil realizar un pronóstico a largo plazo.
P.- ¿Y alguna noticia nueva sobre el biplaza eléctrico Minimó?
R.- Seguimos trabajando en ello, a la espera de una decisión oficial al respecto.
P.- ¿Hay futuro para el gas natural?
R.- Desde luego, porque permite una reducción dramática de las emisiones de CO2, aunque su éxito depende del país, porque en algunos la infraestructura de repostaje es mucho mayor que en otros.



Y tú, ¿serías capaz de guardar un secreto así?



XCEED



The Power to Surprise

Nuevo Kia XCeed. Un secreto a voces.

Cuando creas algo totalmente distinto, resulta imposible mantenerlo en secreto. Por eso, todo el mundo sabe ya que el Nuevo Kia XCeed tiene un diseño icónico y provocador. También que equipa un panel de instrumentos digital y que su navegador es de última generación. Lo que nadie sabe es quiénes lograrán ser los primeros en conducir uno.

Emisiones CO₂ combinadas WLTP correlado a NEDC (g/km): 109-158. Emisiones CO₂ combinadas WLTP (g/km): 135-162. Consumo combinado WLTP (l/100km): 5,2-7,1.

*Consultar manual de garantía Kia.

CONFORT EN VIAJES CON SUS 700 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA



Mercedes-Benz Vision EQS
Declaración de intenciones sobre el **futuro lujo sostenible**

¿Cómo serán las berlinas de la Clase S en el futuro? Pues a esa pregunta responde la firma de Stuttgart con el Vision EQS, propuesta de estilo para una época venidera donde la movilidad podría ser exclusivamente eléctrica. Un prototipo que busca satisfacer las expectativas de confort, diseño,

lujo y tecnología pero combinándolas con la movilidad sostenible que el cliente ya empieza a exigir. De ahí que el Vision EQS recurra a una mecánica completamente eléctrica, libre de emisiones, que asocia dos motores –uno en el eje delantero y otro en el trasero– que suman 350 kW –más

de 475 CV– y aportan 77,6 mkg de par máximo, a una batería de 100 kWh ubicada bajo el suelo del habitáculo con la que podrán cubrirse hasta 700 kilómetros entre recargas –podrán realizarse en tomas rápidas de 350 kW de potencia–. Sus altas prestaciones, con una aceleración de 0 a 100

km/h en menos de 4,5 segundos, se ayudan de un chasis a la altura, dotado de tracción total.

Aunque el ‘show car’ de Mercedes-Benz innova también en cuestiones estilísticas, destacando el capítulo de la iluminación con los faros Digital Light integrados en la banda luminosa exterior de 360 grados con dos módulos de lentes holográficas a cada lado, que permiten un número casi ilimitado de configuraciones de luz. Además, la zaga cuenta con 229 pequeñas estrellas luminosas individuales y la parrilla frontal consta de 188 leds, en busca de niveles inéditos en cuanto a señalización se refiere. En cuanto al interior, donde se mezcla un cuero sintético similar a la napa natural con un nuevo material de color blanco cristal llamado Dinámica –es una microfibrá obtenida a partir de botellas recicladas de tereftalato de polietileno, o ‘pet’–, hay que resaltar el sistema Advanced MBUX, basado en pantallas y zonas de proyección que parecen surgir de la arquitectura interior.

Y aunque el Vision EQS es también un defensor de los automóviles con conductor –la tecnología se centra en sus necesidades–, si éste lo desea –en trayectos prolongados de autopista, por ejemplo– el coche puede asistirle con funciones de conducción autónoma de Nivel 3.

▼ Mientras que la banda luminosa integrada en la zaga está formada por 229 estrellas luminosas individuales, en el frontal destaca la parrilla digital, la primera del mundo formada por una matriz luminosa: 188 led individuales. Y el interior se inspira en el sector de los yates de lujo.



Nuevo
Renault CLIO
Diseñado para vivir



Nuevo Renault Clio: Consumo mixto WLTP (l/100 km) desde 4,1 a 6,3. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km) desde 109 hasta 142. Emisiones de CO₂ NEDC (g/km) desde 94 hasta 118.

COPYRIGHT: JAN STEINHILBER

SERÁ EL PRIMER HÍBRIDO ENCHUFABLE DE RENAULT



RENAULT CAPTUR

Máxima atención para el modelo 'español'

En la presentación de la segunda generación del Captur, Thierry Bolloré, el director general del Grupo Renault, resaltó que cuando la versión electrificada vea la luz en 2020, este SUV será el primer híbrido enchufable de Renault. Destacando también su «sistema de transmisión único, adaptado al híbrido, así como la tecnología de gestión de la energía directamente derivada de la Fórmula 1».

Por su parte, el director de diseño del conglomerado francés, Laurens van den Acker, se centró en el esfuerzo por conservar lo mejor del anterior Captur, añadiéndole mucho más, porque «en el interior se ha hecho una revolución y en el exterior, una profunda transformación». Además de ser aún más personalizable, a decir de Acker, para quien la calidad de vida a bordo ha sido «una prioridad absoluta».

En cuanto a la participación española, el vicepresidente ejecutivo de fabricación y logística del Grupo Renault, José Vicente de los Mozos, destaca el salto cualitativo dado por Valladolid con la llegada de este coche totalmente nuevo, que se hace para todo el mundo, con excepción del mercado chino. Avanzando que «el mercado nos dirá cuántas unidades hacer», aunque de momento se mantendrá el ritmo del modelo anterior: 230.000 unidades al año.

Tras reconocer la labor de trabajadores y equipo directivo del centro en la puesta en marcha sin fisuras del proyecto, el también presidente de Renault España destaca que la adjudicación del nuevo Captur ha permitido mejorar la competitividad de una planta en la que, con las modificaciones realizadas, se podrá



▲ Thierry Bolloré, director general del Grupo Renault, abrió la puerta de largo del coche que se fabrica en Valladolid para todo el mundo.

optar a otros vehículos, porque «si hay un modelo que se pueda fabricar bajo esa plataforma tenemos capacidad para hacerlo y es competitivamente viable». El directivo español también aprovecha para destacar sus doce sistemas de ayuda a la conducción, que convierten al nuevo Captur en el único del segmento con esa equipación.

Con este lanzamiento culmina el tercer Plan Industrial de Renault

en España, que ha colocado sus centros de producción del país en excelente posición para adjudicaciones futuras. Así lo ve el responsable mundial de fabricación del grupo, recordando que en los últimos tres años se han creado dos mil empleos para acoger el nuevo SUV. «Si Valladolid es más competitiva que otras plantas y tenemos capacidad ¿por qué no va a optar a más modelos?» lanza al aire de los Mozos.

HABLAMOS CON... RAFAEL VÁZQUEZ

DIRECTOR DE LA FACTORÍA DE CARROCERÍA Y MONTAJE DE RENAULT EN VALLADOLID

El proceso de adaptación al nuevo Captur ha sido un «proceso concienzudo, que comenzó en el verano de 2017», reconoce el máximo responsable de la planta vallisoletana, que asumió la dirección un par de meses antes de empezar la preparación para el nuevo coche, tras ocupar la subdirección desde 2016.

Vázquez destaca los importantes cambios en el coche —tablero de abordaje, nuevo portón...— y la fábrica, como la nueva instalación de montaje de baterías o los nuevos bancos de prueba de los doce sistemas de ayudas a la conducción introducidos en el Captur. Cámaras, radares... que hay que probar en el conjunto, una vez montado el coche. Conjunto de cambios que ha impuesto más de 130.000 horas de formación a la plantilla y ha hecho pasar a sesenta personas por el Technocentre de Guyancourt.

Desgranando los principales retos, Vázquez comienza por embutición, «donde hemos tenido que modificar todos los útiles para hacer las piezas, como el portón trasero o las aletas, que ahora son de acero, o el capó, que es de aluminio». También destaca la nueva línea de pintura de paragolpes y los dos hornos instalados en 2017 y 2018 para mejorar la calidad percibida de la pintura, que necesita un proceso diferente al anterior.

Además, la llegada de la plataforma modular

CMF-B, sobre la que se sienta la segunda generación, ha necesitado la incorporación de 700 robots y la ampliación del área de chapa y soldadura en 18.000 metros cuadrados. Ampliación imprescindible para acoger la plataforma de la Alianza en una línea de soldadura estándar, que se puede aprovechar para diferentes modelos y capacita a la planta española para nuevas adjudicaciones.

Se une la modificación realizada en montaje, imprescindible para combinar la unión de pletina y caja en el Captur actual y el nuevo, que van sobre plataformas diferentes. Y es que ambos van a convivir sin fecha de caducidad, «mientras que el mercado lo demande», apunta Rafael Vázquez, recordando que «el Captur se vende en 70 países diferentes» y no a todos llegará el nuevo.

El director de la planta también explica que la cadencia de las dos versiones «evita una parada de fábrica y permite a los operarios acostumbrarse al nuevo coche, así como que todo el sistema industrial, empezando por los proveedores, se vaya entrenando en las renovadas piezas y referencias». Es decir, que todo el proceso se ponga a prueba, «el objetivo para el que nos entrenamos, desde la estampación hasta el montaje final», porque en «una línea de ensamblaje un minuto



es un coche y no se puede parar ni meter burbujas» y todo debe estar listo para el lanzamiento del renovado SUV. En cuanto a la versión híbrida, Vázquez asegura que «estamos haciendo el prototipo, metiéndolo en la línea poquito a poco, para ir investigando problemas y su solución».

El director de la planta vallisoletana se muestra confiado con el nuevo coche, porque «el equipo está con ganas y motivado. Y con motivación no hay reto que no se supere». También reconoce que «el lanzamiento de este modelo garantiza nuestro futuro. Se ha confiado en nosotros. Y si lo hemos sabido hacer bien con el coche actual, con el nuevo también lo vamos a hacer bien, seguro».

PIENSA A LO GRANDE



FIAT TIPO STREET POR 11.700€*

10 AÑOS DE GARANTÍA
100 UNIDADES EN STOCK

SUJETO A FINANCIACIÓN

EL NUEVO FIAT TIPO STREET YA ESTÁ AQUÍ Y VIENE CON TODO ESTE EQUIPAMIENTO:

ASISTENTE AUTOMÁTICO DE AYUDA EN PENDIENTE
LLANTAS DE ALEACIÓN NEGRAS DE 41CM (16")
PANTALLA TÁCTIL DE 13CM (5")
AIRE ACONDICIONADO

PINTURA METALIZADA
LUCES DIURNAS LED
CRISTALES TINTADOS



fiat.es

Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 119 a 182 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 106 a 164 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat Tipo 5 puertas Street 1.4 16v 70kW (95CV) gasolina. PVP recomendado no incluye los gastos de financiación ni de matriculación: 11.700€. Incluye IVA, transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio, sin condiciones de antigüedad del vehículo, y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 10.990€ con un plazo mínimo de 60 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 11.700,00€ con 72 cuotas mensuales de 210,84€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura (3,00%) 351,00€ al contado, importe total a plazos 15.531,48€ importe total adeudado 15.531,48€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 31/08/2019 o fin de unidades en stock (100 unidades). La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.

HYUNDAI AMPLÍA LA GAMA DEPORTIVA N A NUMEROSOS SEGMENTOS. TRAS LOS TODOCAMINO AHORA LE TOCA A LOS URBANOS



Hyundai Concept EV 45

Así serán los Hyundai eléctricos del futuro

Hyundai ha presentado en Fráncfort su Concept EV 45 en honor a los 45 años de la presentación del Hyundai Pony Coupé en el Salón de Turín de 1974. Aquel Pony Coupé diseñado por Italdesign como una investigación independiente, enseguida enamoró a los responsables de Hyundai que quisieron que llevara el nombre de la marca coreana. Y como anécdota, dos años más tarde, en 1976, Giugiaro se basó en el Hyundai Pony Coupé para diseñar el legendario De Lorean DMC. Pues bien, ahora el 45 recupera algunas de las soluciones y líneas maestras de ese modelo para adelantar el eléctrico que la marca coreana prepara para el año que viene, pero sobre todo para dar a conocer

la nueva plataforma para todos los coches eléctricos del grupo. Dicha plataforma, preparada para llevar las baterías en el piso y con un sistema de carga mucho más versátil y rápido, será sumamente flexible y se adaptará a diferentes segmentos. De hecho, el sistema de propulsión, completamente eléctrico, permite reinventar por completo la propia estructura del

►► Un diseño futurista para presentar la plataforma que llevarán todos los eléctricos del grupo a corto y medio plazo.

vehículo. El piso está cubierto por una cómoda alfombra para transmitir aún más la sensación de un espacio habitable, así como para reducir el ruido de la carretera. Los asientos giran hacia los ocupantes cuando abren la puerta para facilitar la entrada y la salida.

Hyundai reinventa cómo será la experiencia a bordo en un vehículo eléctrico y autónomo. Y es que en el EV 45 el interior se convierte en un espacio capaz de transformarse para adaptarse a las demandas de los pasajeros. De hecho, el interior está equipado con una curiosa y agradable fusión de madera, tela y cuero, creando un ambiente

acogedor que es a la vez relajante y espacioso. Y por si eso fuera poco, los pasajeros de los asientos delanteros pueden interactuar con el sistema de infoentretenimiento mediante una interfaz de luz proyectada. Los asientos delanteros y traseros, semejantes a los que uno puede tener en su hogar, se pueden girar para que los ocupantes de ambas filas puedan hablar cara a cara.

Por otra parte, el nuevo i10 es el cuarto modelo de Hyundai que llegará al mercado con versión N Line, tras los i30, i30 Fastback y Tucson. Y además del nuevo aspecto, el diseño exterior e interior



► Las versiones N Line llegan a los más pequeños de la mano del i10 que recibe este paquete de equipamiento junto a un nuevo motor 1.0 T-GDi de 3 cilindros y 100 caballos de potencia.

del N Line se complementa con un nuevo motor 1.0 T-GDi de 3 cilindros con 100 CV de potencia que ofrece mayor dinámica al conjunto. Este bloque se suma

al motor 1.2 MPI de 4 cilindros con 84 CV. Ambos propulsores están disponibles con una transmisión manual de cinco velocidades.

Además, la marca coreana ha

presentado en Fráncfort un i30 N Project C, una versión más ligera, con menor altura y más agresiva del i30 N cinco puertas de 275 CV. Este i30 tan especial se construirá

en una serie limitada estrictamente a 600 unidades. Y en él se ha utilizado de manera profusa la fibra de carbono para reducir peso y bajar el centro de gravedad.



El interior del Concept EV 45 es como el salón de casa, con mucho espacio y asientos que simulan las butacas de cualquier hogar.



►► La fibra de carbono es la protagonista del i30 N Project C con una reducción importante del peso total del conjunto. Solo se harán 600 unidades.



BYTON M-BYTE

La marca china Byton tiene como objetivo crear una marca de coches eléctricos totalmente nueva integrando recursos globales. Con sede en Nanjing, China, y centros de I + D en todo el mundo, Byton espera entregar su primer modelo, el primer Byton M-Byte, a clientes chinos en junio de 2020 después del inicio de la producción.

FORD PUMA TITANIUM X

Este exclusivo acabado también llega al nuevo Ford Puma con un equipamiento que incluye entre otros, fundas de asiento intercambiables, asientos con masaje lumbar, dispositivo de carga inalámbrica, apliques efecto madera y llantas de aleación de 18 pulgadas en color Gris Perla.



HONGQI S9

Perteneciente al gigante chino FAW, la marca Hongqi acaba de presentar su S9 en el salón alemán, un ultradeportivo híbrido con nada menos que 1.400 caballos. Semejante vehículo es capaz de alcanzar los 400 km/h y acelerar de 0 a 100 km/h en 1,9 segundos, menos tiempo del que tardaría un F-1.



HONGQI E115

Otro modelo presentado por Hongqi con un gran parecido a un Rolls Royce. Pero no es casualidad ya que Gilles Taylor, diseñador de Hongqi, trabajó anteriormente en la marca británica. El E115 es un todocamino de lujo eléctrico que anuncia una autonomía de 600 km y una aceleración de 0 a 100 km/h en 4 segundos.

HYUNDAI VELOSTER N

Diseñado y construido en el cuartel general de Hyundai en Alzenau (Alemania), el Veloster N ETCR es completamente eléctrico, tiene tracción trasera y un motor distribuido en posición central siguiendo con la normativa ETCR. Hyundai construirá dos unidades para la primera temporada de este campeonato.



LEVC LCV

London EV Company (LEVC) es una filial del gigante chino Geely que ahora presenta una versión comercial de su vehículo, el LCV. Un modelo con una gran flexibilidad de uso ya que anuncia una autonomía en modo eléctrico de 129 km, y un alcance combinado con gasolina y electricidad de 607 km.



EL VOLKSWAGEN ID.3 ARRANCARÁ EN UNOS 30.000 EUROS



Eléctricos puros e híbridos 'plug-in'

Los enchufables se hacen con el poder

Tienes un problema serio si acudes a un salón como el de Fráncfort y no cuentas, al menos, con un modelo electrificado que mostrar. El mercado y las normativas medioambientales están cambiando rápidamente, y la respuesta de los fabricantes se ha hecho notar en forma de una legión de vehículos eléctricos puros o híbridos, enchufables éstos en la mayoría de los casos. Tratándose de Alemania, el papel protagonista parecía reservado al Volkswagen ID.3, que nace para convertirse en 'el Golf de los eléctricos', pero el Opel Corsa-e, el Porsche Taycan, el Mini Cooper SE o el Honda-e, ya en su versión de producción, centraron también la atención de un público que piensa ya más en autonomía eléctrica y tiempos de recarga que en velocidad máxima o gasto de gasolina.

HONDA-E. Ya hay precios para España del utilitario cien por cien eléctrico de la firma japonesa. La versión normal, con motor de 136 CV y autonomía de 220 kilómetros, costará 34.800 euros, mientras que la variante Advance, con 154 CV y alcance homologado de 205 kilómetros, luce una factura de 37.800 euros. Mide 3,90 metros, equipa una batería de 35,5 kWh y sus entregas se inician en verano de 2020.



MERCEDES A 250E / B 250E. Dos compactos de la firma alemana, el Clase B monovolumen y el Clase A de cinco puertas, estrenan versiones híbridas enchufables EQ Power. Se trata del B 250e y el A 250e, que comparten una batería de 15,6 kWh con la que pueden recorrer más de 70 kilómetros en modo eléctrico, incluso a 140 km/h. Ambos rinden 218 CV al combinar un 1.3 de gasolina de 160 CV y el motor eléctrico de 102.



MINI COOPERSE. Con una batería de 32,6 kWh—sólo 28,9 de ellos útiles— y el motor de 184 CV tomado del i3 S, el Mini cien por cien eléctrico vivía en Fráncfort su primer salón. Anuncia una autonomía WLTP de 230 kilómetros, tiene la misma capacidad de maletero que el resto de Mini 3 puertas—211 litros—y puede cargarse en tomas rápidas de 50 kW. Alcanza 150 km/h, pasa de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos y su precio arranca en 33.950 euros.



PORSCHE TAYCAN. Berlina deportiva eléctrica de 4,96 metros disponible en dos versiones, que comparten la batería de 93,4 kWh. En el caso del Taycan Turbo de 680 CV—155.648 euros—, la autonomía media es de 450 kilómetros, mientras que el Turbo S rinde 761 CV y su alcance es de 412 kilómetros.



OPEL CORSA-E. La alemana, única marca de PSA en Fráncfort, exhibió el Corsa eléctrico, que comparte mecánica con los Peugeot e-208 y e-2008, y con el DS 3 Crossback E-Tense. Potencia de 136 CV, autonomía de 330 kilómetros y 29.900 euros.

SEAT TARRACO PHEV. Además del e-Mii—autonomía de 260 kilómetros—, Seat mostraba en Fráncfort otro enchufable, en este caso híbrido: el Tarraco PHEV, aún un 'concept' pero definitivo al 99 por ciento. Asocia un 1.5 TSI de 150 CV y un motor eléctrico de 116 CV para sumar 245 CV, y su alcance eléctrico supera la batería de 13 kWh.



VOLKSWAGEN ID.3. Del nuevo compacto eléctrico de Volkswagen, a la venta desde 29.990 euros en Alemania—en España los precios serán similares— habrá tres versiones mecánicas, con batería de 77, 58 y 45 kWh, y autonomías respectivas de 550, 420 y 330 kilómetros. Pero en todos los casos, el motor rinde 204 CV de potencia.



VEHÍCULOS ELÉCTRICOS 'Puros'

Las autonomías, de mayor a menor

MODELO	POTENCIA	BATERÍA	AUTONOMÍA WLTP	AUTONOMÍA MEDC
Tesla Model S Gran Autonomía	525 CV	100 kWh	610 km	
Tesla Model S Performance	772 CV	100 kWh	590 km	
Tesla Model 3 Gran Autonomía	351 CV	75 kWh	560 km	
Volkswagen ID.3 77 kW	204 CV	77 kWh	550 km	
Tesla Model 3 Performance	480 CV	75 kWh	530 km	
Tesla Model X Gran Autonomía	446 CV	100 kWh	505 km	
Tesla Model X Performance	772 CV	100 kWh	485 km	
Jaguar I-Pace	400 CV	90 kWh	470 km	
Kia E-Niro 150 kW	204 CV	64 kWh	455 km	
Kia E-Soul 150 kW	204 CV	64 kWh	452 km	
Mercedes-Benz EQC 400	408 CV	80 kWh	450 km	
Porsche Taycan Turbo	680 CV	93,4 kWh	450 km	
Hyundai Kona Eléctrico 150 kW	204 CV	64 kWh	449 km	
Volkswagen ID.3 58 kW	204 CV	58 kWh	420 km	
Audi e-tron 55 Quattro	408 CV	95 kWh	417 km	
Porsche Taycan Turbo S	761 CV	93,4 kWh	412 km	
Tesla Model 3 Estándar Plus	238 CV	60 kWh	409 km	
Mercedes-Benz EQV	204 CV	90 kWh	405 km	
Renault Zoe R110	108 CV	52 kWh	395 km	
Renault Zoe R135	136 CV	52 kWh	395 km	
Nissan Leaf E+ 3.Zero	218 CV	62 kWh	385 km	
Peugeot E-208	136 CV	50 kWh	340 km	
Peugeot E-2008	136 CV	50 kWh	340 km	
Opel Corsa-e	136 CV	50 kWh	330 km	
Volkswagen ID.3 45 kW	204 CV	45 kWh	330 km	
DS 3 Crossback E-Tense	136 CV	50 kWh	320 km	
Hyundai Ioniq Eléctrico	136 CV	38,3 kWh	311 km	
BMW i3	170 CV	42,2 kWh	310 km	
Audi e-tron 50 Quattro	313 CV	71 kWh	300 km	
BMW i3 S	184 CV	42,2 kWh	290 km	
Hyundai Kona Eléctrico 100 kW	136 CV	39,2 kWh	289 km	
Kia E-Niro 100 kW	136 CV	39,2 kWh	289 km	
Nissan Leaf 40 kW	150 CV	40 kWh	285 km	
Kia E-Soul 100 kW	136 CV	39,2 kWh	276 km	
Skoda Citigo-e iV	83 CV	36,8 kWh	265 km	
Seat E-Mii	83 CV	36,8 kWh	260 km	
Volkswagen e-Up	83 CV	32,3 kWh	260 km	
Mini Cooper SE	184 CV	32,6 kWh	232 km	
Honda e	136 CV	35,5 kWh	220 km	
Volkswagen e-Golf	136 CV	35,8 kWh	219 km	300 km
Honda e Advance	154 CV	35,5 kWh	205 km	
Citroën E-Mehari	68 CV	30 kWh	200 km	
Nissan E-NV200	109 CV	40 kWh	200 km	
Renault Kangoo Z.E.	60 CV	33 kWh	200 km	270 km
Citroën E-Berlingo	67 CV	22,5 kWh	170 km	
Peugeot Partner Tepee Electric	67 CV	22,5 kWh	170 km	
Smart Fortwo EQ	82 CV	17,6 kWh	155 km	
Smart Forfour EQ	82 CV	17,6 kWh	155 km	
Citroën C Zero	66 CV	14,5 kWh	150 km	
Mitsubishi i-MiEV	66 CV	14,5 kWh	150 km	
Peugeot iON	66 CV	14,5 kWh	150 km	



MERCEDES-AMG GLB 35 4MATIC

El nuevo SUV compacto de hasta siete plazas estrenaba en la cita alemana esta versión deportiva, dotada de un 2.0 Turbo con 306 CV y 40,8 mkg de par máximo, cambio AMG Speedshift DCT 8G y tracción total variable AMG Performance 4Matic. Acelera de 0 a 100 km/h en 5,2 segundos y gasta 7,5 l/100 km de media.

PININFARINA, BOSCH Y BENTELER

Automobili Pininfarina y las compañías tecnológicas Bosch Engineering y Benteler anunciaron que han iniciado la colaboración para el desarrollo de una plataforma destinada a futuros vehículos eléctricos de gran lujo y altas prestaciones, tanto de Pininfarina, que a finales de 2020 lanzará el Battista, como de otros fabricantes.



SCHAEFFLER UNIAIR Y TMM

Hasta un 15% podría reducirse el consumo y las emisiones de CO₂ según la empresa alemana optimizando los motores de combustión con innovaciones como UniAir—un control de válvulas totalmente variable presentado ahora—, la hibridación mediante sistemas de 48 voltios o el nuevo módulo de gestión térmica TMM.



SKODA KAMIQ MONTE CARLO

La firma checa desvelaba las versiones Monte Carlo, de equipamiento más deportivo, disponibles desde ahora para las gamas Scala y Kamiq. Y también se ofrecen ya, para ambos modelos, las versiones G-TEC de gas natural, que reducen algo la capacidad del maletero: a 339 litros en el compacto Scala y a 278 en el SUV Kamiq.

WEY-X Y WEY-S

Wey, la marca del gigante chino Great Wall dedicada a modelos electrificados, acudía al evento alemán con sus prototipos Wey-X—abajo— y Wey-S, el primero con tecnología de conducción autónoma Nivel 5 y el segundo, cien por cien eléctrico, con dos motores que suman 350 CV, tracción total y autonomía de 400 kilómetros.



WEY VV7 GT PHEV

Una mecánica híbrida enchufable de 224 CV dotada de un cambio automático DCT de siete marchas y tracción a las cuatro ruedas equipa al VV7 GT PHEV—arriba—, novedad también en Fráncfort. Y sobre este SUV de original perfil, la firma china ha creado una versión Pro con llantas de 22 pulgadas y aerodinámica radical.



LA ELECTRIFICACIÓN EN OPEL COMIENZA CON EL CORSA-E CON 330 KM DE AUTONOMÍA Y EL GRANDLAND X HYBRID4, CON 300 CABALLOS



Opel Mucho más que el nuevo Corsa

Llegó en Fráncfort el gran momento de Opel; el primer fruto de su integración en PSA –más allá de los Grandland X y Crossland X, modelos adoptados por la marca alemana– en forma de un Corsa que se presentaba en una generación totalmente nueva. Un nuevo Corsa que abre en la marca alemana la era de la electrificación con su versión e, cien por cien eléctrica, con 136 caballos, 330 kilómetros de autonomía, menos de 30.000 euros de precio de partida y una conducción que se anuncia como emocionante. Y para mostrar que la apuesta eléctrica es de largo recorrido, junto al Corsa-e de calle, la marca alemana presentó la versión de rallies, el Corsa-e Rally con el que la marca y el ADAC alemán van a poner en marcha una copa de rallies eléctricos en 2020.

Pero el Corsa es mucho más que la versión eléctrica, pues en su gama aparecen motores de gasolina de 75, 100 y 130 caballos y diésel de 100 caballos. Unos propulsores que se combinan con cajas de cambio manuales de cinco y seis velocidades o la automática EAT8 de convertidor de par, unidos a la ligereza en la construcción del coche, consiguen unos consumos sorprendentes –a partir de 4 l/100 km bajo la normativa WLTP.

Y brilla también por un nivel

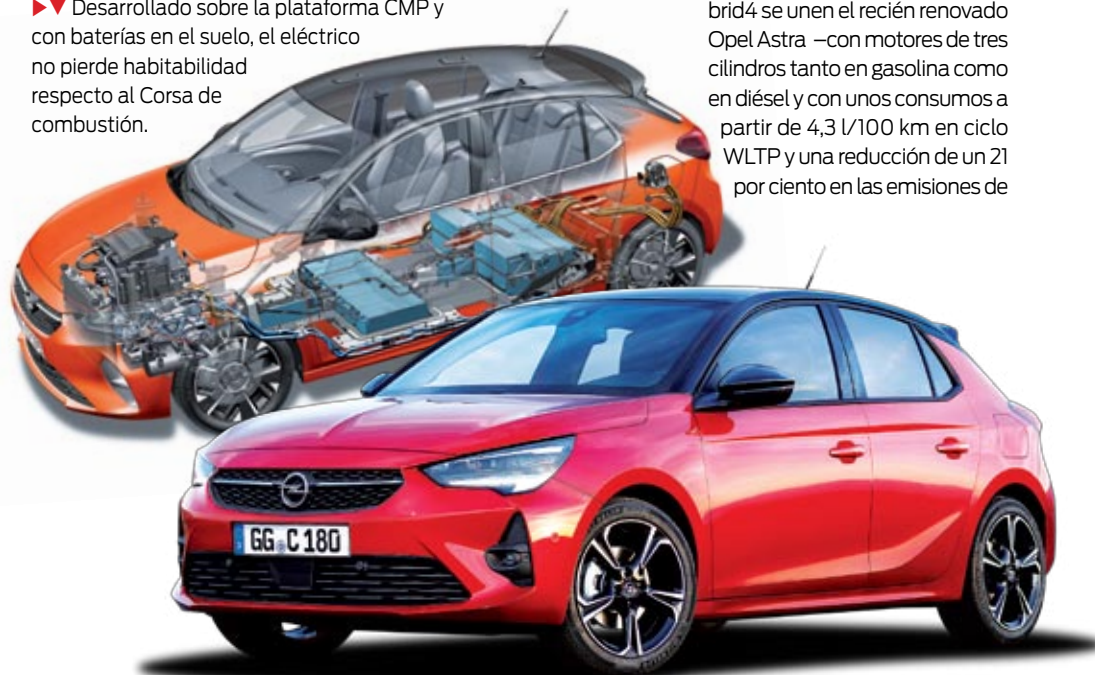
► El nuevo Astra, ahora con motores de tres cilindros. A la derecha el Corsa e-Rally.



tecnológico difícil de encontrar en el segmento. Iluminación matricial IntelliLux LED completamente adaptativa, Asistente

Lateral controlado por sensor, cámara de visión trasera panorámica de 180 grados y Asistente de Aparcamiento automático,

► Desarrollado sobre la plataforma CMP y con baterías en el suelo, el eléctrico no pierde habitabilidad respecto al Corsa de combustión.



que destacan si nos fijamos en la ayudas a la conducción.

Más allá del Corsa, la otra gran novedad desde el punto de vista de la electrificación es el Grandland X Hybrid4, híbrido enchufable que combina un motor de gasolina de 200 caballos con dos motores de 109 CV y una batería de iones de litio de 13,2 kWh. La potencia conjunta se eleva a 300 caballos. Con ello se convierte en un tracción total –cada motor eléctrico se sitúa sobre un eje– que cuenta con un cambio automático de ocho velocidades. Dispone de cuatro modos de uso: eléctrico, híbrido, AWD y



► El Grandland X Hybrid4 cuenta con dos motores eléctricos y uno de gasolina y suma 300 caballos de potencia.

deportivo y puede recorrer hasta 52 kilómetros con cero emisiones según la normativa WLTP. Y para aprovechar su eficiencia al máximo dispone, por ejemplo, de un sistema de frenada regenerativa que recupera la energía producida al frenar o desacelerar.

A Corsa y Grandland X Hybrid4 se unen el recién renovado Opel Astra –con motores de tres cilindros tanto en gasolina como en diésel y con unos consumos a partir de 4,3 l/100 km en ciclo WLTP y una reducción de un 21 por ciento en las emisiones de

HABLAMOS CON... HENDRICK BALTERS

DIRECTOR DE PRODUCTOS FUTUROS DE OPEL

P.- Después de esperar al Corsa tanto tiempo, ¿qué expectativas tenéis para este coche tan importante para Opel y para España?

R.- Creemos que va a ser un gran éxito. Es un coche totalmente nuevo, basado en la plataforma CMP que es una plataforma muy eficiente, multienergía, lo que nos permite producir en una misma línea de producción la versión de gasolina, la versión diésel y la versión totalmente eléctrica al mismo tiempo. Es un coche y una plataforma muy eficiente. El coche pesa más de 100 kilos menos que el modelo anterior y la versión de entrada tiene un peso por debajo de mil kilos. Esto quiere decir que es un coche de muy bajo consumo y muy divertido de conducir.

P.- Un coche que os va a permitir cumplir con las exigencias de los 95 gramos de emisiones de CO₂ de la Unión Europea...

R.- Por supuesto, Opel y todo el grupo PSA vamos a cumplir con los 95 gramos y el Corsa en particular va a estar por debajo de esos 95 gramos de emisiones.

P.- El Corsa tiene motor de gasolina, diésel y eléctrico. ¿Se espera alguna versión híbrida, híbrida enchufable, como ocurre con el Grandland X que presentáis aquí?

R.- Para el Corsa nos parece que la mejor fórmula, aparte de los motores de combustión es ofrecer una versión puramente eléctrica que tiene más de 300 kilómetros de autonomía, que podemos ofrecer a un precio muy atractivo. La versión de entrada por debajo de 30.000 euros, lo hace accesible a un gran potencial de clientes. Por eso es por lo que hemos optado por esta gama.

P.- Con la entrada en vigor de la normativa de emisiones de 95 g/Km de CO₂ va a haber modelos que se dejarán de producir; ¿habrá sustitutos para ellos, como por ejemplo para el Mokka X?

R.- Sí, el Mokka X tendrá sustituto. Para ser conformes con los 95 gramos tenemos una estrategia de productos más ligeros, más eficientes, más aerodinámicos. Por otro, una gama de propulsores serán de combustión, híbridos o eléctricos y que nos van

a permitir llegar a los 95 gramos desde el primer momento.

P.- Como este de las emisiones es un problema fundamentalmente de los altos de gama, ¿qué ocurrirá con el Insignia, habrá un nuevo modelo con carrocería clásica ahora que los sedán no viven su mejor momento o veremos un Insignia con una carrocería diferente mezcla de conceptos?

R.- El Insignia lleva pocos años en el mercado y es un éxito para nosotros. Por el momento sigue su camino bien con la gama de carrocerías y propulsores que conocemos.

P.- En la integración con PSA hemos visto ahora que en la renovación del Astra viene con motores de origen GM. ¿El futuro Astra ya será con motores de PSA?

R.- No es exactamente así; el Opel Astra que presentamos aquí con el 'facelift' lleva una gama de motores totalmente nuevos, la gama CSS, que son los motores más modernos y eficientes del segmento.

P.- No hablo por eficiencia, sino de que el origen de los motores es de General Motors todavía, ¿no?

R.- Los hemos desarrollado nosotros y no cuenta el origen; lo que cuenta es el resultado y este es que tenemos el CO₂ más bajo del segmento.

P.- Se podrá seguir haciendo esto; es decir, si para el futuro Astra los motores CSS son más eficientes que los PureTech de PSA ¿vais a poder seguir trabajando con esa dualidad?

R.- Está claro que cualquier nuevo coche que estamos desarrollando a partir de ahora se va a hacer en colaboración con PSA. Y está claro que cada vez que presentemos un nuevo modelo, los motores van a seguir siendo más eficientes que los de la generación anterior, con lo cual yo no tengo dudas de que el día que presentemos el sucesor del Astra actual va a ser con el mejor motor posible, sea del origen que sea.

P.- En Opel había un lema que era 'Ingeniería alemana a su alcance'. ¿Qué queda de ese lema dentro del grupo PSA? ¿Qué aporta



Opel, que siempre ha sido una marca líder en ingeniería, al grupo francés?

R.- Nuestro centro de ingeniería es un centro de excelencia, tenemos un grupo muy amplio de ingenieros muy cualificados y otros varios centros de excelencia como por ejemplo el de vehículos comerciales o el desarrollo de algunas líneas de propulsores. Con ello vamos a contribuir de forma importante al desarrollo técnico asegurando que hoy y mañana cada Opel sigue siendo un verdadero Opel, un verdadero coche alemán con las calidades que el cliente espera de un coche alemán.

P.- Opel ha sido pionero en el desarrollo de la pila de combustible. Ahora, que hablamos tanto de eléctricos, de híbridos... no sé si seguís con ese desarrollo y si le veis un futuro más o menos cercano, porque siempre se ha dicho que la pila de combustible es la solución perfecta para la electrificación.

R.- Tienes razón y justamente Opel es el Centro de Excelencia para la pila de combustible y llevamos el desarrollo para el Grupo PSA. Seguimos trabajando en ello, lo que nos falta es el cuadro de infraestructura para permitir una distribución suficiente, con volúmenes de venta suficientemente amplios para que merezca la pena iniciar una producción en masa.

CO₂ – el modelo más importante en ventas. Y también la nueva generación del Opel Zafira Life, un monovolumen que se convierte ahora en un multiusos de gran capacidad en todos los aspectos, tanto en la habitabilidad o tamaño interior –tiene tres longitudes de carrocería de

► La nueva generación del Zafira Life se ofrece con tres longitudes de carrocería.



4,6 a 5,3 metros y hasta nueve asientos– o por su gama mecánica formada solo por motores diésel con potencias de 120, 150 o 180 caballos.

El protagonismo del Corsa no ha impedido que Opel haya mostrado que en su futuro más inmediato hay mucho más.



Dinamismo eres tú

Lotus pide guerra. Si hace dos meses desvelaba el Evija, un 'hypercar' eléctrico de 2.000 CV, ahora encara un plan de expansión que tiene el mercado español entre sus objetivos. Y para tomar el pulso a la firma británica nos hemos puesto al volante de una de sus fieras: cuidado, que muerde.

Pedro Martín | pmartint@motor16.com

Aunque muchos de nuestros lectores no habrán visto jamás en directo un Exige, hay que decir que este pequeño biplaza nació en el 2000 y con un motor de 177 CV para impulsarlo. Desde entonces no ha parado de evolucionar hasta llegar a la gama actual, donde la versión básica se llama Sport 350 al ser esa su cifra de

PRECIO		147.157 €
EMISIONES DE CO ₂ : 230 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>+</p> <p>Sensaciones radicales. Motor. Chasis de competición. Exclusividad. Aerodinámica efectiva.</p>	<p>-</p> <p>Confort general: acceso, amplitud, sonoridad y suspensión. Tacto del cambio en curva. Precio.</p>	

potencia, y le sigue un Sport 410 con 416 CV ya. Ambos disponibles con carrocerías coupé y roadster, y con facturas que, antes de impuestos, arrancan en 88.408 euros.

Pero como llevábamos un buen montón de años sin sentarnos en un Lotus, nuestro reencuentro debía ser al máximo nivel, y para ello nada mejor que el Exige más brutal, un coupé bautizado Cup

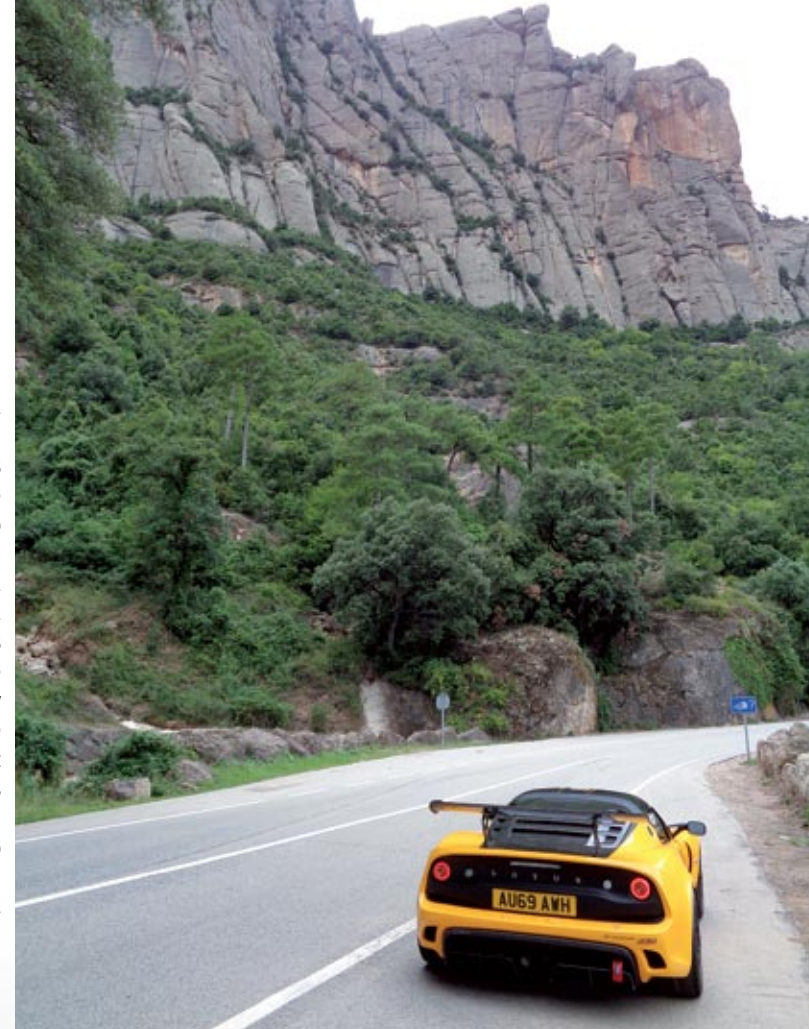


430 y con 436 CV empujando desde detrás de los respaldos. 108.403 euros 'de fábrica' que rebasan los 147.000 al sumar IVA y tasa de matriculación. Ahí es nada.

Es el precio a pagar por un modelo exclusivo como pocos, fabricado artesanalmente como si de un coche de competición se tratara y, sobre todo, que nos traslada como ningún otro deportivo a las sensaciones que experimentaría un piloto en un circuito al volante de un monopla. No es extraño, pues la marca fue creada en 1952 por Colin Chapman, quizás el personaje que más influyó en el desarrollo de los F-1 modernos al concebir el chasis monocasco, el efecto suelo o la suspensión activa.

Su obsesión por la construcción ligera sigue siendo una máxima en Lotus, propiedad hoy del gigante chino Geely, y buena prueba de ello son los 1.110 kilos de nuestro protagonista, que presume de una relación peso/potencia excepcional: 2,54 kg/CV. La de un Audi R8 Performance Quattro de 620 CV es peor -2,69 kg/CV-, lo que ya empieza a darnos pistas sobre la 'criatura'. Y hay otros datos que hablan de su radicalidad, como esa aerodinámica 'de carreras'

Una placa metálica en el interior nos recuerda que está hecho a mano en Inglaterra y el nombre del operario. Las carreteras entre Barcelona y el Macizo de Montserrat fueron testigos de nuestro test; aunque un ratito 'a solas' en un circuito no habría venido nada mal.



ojo con el faldón delantero, porque será fácil dañarlo en uso urbano— capaz de generar hasta 171 kilos de apoyo: 64 kilos delante y 107 detrás. Sumemos a ello unos amortiguadores Nitron ajustables en tres niveles de dureza, unos discos ventilados AP Racing o, como guinda, unos Michelin Pilot Sport Cup 2 que se agarran como lapas y tienen gran diferencia de talla entre ejes— como en los monopla. Y hay otros datos que hablan de su radicalidad, como esa aerodinámica 'de carreras'

ra tratar de garantizar la mejor tracción posible. Sin tiempo para muchas presentaciones y tras un par de minutos de explicaciones— todo es muy simple en un interior que de serie no incluye ni aire acondicionado— nos ponemos en marcha. Ha costado llegar al puesto de conducción por lo pequeño de la puerta, el grueso pontón lateral o la banqueta ubicada casi a ras de asfalto, pero una vez colocados ya no te mueves. Vas casi como en un monopla, con las piernas muy horizontales y

comprimadas por los lados, pero se agradecería algún ajuste más, pues el volante es fijo y el asiento solo se regula longitudinalmente. El respaldo, por ejemplo, va más inclinado de lo que a mí me gusta... pero es lo que hay. Llave en el contacto, pulso el botón y el V6 con compresor cobra vida. Es un 3.5 y esa cilindrada se agradece al callejear a bajo régimen por una ciudad que no me quita ojo. Un Lotus, amarillo y lleno de alerones no se ve cualquier día, y algún conductor de fur-



Acceder al habitáculo no es sencillo, y se requiere un mínimo de flexibilidad. Una vez allí abajo, la postura recuerda la de un monopla, con piernas muy horizontales y cuerpo bastante 'inmovilizado'.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	3.5 V6 VVT-i
Disposición	Central transv.
Nº de cilindros	6, en V
Cilindrada (c.c.)	3.456
Potencia máxima/rpm	436/7.000
Par máximo/rpm	44,4/2.600-7.000
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos delanteros	215/45 R17
Neumáticos traseros	285/30 R18
Peso (kg)	1.110
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.080/1.800/1.130
Volumen maletero (l)	115
Capacidad depósito (l)	40
De 0 a 100 km/h (s)	3,3
Velocidad máx. (km/h)	280
Consumo mixto (l/100 km)	10,2
Emisiones CO ₂ (g/km)	230



◀ Como un coche de competición, se mire por donde se mire. El faldón delantero se lleva mal con las aceras, por poco que levanten.



▶ Entre 4.000 y 7.000 vueltas, el empuje y el sonido del motor son impresionantes. Y mientras conducimos lo vemos 'trabajar' a través del retrovisor central.

goneta parece querer subirse encima para verlo mejor. Cuando vas tan abajo te vuelves más susceptible.

Voy dejando atrás la capital catalana y afronto los primeros tramos de autopista, donde la ausencia de asistencia en la dirección ya no es problema alguno. Sí lo es, en cambio, pagar en los peajes, porque las ranuras de tarjetas y recibos quedan altísimos. Me vengo de esa molestia dando un poco de 'vidilla' al motor al reiniciar la marcha: 3, 2, 1... acelero a fondo y pienso en los astronautas del Apolo XI rumbo a la Luna. Con la diferencia de que

su nave no producía la rabiosa melodía que genera el motor del Exige a partir de 4.000 vueltas. Es automovilismo en estado puro, pero trasladado a la vía pública. Y el cambio, con su tacto metálico y sus recorridos cortísimos, ayuda a ponerte en situación. Pero ojo, que esto no es Brands Hatch y sí una autopista con sus límites

tes y sus radares. Ese '0-100' en 3,3 segundos te hace latir el corazón desbocado, pero aún queda la carretera de montaña, y ahí el disfrute ya es absoluto, sobre todo activando el modo Sport –por encima hay uno llamado Race, idóneo para circuitos–. Adelantamientos instantáneos, balanceo 'ceró', frenada inagotable... Aunque

hay que hacerlo todo bien, como en un monoplaça, porque si aceleras muy pronto en curva el morro se escapa algo, cuesta girar en las horquillas más cerradas y los cambios de marcha en apoyo no son tan precisos. Además, cae una lluvia ligera muy 'british' sobre la montaña de Montserrat y decidido 'atar' de nuevo a la fiera.



EL COMPORTAMIENTO AL LÍMITE RECUERDA A UN MONOPLAZA



PRECIO DESDE **21.250 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **106 A 129 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Confort y suavidad de marcha. Maletero y modularidad interior. Acabado. Consumo. Equipamiento

DEBE MEJORAR

- Hueco para las piernas en la segunda fila. Sin tracción total. Dirección lenta. Detalles de ergonomía



Funcional y familiar

El C5 Aircross se ha convertido en referencia por confort de marcha y funcionalidad... Y brillando en eficiencia y agrado de conducción.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Citroën C5 Aircross ha tomado ya velocidad de cruce en sus ventas convertido en uno de los modelos clave para la marca francesa –en España lleva más de 6.000 pedidos–. Y a la espera de la llegada de la variante híbrida enchufable que completará la gama y le dará su punto más electrificado, su gama de propulsores de gasolina y diésel brillan por un perfecto equilibrio entre eficiencia y prestaciones.

Dos cualidades que se suman a las características que han convertido al C5 Aircross en referencia en su segmento: el confort de marcha y la funcionalidad. Su innovador sistema de suspensión de amortiguadores progresivos o sus asientos Advanced Comfort –de efecto sofá por su diseño y mullido– garantizan



◀ El C5 Aircross tiene un marcado acento aventurero en su estilo exterior. Y por dentro, puro confort.

la comodidad en marcha. Y la funcionalidad la refrendan un maletero de 580 litros que puede llegar a los 1.630 litros en una de las 81 configuraciones de un interior que brilla por su modularidad.

Con estas armas, unidas a un arsenal tecnológico de primer orden con 20 ayudas a la conducción como el Highway Driver Assist, anticipan características de conducción autónoma. Y aunque su hábitat sean carreteras y autopistas,

no le hace ascos a escapadas camperas, gracias a su distancia al suelo de 230 mm, sus grandes ruedas o su sistema Grip Control con cinco modos de conducción –Normal, Todocamino, Nieve, Arena y ESP Off– que permiten que el C5 Aircross que solo se ofrece como tracción delantera –será el PHEV el que disponga de tracción total– pueda salir de carretera con absolutas garantías.

Y hasta la llegada del híbri-

do enchufable con 225 CV y 60 kilómetros de autonomía, la gama de motores que mueven al C5 Aircross se basa en los propulsores BlueHDi en diésel con el 1.5 de 130 caballos y el 2.0 de 180; mientras en gasolina la tecnología PureTech asoma con el excelente motor tricilíndrico de 1.2 de 130 caballos, mientras del tope de la gama se encarga el 1.6 de 180 caballos. Combinados con el cambio manual de 6 marchas o el innovador automático de convertidor de par y 8 velocidades, brillan por su equilibrio.

Lo comprobamos en un recorrido por la costa gallega donde hemos vuelto a ponernos al volante del diésel más potente. Con cambio EAT8, el C5 Aircross es placentero y muy agradable de conducir. Un coche que mima a los ocupantes en un interior de perfecto acabado. Y que salda la ruta por autopistas y carreteras por debajo de los 7 litros de gasto. Porque en economía de uso también demuestra que cuida de la familia.



▶ Asientos traseros de la misma anchura, ideales para ubicar, por ejemplo, sillas infantiles. Cuenta con cinco modos de conducción. Los acabados, impecables.



Más lobo que cordero

La sexta generación del L200 estrena un motor diésel de 150 CV y nuevos programas que mejoran su capacidad 'off road', además de optimizar el chasis e introducir una dotación tecnológica más avanzada en cuanto a seguridad se refiere. Este polivalente modelo ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Impulsados por un uso también recreacional, los pick up tienen un importante margen de crecimiento en Europa, su asignatura pendiente frente a otros mercados. Y ahí es donde el renovado Mitsubishi L200 tratará de ganar protagonismo frente a rivales como el Ford Ranger o el Toyota Hilux.

Para ello se ha preparado a conciencia. Disponible con cabina doble o sencilla, su diseño está más acorde con los últimos lanzamientos de la marca. Además, el interior se ha actualizado a nivel instrumental y se remata con más calidad.

La novedad de peso recae sobre el nuevo propulsor diésel 220 DI-D de 150 CV, conocido en modelos como el

Eclipse Cross. Es el único disponible en la gama y se gestiona por medio de una caja manual o una transmisión automática con convertidor de par, ahora con seis marchas.

Además, esta sexta generación del L200 aprovecha para optimizar el robusto chasis de largueros y travesaños. Ahora es más rígido, la suspensión delantera presenta muelles más firmes y amortiguadores más generosos, mientras que en la zaga se añade una sexta lámina en cada ballesta. Y los frenos son ahora más poderosos.

Este pick up es una de las mejores opciones del mercado en cuanto a eficacia 'off road' se refiere. Su sofisticado sistema de tracción Super Select 4WD-II permite elegir entre propulsión trasera, total con reparto de par intelligen-

te entre los dos ejes, 4x4 con bloqueo del diferencial central y lo mismo pero activando la caja reductora. Además, las versiones M-PRO, más enfocadas al mundo laboral, añaden un bloqueo del diferencial trasero.

¿Dónde está aquí la novedad entonces? Pues en que la gama alta añade una función que permite elegir entre cua-

tro programas de conducción: Grava, Arena, Barro, Nieve y, por último, Rocas. También se contempla un práctico control de descensos. Más electrónica y capacidad para un modelo que asume en solitario el reto 'off road' más duro, pues el Montero ha dejado ya de comercializarse en el Viejo Continente.

Por último, el nuevo mo-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	220 DI-D AT
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.268
Potencia máx. (CV/rpm)	150 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8 / 2.000
Tracción	Trasera y 4x4
Caja de cambios	Automática, 6
Frenos del./tras.	Disc. v/ Tambor
Neumáticos	265/60 R18
Peso (kg)	2.035
Peso máximo autorizado (kg)	3.110
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.305/1.815/1.780
Capacidad depósito (l)	75
De 0 a 100 km/h (s)	13,5
Velocidad máx. (km/h)	171
Consumo mixto (l/100 km)	9,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	206
Precios desde... (euros)	36.100

delo se completa con nuevos asistentes en materia de seguridad, como un control de los ángulos muertos, una alerta de tráfico trasero, un sistema de mitigación de colisión frontal con frenada de emergencia, una cámara de visión periférica 360° o un asistente de mitigación de aceleración no intencionada. Esta dotación se añade a la ya existente, como una alerta de cambio de carril, un asistente de arranque en pendiente o un control de estabilidad para el remolque.

Probamos las dos versiones del nuevo L200 y recomendamos el cambio automático a ojos cerrados. De serie con los acabados Motion y Kaiteki, saca más jugo a los 150 CV de un propulsor que se queda algo justo con la caja manual a la hora de recuperar velocidad en un vehículo que supera las dos toneladas de peso.

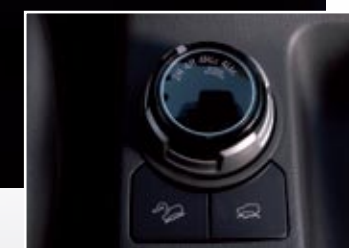
Los rebotes del eje trasero



▲ El chasis retoca la suspensión delantera e incorpora una sexta lámina en las ballestas traseras. La capacidad de carga y de movilidad 'off road' es sobresaliente, pero los rebotes del eje trasero siguen siendo evidentes.



▲► El interior también ha sido remodelado, y se rodea de más calidad. El sistema de tracción Super Select 4WD-II añade nuevos programas.



siguen siendo palpables con asfalto irregular –y eso que las unidades probadas iban lastradas con 100 kilos–, pe-

ro donde lo borda es fuera de lo 'negro'. Pocos obstáculos se le resisten a sus generosos ángulos de ataque (31°), salida

(23°) y ventral (24°), o a una capacidad de vadeo de 70 centímetros. Ahí, es lo más parecido a un 'tanque'.

PRECIO DESDE		29.250 €
EMISIONES DE CO ₂ : ENTRE 196 Y 206 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<ul style="list-style-type: none"> Capacidad 'off road' y de carga. Robustez. Polivalencia de uso. Avances tecnológicos. 	<ul style="list-style-type: none"> Recuperaciones con caja manual. Peso elevado. Rebotes en el eje trasero. Dirección lenta. 	





Líder de marca

Para coronar su gama Toyota lanza en España el Camry, una berlina de gran porte y tamaño con la última tecnología de la marca, propulsión híbrida autorrecargable, un gran equipamiento y un precio rompedor. Un auténtico líder para la marca japonesa.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com
37 años y 19 millones de unidades después, llega por fin a nuestro mercado el Toyota Camry, uno de los mayores éxitos de la marca japonesa, que en mercados como el estadounidense es uno de los modelos más vendidos. Pero hasta ahora, en el continente europeo nos habíamos tenido que conformar con verlo o disfrutarlo en los viajes a Estados Unidos. Ahora, cuando las berlinas no viven su mejor momento en nuestro mercado, en Toyota han decidido que no tenía mucho sentido desarrollar desde 0 un sucesor del Avensis cuando tenían en su catálogo todo un líder como el Camry.

Dicho y hecho, aquí está ya el nuevo tope de gama –como un sedán clásico– de la firma japonesa. Un modelo que, como no podía ser de otra manera, llega únicamente con la tecnología híbrida por bandera; en concreto con la cuarta

generación del sistema híbrido autorrecargable creado por Toyota. Con ello y unas características muy apetecibles se ofrece desde ya. Aunque su principal mercado será el de las empresas, donde se puede convertir en un modelo aspiracional para empleados distinguidos y con la ventaja añadida de esa tecnología híbrida que le hace acreedor a la etiqueta ECO de la DGT, que le abre de par en par las puertas de las ciudades.

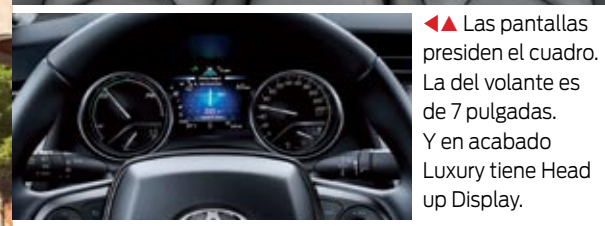
Pero no solo eso es su atractivo. Hay mucho más. Para empezar, una berlina de aspecto imponente con casi cinco metros de longitud, una excelente habitabilidad interior, un maletero más que correcto con 524 litros... Virtudes clásicas que hacían brillar a las grandes berlinas antes de estos tiempos de ‘SUV a toda costa’. Pero además, el Camry dispone de toda la tecnología disponible en la marca japonesa. Por ejemplo, está de-

sarrollado sobre la nueva plataforma TNGA –la misma sobre la que se han creado los últimos modelos de la marca, como el RAV4 o el Prius y algunos de su marca hermana, como el Lexus ES, del que podría considerarse ‘hermano gemelo’–, cuenta con la cuarta generación del sistema híbrido, ofrece el sistema de seguridad Toyota Safety Sense de serie en toda la gama, un chasis de alta rigidez, los últimos avances en digitalización, con una pantalla central de 8 pulgadas, una en el cuadro de instrumentos de 7 pulgadas y un Head up Display desde el acabado Luxury o un trabajo de insonorización sobresaliente.

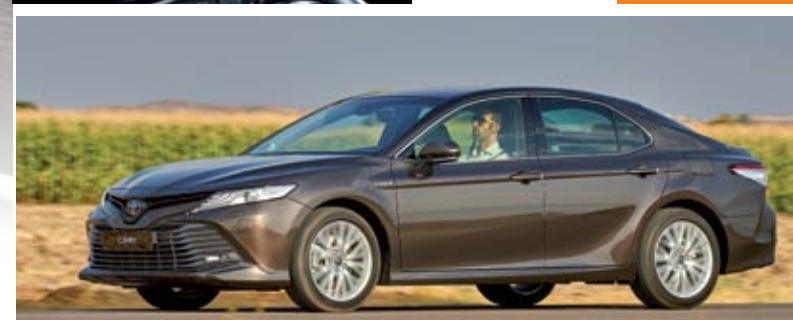
El interior destaca por su amplitud, con unas plazas traseras con gran espacio para las piernas y excelente habitabilidad. En el acabado Luxury, detalles de lujo, como el cuero en los asientos o un panel para controlar la climatización des-



◀▶ Las pantallas presiden el cuadro. La del volante es de 7 pulgadas. Y en acabado Luxury tiene Head up Display.



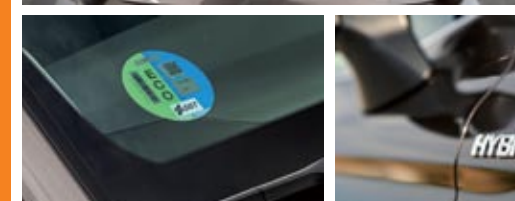
◀▶ La pantalla central es de 8 pulgadas. En el nivel Luxury los pasajeros tienen el control de la climatización.



▶▶ Gran espacio interior, sobre todo en las plazas traseras. Diseño y proporciones de berlina clásica. El cuero, solo en acabado Luxury.



218 CABALLOS ES LA SUMA DEL MOTOR DE GASOLINA Y EL ELÉCTRICO CON LA ÚLTIMA EVOLUCIÓN DE LA TECNOLOGÍA HÍBRIDA TOYOTA. ESTRENA PLATAFORMA TNGA QUE BAJA EL CENTRO DE GRAVEDAD



▶▶ Maletero de gran capacidad y que se puede ampliar abatiendo los respaldos traseros. Su tecnología híbrida le permite tener etiqueta ECO.



FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.5L
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	2.487
Potencia máxima/rpm	177/5.700
Par máximo/rpm	22,5/3.600-5.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	88 kW
Par	221 Nm
Pot. máx. total	218 CV
Par máx. total	N.D.
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut variable CVT
Frenos del/tra.	Disc vent./Discos
Peso (kg)	1.670
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.888/1.842/1.442
Maletero (l)	524
Capacidad del depósito (l)	50
Tipo de batería	Hidruro de níquel
Capacidad de la batería	1,59 kW/h
De 0 a 100 km/h (s)	8,3
Velocidad máx. (km/h)	180
Consumo mixto (l/100 km)	5,3
Emissiones CO2	119 g/km
Precios desde... (euros)	32.500

de los asientos traseros son elementos muy llamativos. Pero el escalón inferior, el Advance, opta por una tapicería de tela con un tacto y aspecto que no parece acorde con un modelo de este porte. Y también algunos plásticos, sobre todo en la zona inferior, son de calidad mejorable.

Equipamiento muy completo; de serie desde el primer nivel cámara de visión trasera, climatizador bi-zona, farsos LED, sensores de luz, lluvia y aparcamiento delanteros y traseros, sistema multimedia Toyota Touch GO con pantalla de 7 pulgadas y navegador y Toyota Safety Sense. Y en el acabado Luxury, puede competir con su primo de Lexus gracias a asien-

tos delanteros con calefacción, Head-Up Display a color, asientos traseros reclinables eléctricamente, climatizador tri-zona, tapicería de piel...

Un refinamiento que se suma a la calidad de rodadura, con una destacable suavidad de marcha y una insonorización excelente. Los 218 caballos, además, dan de sí y mueven con soltura esta berlina. Cuenta con un centro de gravedad rebajado respecto al anterior, gracias a la plataforma TNGA, lo que se traduce en un gran aplomo en carretera. Es una berlina grande y de gran confort, sobre todo circulando en autopistas y carreteras de buen piso. El cambio de CVT no es su mejor caracte-

terística, como es habitual en Toyota. Dirección y frenos están a buen nivel y en cuanto a los consumos es uno de sus grandes puntos, con un homologado de 5,3 l/100 km, convertido en poco más de 6 litros en nuestro recorrido gracias a la eficiente labor del modo ECO en el que el Camry pone la eficiencia por encima de todo. En modo Sport gana carácter, aunque su enfoque de berlina de representación siempre busca la máxima comodidad por encima del rendimiento dinámico.

Para rematar, su precio lo convierte en un ‘caramelo’ para el que busque una berlina clásica con la tecnología más eficiente y actual.

PRECIO 32.500 €	
EMISIONES DE CO ₂ : 120 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Suavidad y confort de marcha. Consumo. Equipamiento. Espacio interior. Precio.	Tapicería de tela en acabado Advance. Calidad de algunos plásticos. Gama escasa.



DESDE 21.448 €

EMISIONES OFICIALES: 239 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Versatilidad de uso. Robustez. Cualidades off road. Precio. Equipamiento bastante mejorado.

DEBE MEJORAR

- Ergonomía y calidad modesta. Refinamiento y tacto general. Tecnología todavía modesta. Peso.

Trabajador incansable

El nuevo Goa refresca su imagen, se rodea de tecnología que ya era indispensable y sigue jugando las bazas de la robustez y el precio.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Mahindra 'resucita' su robusto Goa, presente en Europa desde 2005, con una nueva versión denominada Plus que se beneficia de nada menos que 51 modificaciones con respecto al modelo anterior. Las mejoras salpican al motor, la tecnología, el confort... una serie de detalles que, junto al precio, le hacen más competitivo.

No son estrenos sonados de última hornada, pero sí efectivos. Los cambios estéticos 'suavizan' sus formas por fuera y realzan la calidad percibida por dentro, con detalles como una nueva instrumentación.

El motor diésel de 140 CV le otorga nuevos bríos en cuanto a rendimiento y



◀▶ Disponible con cabina simple o doble, el interior ofrece una presentación más vistosa, con nueva instrumentación.

se gestiona con una caja manual de seis relaciones más precisa. Sí que podemos elegir entre tracción 4x2 y 4x4, esta última de serie con el chasis doble cabina.

Podemos pasar de tracción trasera a total accionando un mando giratorio hasta los 80 km/h. Además contempla caja reductora y un diferencial trasero mecánico muy útil en

FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.2 D. CAB.
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.179
Potencia máxima/rpm	140 CV/3.750
Par máximo/rpm	32,5 mkg/1.600
Tracción	4x2 y 4x4
Caja de cambios	Manual 6 y AT 6
Frenos del./tras.	Discos/Tambor
Neumáticos	245/75 R16
Peso (kg)	2.055 (2.155 4x4)
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.175/1.820/1.915
Capacidad de carga (kg)	1.095 (995 4x4)
Capacidad depósito (l)	80
De 0 a 100 km/h (s)	N.D.
Velocidad máx. (km/h)	N.D.
Consumo mixto (l/100 km)	9,0 NEDC
Emisiones CO ₂ (g/km)	239
Precios desde... (euros)	27.014

retos off road. Precisamente probamos el Goa Pik Up Plus en una exigente pista campera con variedad de obstáculos, descensos y trampas donde pudimos comprobar sus cualidades más aventureras.

No es un prodigio de tacto riguroso en cuanto a dirección, cambio, ergonomía o refinamiento en marcha si lo comparamos con otras alternativas del segmento, por cierto, bastante más caras.

Sin embargo, nada que envidiar en su efectividad off road. Se ha añadido un control de ascensos y descensos muy útil, el motor tiene fuerza más que suficiente a bajo régimen y su altura y generosos ángulos le permiten superar obstáculos con suma facilidad. Es su mejor arma.

NUEVA IMAGEN PARA KUV100 Y XUV500

El resto de la gama Mahindra que se comercializa en España también se ha actualizado. Tanto el utilitario KUV100 como el XUV500 de siete plazas han refrescado su imagen exterior. La actualización del primero es más intensa, ya que introduce un nuevo sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 7 pulgadas, vital para llamar la atención entre el público más joven. Además, el propulsor tricilíndrico de 1.2 litros eroga ahora 87 CV (antes 82).

▶ El lavado de cara es evidente en los dos modelos.



PRECIO 21.180 €

EMISIONES OFICIALES: 119 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- 19.700 euros con descuento. Agrado de uso. Motor y cambio. Tecnología. Calidad y amplitud mejoradas.

DEBE MEJORAR

- 1.3 TCe sólo con cambio EDC. Depósito justo. Pantalla central poco intuitiva. De serie con tambores traseros.

Un progreso succulento

La quinta generación del Clio nace coronada por una versión de gasolina con 130 CV y caja EDC que brilla por agrado, dinamismo y prestaciones.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Con precios a partir de 16.780 euros –15.600 con descuentos–, el nuevo Clio llega al mercado español, donde sus cuatro antecesores siempre tuvieron éxito. De hecho, de las más de 15 millones de unidades vendidas desde 1989, más de un millón corresponden a nuestro país. Y Renault puede ser optimista con este quinto Clio, pues han realizado un gran trabajo en áreas clave.

La imagen exterior, y la firma gala lo reconoce, es donde el cambio ha sido más comedido, pues el anterior Clio gustaba mucho –el diseño era razón de compra en un 45 por ciento de los casos– y el equipo dirigi-

do por Laurens van den Acker se ha limitado a modernizarlo, destacando un frontal 'muy Mégane'. Pero no hay que engañarse, pues el Clio V estrena plataforma –primer modelo de la Alianza que usa la CMF-B– y el cien por cien de las piezas de su carrocería son nuevas. Además, el interior sí experimenta una auténtica revolución, tanto por diseño –puede llevar la pantalla central más grande de su segmento, con 272 centímetros cuadrados– como por calidad, donde el salto es notable. Por dos razones: la primera, que los materiales son más refinados –hay plástico mullido por casi todas partes–, y la segunda, que la sensación de robustez es su-

perior a la del Clio IV, como verificamos por carreteras de todo tipo –algunas bien degradadas– en tierras de Zamora y León. Además, se gana algo de amplitud detrás y el maletero crece de 300 a 340 litros.

Centramos nuestro test en la versión tope de gama, que emplea el nuevo 1.33 de gasolina con 130 CV, asociado –no hay versión manual– al cambio automático EDC de doble embrague con siete marchas y levas en el volante. Excelente combinación que destaca por agrado –en autovía, en zona de curvas, en ciudad...– pero también por prestaciones, y que gasta lo justo, incluso avivando al ritmo. Además, el chasis está a su nivel, pues

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.3 TCE EDC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.333
Potencia máx. (CV/rpm)	130 / 5.000
Par máximo (mkg/rpm)	24,5 / 1.600
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut, 7 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tamb.
Neumáticos	195/55 R16
Peso (kg)	1.248
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.050/1.798/1.440
Volumen maletero (l)	340-1.069
Capacidad depósito (l)	42
De 0 a 100 km/h (s)	9,0
Velocidad máx. (km/h)	200
Consumo mixto (l/100 km)	5,3 (NEDC)
Emisiones CO ₂ (g/km)	119
Precios desde... (euros)	21.180

el comportamiento es noble y muy eficaz –el balanceo se ha reducido un 20 por ciento–, la dirección es más rápida y sensible que antes y la frenada es enérgica, si bien nuestra unidad incorporaba los discos traseros opcionales, ligados a varios Packs opcionales.



▶ El interior experimenta una revolución, tanto en cuestión de diseño como en calidad, pues los materiales son mucho mejores. Y la conducción se ha optimizado.

Más emocional

Diseñado para impresionar desde el primer vistazo gracias a unas líneas más agresivas y modernas, el nuevo RAV4 acierta a nivel mecánico con un conjunto híbrido que combina potencia y prestaciones con una magnífica eficiencia. Lástima que la puesta a punto del coche a nivel estabilidad y comportamiento no se haya terminado de afinar.

LA CLAVE
amas@motor16.com

No hay ninguna duda de que el RAV4 ha evolucionado a mejor, sobre todo con una estética más agresiva y emocional de la que estaba muy necesitada la marca. Sin embargo hemos detectado un acabado mejorable y, sobre todo, un comportamiento que parece que no haya dado tiempo a poner a punto del todo.



PRECIO	36.900 €		NUESTRA VALORACIÓN	
	NUESTRAS ESTRELLAS	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>EMISIONES DE CO₂: 105 G/KM</p>	COMPORTAMIENTO	*****	<p>Solidez y y ergonomía. Maletero muy generoso. Levas de cambio en el volante. Consumos en ciudad y carretera.</p>	<p>Comportamiento subvirador. Detalles de acabado. Cambio e-CVT antipático. Insonorización mejorable. Tacto de frenos.</p>
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		

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

Aun sabiendo que para gustos los colores, creo que ha acertado Toyota con la dirección escogida en el diseño del nuevo RAV4. Porque ese punto agresivo de un frontal potente, sumado a la combinación de la pintura bitono terminan de configurar un todocamino que llama la atención des-

de el minuto uno. Y ha sido un golpe de timón necesario, acompañado de diseños también mucho más palpitantes en CH-R y Corolla, lo que la marca necesitaba para reinventarse y dejar atrás su –un poco injusta–, fama de fabricante de ‘electrodomésticos’. Y el RAV4 Hybrid, potencialmente con todas las papeletas para colgarse directamente

de la etiqueta, es quizá el modelo que más riesgos ha tomado en su diseño evitando así cualquier posible crítica reincidente, con unos pasos de ruedas angulares muy característicos, un frontal simulando una curiosa mueca de enfado y con ese toque picante deportivo que le proporcionan las llantas en negro o la pintura bicolor. Misión cum-

plida y objetivo logrado.

Hay que reconocer también que la primera impresión que uno se lleva al ponerse al volante es muy buena por ergonomía, diseño y calidad. Sobre todo en las versiones más equipadas que recurren a la pantalla central más generosa, que además tiene algunos botones físicos para las funcio-



◀ La parte mecánica del RAV4 ha evolucionado a mucho mejor, con un sistema eficaz que combina rendimiento con eficiencia.

nes más habituales, lo que se agradece porque se acierta antes y no se manotea la zona táctil en zonas bacheadas.

También dispone de muchos huecos para dejar objetos cotidianos delante y detrás de la palanca. Pero esa magnífica

impresión se va desvaneciendo a medida que vamos examinando con más detenimiento los ajustes, sobre todo de la mitad del coche hacia atrás. Y es que la zona del maletero está mal rematada y la calidad de los plásticos deja mucho que desear. La tapa que oculta la rueda de repuesto apenas cuenta con fieltro que evite un previsible roce de plástico con plástico y que sin duda será una fuente de grillos en muy poco tiempo. La bandeja cubre equipada se ha descuidado tanto que

no dispone ni de tirador ni de ninguna pieza que la mantenga recta. Y en general todo apunta a una vejez prematura de algunos componentes. Además, no hay perchas y la luz de cortesía, sólo una, no es de LED, un detalle barato que se vería, nunca mejor dicho, con muy buenos ojos. Incluso a la hora de reclinar los respaldos traseros, con dos posiciones, detectamos un tacto áspero y brusco que no transmite la calidad esperada. Eso sí, los 580 litros de capacidad del maletero del



RARO
NO ENCONTRAMOS OTRO
ADJETIVO PARA CALIFICAR EL
COMPORTAMIENTO DEL RAV4
4X2. ES MUY SUBVIRADOR E
INESTABLE EN CURVA
PANTALLA DE 8 PULGADAS
EL ACABADO FEEL LLEVA DE
SERIE UNA GRAN PANTALLA Y UN
EQUIPAMIENTO MUY COMPLETO
TANTO DE CONECTIVIDAD
COMO DE SEGURIDAD



▲ A diferencia de algún rival que no ha solucionado bien este aspecto, el RAV4 refleja en la gran pantalla central todo lo que sucede en la parte híbrida.



▲ Salidas de aire traseras y tomas de corriente en un mueble central muy voluminoso que invade una ocasional plaza central trasera.



RAV4 Hybrid sitúan al modelo japonés en una posición privilegiada por delante de sus rivales más directos. Y la habitabilidad es buena sin ser la mejor del segmento, a diferencia de lo que ocurre con el maletero. De hecho, cinco adultos se van a poder acomodar sin pegas en su interior, aunque cinta métrica en mano comprobamos que modelos como por ejemplo el Honda CR-V Hybrid ofrece todavía más espacio para las piernas en las plazas traseras, aunque eso sí, mucho menos maletero.

El motor térmico que utiliza el nuevo RAV4, un Dynamic Force con 2,5 litros de cilindrada, es nuevo y de-

sarrolla 177 CV (152 CV el anterior), con mejoras en potencia, respuesta al acelerador y eficiencia. Y el motor eléctrico, que ayuda al de combustión, es una máquina con el equivalente a 120 caballos (143 CV en el anterior) que ha ganado en ligereza y en respuesta pese a perder potencia. La potencia total disponible es de 218 CV (222 CV en 4x4 debido a la suma de otra máquina eléctrica en el eje trasero). Y en el nuevo cambio e-CVT la 'e' significa que la función habitual de conversión de par y velocidad se realiza con un motor eléctrico, y no con las tradicionales correas lo que permite una gestión más afi-

nada del giro del motor, unas revoluciones mejor optimizadas y mayor aprovechamiento de la potencia y el par motor. Y lo cierto es que su respuesta ha mejorado un poco aunque al acelerar, por ejemplo en un adelantamiento, sigue obligando al motor a ir muy revolucionado con una sonoridad elevada que pocas veces se corresponde con el aumento en la velocidad del coche. Además, descubrimos bastantes ruidos aerodinámicos y una insonorización mejorable que en muchas ocasiones deja que lleguen al interior algunos decibelios de más que no suelen ser bien recibidos. Sin embargo el coche se en-

cuentra como pez en el agua en ciudad y alrededores donde hace gala de un funcionamiento refinado, muchas veces en absoluto silencio gracias a su funcionamiento eléctrico puro (no más de 2 kilómetros) y manteniendo una velocidad constante en vías de circunvalación donde el consumo, como veremos ahora, se reduce a la mínima expresión.

El nuevo RAV4 Hybrid acelera como una exhalación y ligeramente mejor que sus rivales más directos, aunque si comparamos el dato de 0 a 100 km/h, lo hace una décima más lento que en la generación anterior. Más clara es la mejora en el gasto de gaso-

lina ya que se ha conseguido una mayor eficiencia del conjunto que reduce el consumo en tres décimas hasta lograr una cifra homologada de 4,6 l/100 km en el antiguo ciclo NEDC, que sube hasta los 5,5 l/100 km en el más actual y realista ciclo WLTP, y hasta los 6,5 l/100 km si nos remitimos a nuestras mediciones, todavía más reales.

La nueva plataforma GA-K de Toyota, derivada de la Nueva Arquitectura Global de Toyota -Toyota New Global Architecture (TNGA)-, otorga al nuevo modelo una gran solidez que se agradece porque transmite calidad cuando al coche le toca superar caminos muy dete-

riorados o carreteras de asfalto hecho fosfatina. Hasta aquí bien. Sin embargo hemos detectado un comportamiento en curva errático a ritmos normales y delicado si se circula más deprisa. En las curvas más cerradas y si se acelera fuerte a la salida el coche pierde rueda y patina. Además, el RAV4 Hybrid es, en esas circunstancias, muy subvirador sin que el control de estabilidad actúe a tiempo para controlar la situación. En general el coche no tiene mal aplomo cuando se circula por ciudad o autopista, potenciado por esa nueva y eficaz plataforma, pero existe una clara falta de equilibrio entre el trabajo de los muelles

y los amortiguadores, una actitud con la que no puede el control de estabilidad que se ve aparentemente desbordado en situaciones muchas veces no tan extremas. Y el tacto de los frenos es 'especial', como ocurre en casi todos los híbridos, de manera que hay que acostumbrarse a modular la frenada de una manera diferente.

El nuevo RAV4 Hybrid es el primer modelo de Toyota en montar la última variante del Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de seguridad y asistencia a la conducción de la marca japonesa. Ofrece más ayudas al conductor y sistemas al mejor nivel del segmento, como

el nuevo Control de Crucero Adaptativo Inteligente, el renovado Sistema de Seguridad Precolisión, con función de detección de peatones y ciclistas, el Reconocimiento de Señales de Tráfico, la Alerta de Cambio Involuntario de Carril y un nuevo Sistema de Mantenimiento de Trayectoria.

Y el acabado Feel del RAV4 probado tiene todo lo necesario para cumplir con las exigencias del comprador más sibarita. Ya solo falta esperar que muy pronto los ingenieros de Toyota consigan rematar en el RAV4 la estabilidad, calidad de trazada y equilibrio que se merece un coche así.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

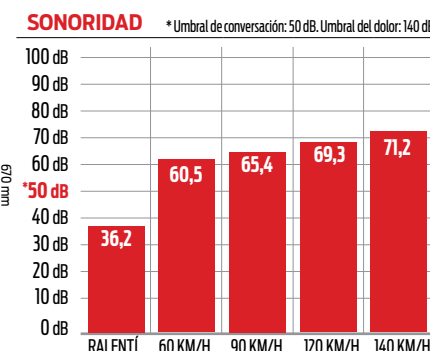
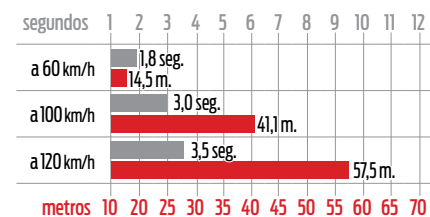
MOTOR DE COMBUSTIÓN	2.5 HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/Válvulas	4, en línea / 16
Diámetro x carrera (mm)	87,5 x 103,4
Cilindrada (c.c.)	2.487
Alimentación	Iny. mixta dir./indir.
Compresión	14,0 a 1
Potencia máxima / rpm	177 CV / 6.000
Par máximo / rpm	22,6 mkg / 3.600-5.200
MOTOR ELÉCTRICO	Síncrono de imán
Posición	Delantero
Potencia máxima	88 kW / 120 CV
Par máximo	20,6 mkg
BATERÍA	Níquel hidruro met.
Capacidad (kWh)	1,59
Tensión nominal (V)	245
Autonomía en modo EV (km)	Variable (hasta 2 km)
Potencia máxima conjunta	218 CV
Par máximo conjunto	n.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	e-CVT de vel. múltiples
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos.
SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente tipo MacPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasero: Indep. de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	225/60 R18
Llantas, aleación	7,5J x 18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.665
Capacidad del depósito (l)	55
Relación peso/potencia (kg/CV)	7,6
Coefficiente aerodinámico (Cx)	0,32

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Instrumentación configurable		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Levas de cambio en el volante	▲		
Reconocimiento de voz	▲		
Tapicería de cuero sintético	▲		
Cargador inalámbrico smartphone	▲		
Asientos delanteros calefactables	▲		
Faros LED	▲		
Sonido Premium JBL	▲		
Techo solar practicable			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Freno de mano eléctrico	▲		
Portón automático eléctrico	▲		
SEGURIDAD			
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	▲		

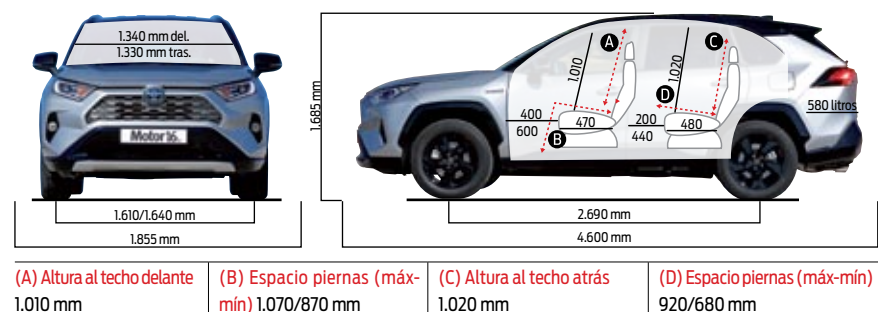
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,1
De 0 a 50 km/h	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,3 (8,4)
Recorriendo (metros)	131,2
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 50 km/h en D	14,2
1.000 m desde 50 km/h en D	27,3
De 80 a 120 km/h en D	5,6
Error de velocímetro a 100 km/h	98
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	6,3
EN CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	5,7
Conducción dinámica	10,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	7,0
A 140 km/h de crucero	9,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	850
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	4,7
Ciclo extraurbano	4,7
Ciclo mixto (WLTP)	4,6 (5,5)
FRENOS	



PRINCIPALES OPCIONES
 Techo panorámico practicable: 1.300. Navegador con funciones avanzadas: 850. Tapicería de cuero Alcántara: 1.250. Bola de remolque desmontable: 700.

MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	TOYOTA RAV4 HYBRID 220H 4X2 FEEL 218 CV	HONDA CR-V 2.0 I-MMD HÍBRIDO ELEGANCE 184 CV	LEXUS NX 300H BUSINESS 4X2 197 CV	SUBARU FORESTER 2.0i HYBRID CVT EXECUTIVE PLUS
Precio	36.900 euros	34.250 euros	45.000 euros	36.650 euros
Cilindrada	1.798	1.993	2.494	1.995
Pot. gasolina	177 CV / 6.000 rpm	145 CV / 6.200 rpm	155 CV / 5.700 rpm	150 CV / 5.600-6.000 rpm
Pot. eléctrico	120+54 CV	184 CV	143 CV	17 CV
Potencia total	218 CV	184 CV	197 CV	150 CV
Cambio	Aut. CVT, de velocidades múltiples	Automático, de una marcha	Aut. CVT, de velocidades múltiples	Aut. CVT, de velocidades múltiples
Batería	Níquel-hidruro metálico (1,59 kWh)	iones de litio (1,00 kWh)	Níquel hidruro metálico (1,4 kWh)	iones de litio (0,6 kWh)
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Total
Consumos	4,7 / 4,7 / 4,6 l/100 km	5,4 / 5,0 / 5,3 l/100 km	5,6 l/100 km	6,7 l/100 km
Emisiones	105 g/km CO2	120 g/km CO2	128 g/km CO2	154 g/km CO2
Autonomía	1.195 kilómetros	1.075 kilómetros	1.000 kilómetros	895
Vel. máxima	180 km/h	180 km/h	180 km/h	192 km/h
0-100 km/h	8,4 segundos	8,8 segundos	9,2 segundos	11,8
Maletero	580 / 1.690 litros	497 / 1.694 litros	555/1.600 litros	509 litros
Dimensiones	4.600 / 1.855 / 1.685 mm	4.600 / 1.855 / 1.689 mm	4.640 / 1.845 / 1.645 mm	4.625 / 1.815 / 1.730 mm
Depósito comb.	55 litros	57 litros	56 litros	60 litros
Peso	1.665 kilos	1.614 kilos	1.795 kilos	1.660

	TOYOTA RAV4	HONDA CR-V	LEXUS NX	SUBARU FORESTER
A favor	La nueva plataforma transmite solidez, y es un modelo muy ergonómico. La gran pantalla central con botones físicos facilita su uso. Es el que menos gasta, aunque en uso real las diferencias se reduzcan. Es algo más barato que el Honda y tiene el maletero más generoso de los cuatro.	El CR-V Hybrid es el más ligero, y eso le convierte en el SUV compacto híbrido con mejor dinámica. Su equipo de seguridad es imponente. La calidad se acerca a la de Lexus y mejora la de RAV4 y Outlander. Es muy silencioso casi siempre. El sistema 4x4 es muy eficaz.	El NX es un modelo refinado y muy bien acabado con un diseño que quehuye de la rutina. El todocamino japonés tiene un magnífico maletero y su equipamiento de seguridad está al mejor nivel. Es el de mayor longitud y esto sin duda mejora la habitabilidad. Y también es el más silencioso del grupo.	La llegada de las versiones híbridas al Forester ha sido muy bien recibida por los entusiastas de la marca. Con una potencia modesta pero que mueve bien el conjunto, una de las mejores bazas frente a sus rivales es la tracción total. Y el equipamiento de serie es el más completo con diferencia.
En contra	El cambio CVT aporta una sonoridad y sensación desagradables. El tacto de los frenos es muy artificial. Pierde rueda en las curvas más cerradas y su estabilidad no está del todo lograda. No ofrece tanta calidad como esperábamos.	El CR-V Hybrid no puede llevar rueda de repuesto ni en opción debido al espacio que ocupa la batería. El gráfico del sistema i-MMD tras el volante es pequeño y se ve con dificultad. Y a pesar de su ligereza no consigue los datos de prestaciones del Toyota.	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.	Su menor potencia conjunta no consigue las prestaciones de sus rivales. El cambio automático CVT de variador trabaja con el resbalamiento habitual algo desagradable. Su capacidad de maletero no es para tirar cohetes. Y consume más que sus rivales.



EL DETALLE

UN RAV4 4X4 Por 2.000 euros más

En realidad, por 2.000 euros adicionales Toyota proporciona al comprador un eficaz sistema de tracción total y, además, 4 CV más de potencia ya que se suma un motor eléctrico adicional al eje trasero con una potencia de 54 CV. La potencia extra y la mejora en la capacidad de tracción permiten una aceleración de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos, es decir 3 décimas menos que en el tracción delantera. Además, se añade un modo de conducción adicional denominado 'Trail'

que gestiona la tracción de cada rueda de forma individual, el eje trasero puede recibir un 30 por ciento más de par que en el modelo anterior, y en función de las condiciones, el sistema eléctrico de tracción total puede distribuir el par entre los ejes en una relación de entre 100:0 y 20:80. Nosotros consideramos que la tracción total en este modelo es muy recomendable por cuanto mejora el comportamiento independientemente del resto de ventajas.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILÓMETRO Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,62 euros/km. Coste km total: 0,77 euros/km.	RED DE POSVENTA 132 puntos de asistencia en toda España.
SEGURO Seguro a terceros: 309,15 euros/año. Seguro a todo riesgo: 510,46 euros/año con franquicia de 300 euros.	GARANTÍA Tres años o 100.000 kilómetros www.toyota.es

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

DATOS DEL COMPRADOR

TOYOTA
Toyota España S.L. Avda. de Bruselas 22, Alcobendas, Madrid. Tlf: 911513300.



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 37.750 EUROS



COMPLETO EL KADJAR ES TAN VERSÁTIL QUE NOS PERMITE DISFRUTAR DEL DÍA A DÍA O DESCUBRIR SU LADO MÁS AVENTURERO

Un seductor con pasaporte español

El Renault Kadjar es la sólida apuesta de Renault en el atractivo segmento SUV compacto. Fabricado en Palencia, goza de una gran acogida entre el público debido a sus eficientes motores, su avanzada tecnología y a su perfecto equilibrio entre confort y dinámica.



La fiebre por los SUV no parece tener límites y en ese escenario Renault se mueve como pez en el agua, con una gama tan variada como atractiva. Y en pleno epicentro de su oferta ofrece el consolidado Kadjar, un vehículo que goza de una gran aceptación entre los usuarios y que ha tomado un nuevo impulso con su última actualización.

Este modelo siempre ha presumido de un aire muy atlético en su diseño. Concebido tanto para la aventura como para el día a día, su formato, que le lleva a firmar 4,45 metros de longitud, le brinda una generosa habitabilidad para disfrutar junto a la familia.

El frontal goza de una apariencia más refinada y ancha visualmente gracias a una calandra más generosa en su tamaño y a las nuevas firmas luminosas que incluyen faros con tecnología LED Pure Vision en su dotación de serie desde el acabado Zen.

También contribuyen de una manera muy efectiva a su mayor 'presencia' los nuevos paragolpes, la amplia oferta de llantas de aleación de hasta 19 pulgadas, su poderosa zaga o la antena de techo con forma de aleta de tiburón.

El interior nos sorprende con una puesta en escena ergonómica, intuitiva y muy funcional. La postura eleva-

da al volante nos permite tener una mejor visión de todo lo que nos rodea, y tanto el cuadro de mandos como la pantalla táctil del salpicadero nos informan al instante de todo lo relacionado con el vehículo de una manera clara y precisa.

En este sentido el sistema multimedia R-LINK 2 es uno de los asistentes más completos que podemos encontrar, un elemento que nos facilitará en gran medida la vida por sus numerosas funciones. Se gestiona desde la pantalla de 7 pulgadas, incluso por órdenes de voz. Compatible con Android Auto y Apple CarPlay abre un mundo de posibilidades en cuanto a música, telefonía,

MALETERO Amplio y modulable

A un maletero se le pide espacio para poder llevar todo lo necesario, pero también gana puntos cuanto más modulable y funcional sea. En este sentido el Kadjar nos ofrece lo mejor, tanto si nos desplazamos en familia como si apostamos por nuestra actividad preferida de cara al ocio. La capacidad parte desde 472 litros y el piso contempla dos secciones para poder compartimentar la carga. Desde los laterales los tiradores 'Easy Break' nos permiten abatir el respaldo trasero, dividido en dos partes (60/40), con total confort, ampliando el espacio hasta los 1.478 litros. Además, el respaldo del asiento del pasajero delantero también se abate, ofreciendo la posibilidad de introducir objetos que superan los 2,5 metros de longitud.





INTERIOR EL CONJUNTO SE REMATA CON MÁS CALIDAD, MEJOR ERGONOMÍA Y MÁS EQUIPAMIENTO TRAS SU ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN



► El interior fue rediseñado en parte en su última actualización para mejorar la ergonomía y la calidad percibida. Destaca el completo cuadro de mandos, digital en su parte central como la generosa pantalla táctil de siete pulgadas que se ubica en el salpicadero.

navegación, información de tráfico...

Destacar, asimismo, la nueva consola central retroiluminada y numerosos detalles, como los mandos de la climatización rediseñados, las

butacas delanteras más ergonómicas y con extensión longitudinal de la banqueta, o una salida de aire en las generosas plazas traseras que contribuyen a repartir de una manera más eficaz el confort

térmico entre todos los ocupantes del vehículo.

Bajo el capó el Kadjar también dispone de una completa gama de motorizaciones de gasolina y diésel. Las primeras apuestan por dos ver-

siones TCe con 140 y 160 caballos de potencia. Los dos comparten un bloque de 1.3 litros y cuatro cilindros en línea, desarrollado en colaboración con Mercedes-Benz, y que está equipa-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	TCE 140	TCE 160	BLUE dCi 115	BLUE dCi 150
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.)	1.332	1.332	1.461	1.749
Potencia máxima/rpm	140 CV/4.500	160 CV/5.000	115 CV/3.750	150 CV/4.000
Par máximo/rpm	24,5 mkg/1.600	26,5 mkg/1.750	26,5 mkg/2.000	34,7 mkg/1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera o total
Caja de cambios	Manual 6 o Aut.7	Manual 6 o Aut.7	Manual 6 o Aut.7	Manual 6
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/60 R17	215/65 R16	215/60 R17
Peso (kg)	1.442 (Aut. 1.471)	1.442 (Aut. 1.471)	1.531 (Aut. 1.547)	1.558 (4x4, 1.692)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607	4.449/1.836/1.607
Volumen maletero (l)	472/1.478	472/1.478	472/1.478	472/1.478
Capacidad depósito (l)	55	55	55	55
De 0 a 100 km/h (s)	10,5 (Aut. 9,6)	9,9 (Aut. 9,3)	11,7 (Aut. 11,5)	10,0 (4x4, 10,6)
Velocidad máx. (km/h)	203	210	189	198 (4x4, 197)
Consumo mixto (l/100 km)	6,4 (Aut. 6,5)	6,4 (Aut. 6,5)	5,0 (Aut. 4,9)	5,2 (4x4, 5,7)
Emissiones CO2 (g/km)	127 (Aut. 131)	134 (Aut. 131)	110 (Aut. 111)	124 (4x4, 134)
Precios desde... (euros)	21.890	24.695	26.720	29.067



El Renault Kadjar tiene pasaporte español, ya que ve la luz desde la línea de montaje de la factoría de Palencia. Y desde ahí viaja con destino a más de 50 mercados internacionales. Vehículo de éxito, el pasado mes de junio celebró una efeméride que no todo el mundo puede festejar, como fue la fabricación de la unidad 500.000 desde que en 2015 comenzara su aventura por tierras palentinas. El Kadjar se ha convertido en uno de los grandes pilares de Renault.

▼ Los nuevos motores de gasolina 1.3 TCe del Kadjar son realmente eficientes y muy refinados en marha. Ofrece variantes con 140 y 160 caballos de potencia, asociados en ambos casos a una caja manual de seis relaciones o automática de doble embrague de siete.



AVENTURERO 4X4 O 4X2 CON EXTENDED GRIP

El Kadjar es un SUV con todas las de la ley, no sólo por su poderosa apariencia física. En su gama encontramos versiones dotadas con tracción total que permiten al conductor elegir entre tres modos de funcionamiento. En '2WD' la motricidad en delantera; en 'Auto' el reparto entre los dos ejes se realiza de manera automática, enviando hasta un 50 por ciento del par a las ruedas traseras en caso de necesidad; por último, la función 'Lock' bloquea el diferencial central, hasta un máximo de 40 km/h, solución muy práctica en conducción off road. En ese escenario los 20 centímetros de altura libre al suelo también resultan de gran valía.

Menos sofisticado, pero tremendamente práctico, el sistema Extended Grip se asocia a las versiones con tracción delantera y a los neumáticos mixtos M+S. Se trata de un control de tracción inteligente que permite superar superficies con baja adherencia gracias a sus tres programas: 'Normal', 'Baja adherencia' o modo 'Experto'.



► Las versiones con tracción delantera contemplan el asistente Extended Grip asociado a unos neumáticos de uso mixto M+S. Más eficaz es el sistema empleado en las variantes dotadas con tracción total, que cuentan incluso con un bloqueo del diferencial central.



do con un eficiente filtro de partículas GPF.

Las dos variante se pueden gestionar mediante una caja manual de seis relaciones o bien por medio de una transmisión automática con doble embrague de siete.

Los dos motores ofrecen un gran rendimiento y un consumo de combustible muy ajustado, homologando 6,4 litros de media según el nuevo ciclo WLTP. Otra de sus cualidades es su gran refinamiento en marcha y su progresividad desde un bajo régimen de giro, lo que les hace muy agradables.

▼ La oferta turbodiésel recurre ahora a un bloque 1.5 Blue dCi de 115 CV, con cambio manual o EDC de siete relaciones. En lo más alto encontramos un 1.7 Blue dCi ya de 150 CV sólo disponible con caja manual, aunque es el único que se combina con la tracción total.

SEGURIDAD ESTE ATRACTIVO SUV COMPACTO CONTEMPLA UNA DOCENA DE ASISTENTES RELACIONADOS CON LA CONDUCCIÓN



▼ La conectividad es un aspecto prioritario en un vehículo actual. El Kadjar presume del completo sistema multimedia R-LINK 2, un gran aliado en este sentido.



Los que prefieran ciclo turbodiésel tienen sendas versiones Blue dCi, dotadas de un sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) que contribuye a eliminar el NOx. Gracias a esta solución son tremendamente limpios, pero sin ceder un ápice en cuanto a rendimiento se refiere.

El primer escalón es un 1.5 litros que eroga 115 CV y que firma un consumo medio de tan sólo 4,9 litros

cada 100 kilómetros si se asocia a la ya comentada caja automática EDC de siete velocidades -5,0 con la caja manual-. Este bloque incorpora una función Overboost que ofrece 5 CV y 2,6 mkg de par adicionales bajo demanda, por ejemplo, al realizar un adelantamiento.

Los que prefieran unas prestaciones aún más brillantes tendrán un gran aliado en el nuevo 1.7 Blue dCi de 150 CV, una potencia que

le permite alcanzar los 198 km/h de velocidad máxima, acelerar de 0 a 100 km/h en 10,0 segundos y todo con un consumo medio de sólo 5,2 litros. En este caso sólo se combina con la caja manual de seis relaciones, pero cuenta con el atractivo de ser la única versión que incorpora la tracción total en la gama Kadjar.

Los cuatro motores presentan función Stop & Start y recuperación de energía en

la frenada, así como aliados como un programa de conducción ECO o un asistente de cambio de velocidad óptimo. Todos ellos contribuyen a rebajar considerablemente el consumo.

Otro aspecto a destacar es la magnífica puesta a punto del chasis, que convierte a este modelo en un auténtico devorador de kilómetros que nos llevará, literalmente, al fin del mundo si nos lo proponemos.

Disfrutaremos de un tacto muy agradable tanto de la dirección como del cambio y los frenos cumplen con su función, pero si tuviéramos que destacar algo en concreto, además de su ágil dinámica, es su extraordinario compromiso entre confort de marcha y compromiso en su comportamiento. Además, toda la gama cuenta con la etiqueta medioambiental C que otorga la DGT y que evita en buena parte la restricciones al tráfico en zonas 'calientes' como Madrid Central.

Por último, destacar el fuerte compromiso del Kadjar en cuanto a tecnología se

TECNOLOGÍA A LA CARTA

El Kadjar es uno de los vehículos más completos de su segmento si analizamos su completa dotación tecnológica enfocada tanto a la seguridad, como al confort o el infoentretenimiento. Este vehículo contempla una docena de asistentes a la conducción que nos hacen la vida más fácil y segura. Una de las últimas incorporaciones ha sido la función Overspeed Prevention, una alerta que hace coincidir la velocidad del GPS con la que registra la cámara delantera y que nos evitará multas por despiste. También ofrece una frenada de emergencia autónoma en ciudad, una alerta por cambio de carril, un control del ángulo muerto... además de elementos como un sistema de aparcamiento asistido, luces de carretera inteligentes o el mundo en tus manos literalmente gracias a las funciones del sistema multimedia R-LINK 2.

► El sistema de parking manos libre detecta un hueco y realiza la maniobra en línea, en batería y en oblicuo.



▲ Control del ángulo muerto generado por los retrovisores.



▲ Cambio automático de luces de carretera/cruce.



▲ Reconocimiento de velocidad de las señales de tráfico.



▲ Asistente de ayuda a la frenada de emergencia.



▲ ABS con asistencia a la frenada de urgencia.



▲ Kit de inflado y reparación de pinchazos.



▲ Airbags frontales de dos etapas de serie.



▲ Función de desconexión del airbag del pasajero.



▲ Airbags laterales delanteros y de cortina de serie.



▲ Aviso de cinturones de seguridad no abrochados.



▲ Control de la trayectoria del vehículo ESP.



▲ Control de presión del aire en los neumáticos.



▲ Sistema de anclaje Isofix para sillitas de niños.



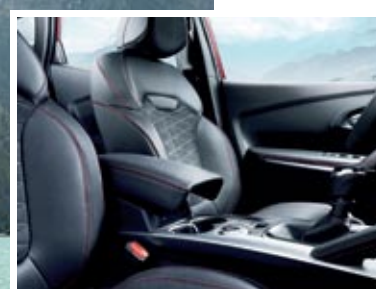
▲ Preinstalación de alarma volumétrica.



▲ Regulador y limitador de la velocidad.



▲ Luz de giro en curva e indicadores led en retrovisores.



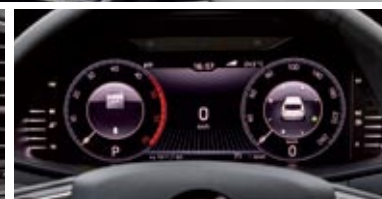
◀▶ Refinado por dentro, el Kadjar también es un vehículo aventurero que nos permitirá llegar muy lejos.

► Para gustos los colores. Por eso el Kadjar ofrece una nutrida oferta que cubre una amplia personalización.

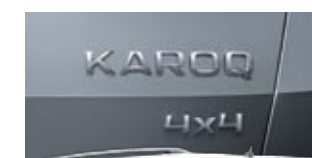




◀ El Karoq puede llevar un panel de instrumentos digital configurable individualmente y tres sistemas de infoentretenimiento, con control gestual para algunas funciones. También cuenta con llamada de emergencia.



◀ El Karoq hereda de sus hermanos mayores virtudes como la calidad, la practicidad y un amplio espacio.



Superdotados

La gama SUV de Škoda está formada por dos modelos superdotados que tienen mucho que decir en sus respectivos segmentos. Porque tanto el Karoq como el Kodiaq se aprovechan de toda la tecnología del Grupo Volkswagen para posicionarse en un lugar de privilegio.

No es fácil llamar la atención del comprador cuando este tiene delante de sus ojos una oferta tan brutal como la que existe en el mercado de los SUV familiares. Sin embargo Škoda ha conseguido, a base de tesón, esfuerzo, buen hacer y una estrategia muy

agresiva de precios, hacerse un hueco entre los modelos más recomendables con dos vehículos de su interesante gama que transmiten al comprador tres valores clave para convencerle: fiabilidad, calidad y tecnología. Todo ello se viene

sumar a la histórica fama de Škoda en cuanto a practicidad y precios muy competitivos. Porque nunca hay que olvidar que Škoda pertenece al Grupo Volkswagen y, por tanto, recurre a la tecnología más avanzada, sin escatimar recursos y, por supuesto, a la calidad exigida por sus directivos para todos los modelos que se venden bajo el paraguas del grupo alemán. Y sin

duda Karoq y Kodiaq son dos buenos ejemplos de cómo hacer bien las cosas sin que el precio se dispare. El Karoq por ejemplo, un todocamino de 4,38 metros de longitud disponible desde los 19.100 euros, ofrece una gama con motores gasolina y diésel de 115, 150 y 190 caballos; cambio manual o automático de doble embrague DSG y tracción delantera o total. Asimismo

TRACCIÓN TOTAL EL REMATE

La tracción total del Karoq garantiza una buena respuesta en terrenos resbaladizos o al arrastrar un remolque. El sistema utiliza un embrague multidisco controlado electrónicamente, con varios sensores –como velocidad de giro de las ruedas, ángulo de giro de la dirección, aceleración longitudinal y lateral, posición del acelerador, régimen del motor, par...– que evalúan continuamente la situación y transmiten datos a la gestión electrónica de la tracción total, que luego calcula y distribuye la cantidad óptima de potencia entre los ejes. Además, en todas las variantes con tracción total, el Bloqueo Electrónico del Diferencial (EDL) proporciona una estabilidad de marcha adicional, permitiendo que el coche avance de la forma más eficaz en superficies de baja adherencia.

Si una rueda está patinando, el EDL activa los frenos de forma selectiva y asegura que la potencia se transmita a la rueda con mejor tracción. Y las variantes 4x4 disponen de un eje trasero de cuatro brazos y un modo de conducción 'Off Road' que garantizan la eficacia.

mo el Karoq está disponible con acabados Ambition, Style, Sportline y Scout, y ya desde la versión de acceso forman parte del equipamiento de se-

rie elementos tan interesantes como el airbag de rodilla, el control de ascenso en pendiente, el control de crucero, control de distancia de apar-

camiento trasero, la cámara de visión trasera, la llamada de emergencia, el climatizador automático bizona o los sensores de lluvia o luces, en-

tre otros. Sorprende también el razonable precio de las opciones, ya que por ejemplo el reconocimiento de señales de tráfico cuesta 70 euros, el Pe-



◀ Los respaldos del Karoq se pueden abatir por secciones 40:20:40 en las versiones más equipadas. El maletero puede pasar de los 512 a los 1.630 litros. Con el Pedal Virtual, el portón trasero se puede abrir con solo pasar el pie por debajo.





▲ Calidad y materiales premium para el SUV más grande de su categoría, y también para el más elegante en esta lujosa versión L&K.



◀ Por un suplemento de unos mil euros se puede pedir la tercera fila de asientos, que aumenta la capacidad total del coche hasta siete plazas. Con esa fila adicional, el volumen con cinco plazas en uso pasa de 650 a 560 litros. La funcional filosofía Simply Clever también está presente en el Kodiaq.



evita las rayadas y abolladuras de tu vehículo y de los que están al lado. El cierre infantil eléctrico para las puertas traseras, la comunicación interna del coche o los reposacabezas de descanso están disponibles

en opción. En total, el Kodiaq ofrece más de 30 características Simply Clever.

La gama es tan completa que se puede decir que hay una versión del Kodiaq para cada necesidad.



▲ La gama 4x4 del ŠKODA KODIAQ comprende un total de 22 versiones, disponibles con todas las motorizaciones. El sistema de tracción total figura entre los más eficaces del mercado.

dal Virtual que permite abrir el portón pasando el pie por debajo del maletero cuesta 180 euros o el paquete de protección para conducir por carreteras en mal estado – todos los bajos van más protegidos – cuesta sólo 165 euros. Pero estas ventajas son solo una parte de lo que se esconde tras una silueta de las más agradadas del segmento. Seguridad al nivel de los mejores, conectividad total, ergonomía para lograr que parezca que hemos conducido el Karoq toda la vida.

En el caso del Kodiaq, que

mide 4,7 metros de longitud y es el hermano mayor del Karoq, ŠKODA ofrece una gama de nada menos que 42 versiones que parten de los 23.250 euros, 22 de ellas dotadas de tracción total. La oferta del Kodiaq contempla dos motores de gasolina y tres diésel. Entre los primeros encontramos un 1.5 TSI de 150 CV y un 2.0 TSI de 190 CV; mientras que en diésel, la oferta pasa por un 2.0 TDI con 150, 190 o 240 CV, con consumos sorprendentes por bajos, ya que parten de los 6,1 l/100 km en el nuevo ciclo WLTP,

mucho más realista y exigente. Y siete son los niveles de acabado del SUV más amplio de su segmento y con el mayor maletero: Active, Ambition, Style, Sportline, Scout, RS y L&K.

El Kodiaq ofrece todas las ventajas de ŠKODA: alta funcionalidad, mayor espacio interior y una excelente relación calidad/precio. El maletero más grande en comparación con la competencia y la tercera línea de asientos opcional –unos mil euros– hacen por sí solos del Kodiaq el compañero ideal para el día a día de un

usuario que busca compaginar los quehaceres cotidianos con la aventura y los viajes en familia. Por lo que respecta a los sistemas de asistencia al conductor, infoentretenimiento y conectividad, este modelo demuestra la capacidad de innovación de ŠKODA ofreciendo la tecnología de clases superiores y situándose en lo más alto de su segmento. Además, la rigidez torsional, la precisión en la fabricación, la comodidad y la seguridad en caso de accidente también están al nivel de segmentos superiores, de manera que el propietario de un ŠKODA KODIAQ puede estar seguro de estar respaldado por lo mejorcito de la tecnología actual. Y gracias a su silueta altamente aerodinámica, este gran SUV logra un valor de Cx de tan solo 0,33.

Las características Simply Clever del Kodiaq demuestran que ŠKODA siempre ofrece ‘más coche’, y son una asistencia práctica y adaptada para la vida diaria, lo que es característico de la marca. Entre ellas está la protección de las puertas, que gracias a unos muelles se despliega automáticamente al abrirlas y evita que la parte metálica de las mismas golpee contra la pared u otro coche. Cuando se cierra la puerta, el protector se pliega hacia adentro. Esta característica Simply Clever

ŠKODA KODIAQ RS UN DEPORTIVO DE SIETE PLAZAS

El Kodiaq RS es el primer SUV de la familia RS de ŠKODA. Un modelo de alto rendimiento que equipa el motor diésel de serie más potente de la historia de ŠKODA, con 240 CV; y esta versión RS demostró su eficacia con un récord de vuelta de 9 minutos 29 segundos y 84 centésimas en el circuito más duro del mundo, el trazado de Nordschleife, en Nürburgring. Y es el primer ŠKODA dotado de Dynamic Sound Boost, que le da al motor un sonido impactante. También es la primera vez que un ŠKODA equipa las llantas de aleación Xtreme de 20 pulgadas de serie. Además, la gama de elementos de serie incluye faros delanteros y traseros full-LED, Virtual Cockpit y muchos elementos específicos en negro brillante que realzan su apariencia deportiva. El motor, el cambio DSG de 7 velocidades y la tracción total inteligente también contribuyen a lograr una conducción muy dinámica y ágil. El Kodiaq RS está disponible desde 44.300 euros.



la frase

José Vicente de los Mozos. Presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).



«El mundo avanza a gran velocidad y nosotros continuamos en 2017. Si queremos que el automóvil sea un referente tenemos que cambiar la velocidad de implementación y estar mucho más unidos. Ser más pragmáticos y menos dogmáticos».

en breve

► **BARCELONA: VETO AL COCHE SIN ETIQUETA.** - A partir de enero, los coches sin etiqueta no podrán circular los días laborables por la zona de bajas emisiones establecida en Barcelona y cuatro municipios de su entorno; una superficie veinte veces más grande que Madrid Central. Hay una moratoria de un año para camiones, autobuses y furgonetas.

► **GM, PARALIZADA EN EE.UU.** - Las 31 plantas de General Motors en EE.UU. protagonizan la primera huelga de la industria automovilística en más de una década en el país. Junto a mejoras sociales y laborales, se reclama limitar los empleos temporales y evitar el cierre de dos plantas.

► **BERLÍN: CAMPO DE PRUEBAS AUTÓNOMO.** - El centro de la capital alemana se ha convertido en laboratorio de la conducción autónoma. Es el proyecto de una universidad del país, que ha elegido una de las zonas más transitadas de la ciudad para probar y perfeccionar en tráfico real la comunicación entre coches, y de estos con el entorno.

el puntazo

Los conductores españoles, los europeos que menos pisan el acelerador cuando llegan tarde a una cita.

Aunque el 32 % de los españoles considera que ir con prisas no afecta a su conducción, no por ello aumentan la velocidad para no llegar tarde. Lo hace el 33 %, frente al 44 % de Francia, el 42 % de Irlanda y el 36 % de Reino Unido, los cinco escenarios estudiados en el estudio de Liberty Seguros sobre conducción segura y tendencias en seguridad vial. Una comparativa en la que un 38 % de españoles achaca los retrasos a haber calculado mal el tiempo, frente al 19 % de franceses, con el 72 % de nuestros compatriotas culpando al tráfico inesperado por llegar tarde.

la cifra

11.044

patentes registró el sector del automóvil en 2018. Supone un 26,4 % más que en 2017, con más de la mitad de registros (5.848) realizados en la UE. Como país, el ranking lo encabeza Japón (27,6 %, con 3.047 inscripciones), seguido por Alemania (2.988) y Estados Unidos (1.314).



PARA CUMPLIR CON LA UNIÓN EUROPEA

Las ventas de diésel deben subir

Nada menos que en veinte puntos porcentuales se tendrían que incrementar las matriculaciones de vehículos diésel el año que viene y triplicarse las ventas de eléctricos en el país para llegar a cumplir con la normativa medioambiental de la Unión Euro-

pea para 2021, que exige a cada fabricante 95 gramos de CO₂ por kilómetro recorrido, como media de todos los vehículos que matricule.

El cálculo lo realiza Faconauto, la patronal de los concesionarios españoles, asegurando que con las ci-

fras actuales de matriculaciones de gasolina, diésel, electrificados y de gas casi ninguna marca cumplirá los ambiciosos objetivos de la UE. Incumplimiento que se traducirá en multas de 95 euros por coche y por cada gramo de CO₂ que rebasa el límite.

Se trata de una meta difícil de alcanzar, cuando en lo que va de 2019 las ventas de modelos con mecánica de gsóleo han caído un 32,4 % en España, representando solo el 27,5 % del total de unidades comercializadas. Frente a ello, las emisiones medias de CO₂ de los coches nuevos vendidos están en 118 gramos por kilómetro, que supone un 1,5 % encima de la cifra del mismo periodo del ejercicio anterior.

Ante ese complicado futuro cercano, Faconauto recalca la falta de lógica entre una legislación que ataca el diésel y la necesidad del sector de vender muchas más unidades impulsadas por ese combustible 'demonizado', para cumplir los objetivos establecidos por la UE. Mecánicas diésel de última

generación, que emiten hasta un 20 % menos CO₂ que las de gasolina. Imprescindible aumento del diésel en el mercado y apoyo obligado a otras tecnologías, cuando la implantación y producción del vehículo eléctrico es todavía insuficiente para ayudar a las marcas a cumplir de manera clara lo que establece Europa.

Es decir, se aceleran los procesos con ambiciosos límites para acelerar la llegada de una movilidad descarbonizada, cuando ni la tecnología ni los compradores están preparados para el cambio. Así lo resume el presidente de Faconauto Gerardo Pérez, que redundo en el hecho de que cumplir los límites de la UE, cuando el eléctrico por sí mismo no es la solución al no estar suficientemente extendido,

«nos llevará a tener que apostar, de nuevo, por el diésel de última generación», concluyendo que «el resultado es la confusión de los compradores y el retraimiento del mercado».

El presidente de Faconauto asegura que «los concesionarios estamos colaborando con las marcas para ver cómo podemos alcanzar un 'mix' de matriculaciones, que nos permita dar respuesta a las exigencias medioambientales que nos llegan de Europa». Un punto en el que denuncia que algunas marcas están trasladando el problema a sus redes «imponiendo sanciones si no cumplen ese 'mix'. Actitud que la asociación tacha de «gran injusticia», reclamando que, al menos, se negocien los objetivos.



Proyecto europeo

Convertir residuos en combustible

Generar gas renovable como combustible para vehículos a partir del gas que produce la descomposición de la materia orgánica de los vertederos es el objetivo de Life Landfill Biofuel, el proyecto aprobado por la Comisión Europea en el que participa Seat, que desarrolló un proyecto centrado en convertir aguas residuales en biocombustible. La marca española es una de las siete empresas de España y Portugal, que cuentan con un presupuesto de 4,67 millones de euros, el 55 % de los cuales financia la Comisión. Se trata de aprovechar el potencial del más de medio millón de vertederos con que cuenta la UE que, a partir de 2035, solo podrán acoger el diez por ciento de los residuos municipales. Además de ser una oportunidad de negocio, obtener biometano a partir de materia orgánica contribuirá a disminuir las emisiones del transporte por carretera.

capacidad para circular por las vías públicas con la necesaria seguridad.

Estudio IBM

La revolución que llegará

Relación calidad/precio, comodidad y servicios desplazarán a la marca en las prioridades del comprador futuro. Es al menos lo que piensa casi la mitad de los directivos de la industria de la automoción encuestados en el nuevo estudio sobre el cambio de esa industria en los próximos diez

años de la multinacional estadounidense de tecnología y consultoría IBM (International Business Machines Corporation). Estudio que también refleja que las compañías deben proporcionar experiencias personalizadas, que generen lealtad, para no caer en la irrelevancia. Una revolución que requerirá priorizar las experiencias digitales dentro del vehículo sobre las características de conducción y en la que

los consumidores dejarán de ser propietarios para pasar a ser usuarios.

Condenas

La seguridad vial en primera línea

Según publica el Instituto Nacional de Estadística (INE), el 21,9 % de los 406.327 delitos recogidos en el Registro Central de Penados en 2018 fueron delitos contra la

seguridad vial (89.144), que encabeza el ranking, por delante de hurtos (70.102 y 17,3 %) y lesiones (67.472 y 16,6 %). Ese registro, que contiene las sentencias condenatorias firmes, inscribió 286.637 condenados adultos (+0,5% sobre el año anterior), lo que indica que casi uno de cada cuatro cometió más de una infracción.

Siniestralidad

Internet al servicio de la seguridad

La efectividad de la tecnología IoT (Internet de las Cosas) en la reducción de la siniestralidad en carretera centra el proyecto presentado por Telefónica, Seat y la DGT. El proceso comienza con un dron, que captura imágenes y, a través de la red móvil, las envía en tiempo real a un servidor conectado con la plataforma DGT 3.0, que las procesa y, si detecta un incidente en la vía -bicicleta, vehículo averiado...-, avisa a los coches conectados que circulan por esa carretera de la incidencia que va a encontrar. Información, que permite al conductor anticiparse al problema que va a encontrar.

Personaje influyente

Fallece Germán López Madrid

Presidente de Volvo España durante más de veinte años, actual Senior Advi-

sor de Volvo Car Corporation Group y presidente de Aniacam (importadores de automóviles) desde 1996, Germán López Madrid falleció en la Clínica Universitaria de Navarra como consecuencia de una afección hepática. A la estela de su padre, que fue el primer importador de Volvo en nuestro país, y convertido en uno de los empresarios más influyentes del motor en España, siempre luchó para conseguir lo mejor



para el sector, defendiendo desde Aniacam a las marcas importadoras ante la Administración, promoviendo la colaboración entre las asociaciones del sector, y participó activamente por los planes de renovación del parque. Entre sus muchos cargos destaca la Presidencia de la Fundación CEIM y era Gran Comendador de la Orden de la Estrella Polar, la más alta condecoración que otorga el rey de Suecia a empresarios no suecos.



Movilidad

La mujer en el punto de mira

Los hábitos de movilidad de la mujer, analizados

por GlosinGap, la coloca como el motor de cambio hacia «una movilidad más compartida, autónoma, eléctrica y conectada», por una forma de moverse, que «los jóvenes están replicando». Ese estudio sobre el «coste de oportunidad de la brecha de género en movilidad», impulsado por el Grupo BMW, también resalta que el comportamiento de la mujer va por delante en la transformación de la forma de moverse por ciudad, por su apuesta por el transporte compartido, su mayor preocupación

por el medioambiente y la mayor frecuencia y complejidad de sus desplazamientos. Circunstancias, que suponen 9 % menos de emisiones al día que los hombres. Traducido al precio de la tonelada de CO₂, si la sociedad adoptara las conductas de movilidad de las mujeres el Estado se ahorraría 93 millones de euros al año, concluye el estudio de la plataforma nacida para analizar el impacto económico de que las mujeres no cuenten con las mismas oportunidades que los hombres.

Examen

Las ayudas a la conducción llegan al carné

Determinadas ayudas a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) se pueden utilizar en los vehículos con los que se realiza el examen para sacarse el carné. Con esa autorización la DGT actualiza la formación de los conductores en los sistemas que ayudan a reducir la siniestralidad, muchos de los cuales serán obligatorios a partir

de 2022 en los vehículos que se matriculen en la UE. Hay tres excepciones: Control adaptativo de velocidad (ISA), aviso y/o corrección de cambio involuntario de carril y estacionamiento total, que se deberán desactivar durante el examen si el vehículo lo lleva; el estacionamiento total no incluye las cámara de marcha atrás y 360 grados y los sensores de aparcamiento, que están permitidos. La actualización de los vehículos de examen no exime al aspirante al carné de demostrar su

EN BREVE

La puesta en marcha de los primeros puntos de recarga rápida de Iberdrola y Avia en Cuenca permite ir de Madrid a Valencia en vehículo eléctrico por 5,85 euros. Un precio sumamente competitivo que supone una décima parte de lo que cuesta hacer ese trayecto en tren. La nueva infraestructura forma parte del acuerdo de ambas compañías, que contempla instalar mas de veinte puntos de recarga rápida este año, como impulso al despliegue del vehículo eléctrico en España.

498 ayuntamientos inscritos convierten a España en el país con mayor número de localidades implicadas en La Semana de la Movilidad, que celebró la Unión Europea del 16 al 22 de septiembre. El objetivo es concienciar sobre una movilidad respetuosa con el medioambiente, avanzando hacia centros urbanos sin emisiones para 2030 y eliminando de las ciudades en 2050 los coches de combustibles convencionales.

Los fabricantes de automóviles europeos (ACEA) piden a las autoridades de la UE un plan integral para impulsar la movilidad cero emisiones en Europa. Supone un importante aumento de la infraestructura de recarga e incentivos para estimular la compra de vehículos eléctricos.



Traffic Light Information

Siempre con el semáforo en verde

La ciudad alemana de Ingolstadt ha sido la elegida por Audi para estrenar en Europa su servicio de información de semáforos, que conecta vehículo e infraestructura para que el conductor pueda encontrar los semáforos en verde si mantiene la velocidad que indica la instrumentación de su Audi. El sistema, que conecta los nuevos modelos de la marca de los cuatro aros con la red de semáforos, también muestra la cuenta atrás en segundos hasta el cambio de rojo a verde cuando los límites de velocidad establecidos no permiten llegar a tiempo para pasar. El e-tron y los A4, A6, A7, A8, Q3 y Q8 producidos desde mediados de julio –modelos 2020– pueden contar con esa función, que requiere el pack Audi connect Navigation&Infotainment y el reconocimiento de señales de tráfico por cámara. A partir de 2020 otras urbes europeas contarán con ese servicio, que indica con 250 metros de antelación si el semáforo estará abierto o cerrado cuando se llegue a él. Servicio con el que cuentan los clientes de Audi en Estados Unidos desde finales de 2016, con más de cinco mil intersecciones conectadas en ciudades como Denver, Houston, Las Vegas, Los Ángeles o Washington DC.

yendo que el hidrógeno se enfrenta a una infraestructura de recarga inexistente y una escasa oferta de vehículos.



Será de serie Cámaras y no retrovisores en el Honda e

En su modelo eléctrico el fabricante japonés sustituye los retrovisores exteriores tradicionales por cámaras integradas en los costados del vehículo, que transmite en tiempo real lo que ocurre detrás y a los lados del coche a las pantallas ubicadas en los extremos del salpicadero. Este sistema, pionero en el segmento de los coches compactos, permite escoger entre vista 'normal' y 'panorámica', ampliando el campo de visión y reduciendo los ángulos muertos –10 % con la vista normal y 50 % con la panorámica– respecto al retrovisor

tradicional. Además, mejora la visión marcha atrás y la aerodinámica del automóvil.

IONITY Nuevos socios en la red de recarga europea

Hacer que los viajes por Europa con vehículos eléctricos sean una realidad es el objetivo de Ionity, la 'joint venture' creada por BMW, Ford, Daimler y Volkswagen a la que acaban de unirse Hyundai y Kia. Las dos marcas coreanas, con la misma participación que las fundadoras, aportarán su experiencia internacional en movilidad eléctrica, reafirmando el compromiso del grupo coreano con las electromovilidad futura. Casi 140 estaciones, distribuidas por catorce países europeos, integran la red actual de Ionity, que pronto se ampliará con las cincuenta que hay en construcción.

Jornada VEA El hidrógeno como alternativa

El Comité de Vehículo Electrificado y Alternativo (VEA), creado por Anfac para el impulso de esas tecnologías, ha dedicado una primera sesión al hidrógeno. Centrada en favorecer el desarrollo de ese elemento, considerado fundamental por la asociación en la descarbonización del transporte y la mejora de la calidad del aire, la jornada



contó con la participación del Ministerio de Industria y expertos de quince marcas de vehículos asociadas a Anfac. Se abordaron las propuestas para fomentar la llegada de esa tecnología al mercado como alternativa 'cero emisiones' y se valoró su situación como combustible alternativo en España y Europa; conclu-

XTRONIC de Schaeffler Seguridad, conducción y confort en una única aplicación

Si bien es cierto que precio, autonomía y deficiente infraestructura de carga son puntos negativos, se contraponen las ventajas positivas que, además del beneficio medioambiental de los «emisiones cero», aporta un vehículo eléctrico. Las recoge el comparador de seguros Acierto.com, destacando la notable reducción del gasto por uso, al no tener que gastar en combustible, sufrir menos desgastes y no pagar impuestos, y el apoyo de los planes de ayuda a la compra, como el Moves. Y en un nivel más funcional destaca la facilidad de aparcamiento, al no pagar por estacionar en la calle y no sufrir limitación horaria, así como circular sin restricciones, incluso con protocolos anticontaminación, o beneficiarse de los descuentos que ofrecen algunas autopistas.



tener que preocuparte por los trámites que hay que hacer para disponer de un punto de recarga en casa, indagar a quién hay que acudir y si su servicio será de calidad. Además, Iberdrola ofrece una tarifa eléctrica muy competitiva, Plan Vehículo Eléctrico, con el que podrás ahorrar hasta un 90% mientras estás durmiendo (0,03€/kWh más impuestos de 1:00 a 7:00), lo que equivale a recorrer 100 kilómetros por sólo 50 céntimos de €¹. Además, aquellos clientes que contraten con Iberdrola la solución de hogar antes del próximo 31 de octubre dispondrán de hasta seis meses de recargas gratuitas –costes de carga eléctrica exclusivamente– en los puntos de recarga de ámbito público ofrecidos por Iberdrola. Adicionalmente, Iberdrola mantiene una oferta de un 10% de descuento en el término de la energía que contraten el Plan Vehículo Eléctrico o cualquiera otro plan de luz para hogar, y un descuento adicional de 60 euros² por la contratación on-line de nuevos clientes.

¹ Cálculo realizado con un consumo estimado de 16 kWh/100km.

² En la primera factura emitida pasados los 90 días tras el alta del nuevo Plan inferior o igual a 15 kW.

Más información
<https://www.iberdrola.es/movilidad-electrica/recarga-en-casa>

baterías, especialmente si se recurre a un enchufe doméstico, decisión que además supone un riesgo tanto para la instalación de tu vivienda como para tu vehículo y para ti. Por eso, y para no convertirse en un asiduo de los puntos públicos, resulta fundamental disponer de un punto de recarga instalado en casa que cumpla con la normativa vigente. En este sentido, 'Smart Mobility Hogar' de Iberdrola tiene la solución. Solo hay que hacer una llamada a Iberdrola y olvidarte del tema, porque la compañía eléctrica se ocupa de todo, con soluciones económicas de calidad y garantía de 2 años que se adaptan a cada necesidad y situación, ya se trate de garaje en comunidad de vecinos o en vivienda unifamiliar, en propiedad o alquiler, que pertenezca a tu vivienda o no. En cualquier caso, la plantilla de técnicos especialistas de Iberdrola hace un estudio personalizado y propone la solución más adecuada, encargándose de todos los pasos del proceso: asesoramiento, instalación y legalización. Convirtiendo la instalación de ese punto de recarga que necesitas en un proceso sencillo y seguro, en el que te limitas a decidir si quieres pagar al contado o en 12 cómodos plazos, y a elegir entre los distintos cargadores que ofrece la compañía, algunos de los cuales permiten incluso controlar el proceso de carga desde el teléfono móvil, además de a través del propio dispositivo. Para que disfrutes desde el minuto 1 de tu coche eléctrico sin

carriles VAO, episodios de contaminación...-. También gozan de esa etiqueta ecológica los eléctricos derivados de versiones con mecánica de combustión, como es el caso de los vehículos de autonomía extendida (REEV) y los híbridos enchufables (PHEV), siempre que superen los 40 kilómetros de autonomía eléctrica; por debajo se deben conformar con ser «Eco». Ya se trate de un vehículo nacido como eléctrico puro –100% eléctrico– o no, los vehículos eléctricos se mueven gracias a baterías normalmente de litio, que cada vez cuentan con mayor densidad y capacidad, llegando a superar autonomías de 400 kilómetros. Este aumento también alarga el tiempo que deben permanecer los vehículos «enchufados» para volver a cargar las

cerca, y en apenas unos meses lo vas a poder comprobar, disfrutando además de las importantes ventajas que el distintivo «0 emisiones», del que gozan estos vehículos, ofrece. Y es que la nula contaminación de los vehículos 100 % eléctricos es premiada tanto desde un punto de vista económico –descuentos en la adquisición del vehículo y los impuestos, aparcamiento gratuito, etc.– como con privilegios de acceso a zonas restringidas –centro de ciudades,

Estamos abocados a un futuro 100 % eléctrico, ante el que los fabricantes de vehículos se preparan para ofrecer modelos cada vez más eficientes, con mayor autonomía eléctrica y que se recarguen en tiempos récord, ofreciendo la independencia y libertad de los vehículos tradicionales. Esta realidad está cada vez más

▼ Contar con un punto de recarga en casa permite disfrutar mejor y de forma segura de un vehículo eléctrico.



Hacia la movilidad eléctrica

El protagonismo de la movilidad eléctrica en el reciente Salón de Fráncfort es un claro indicio del interés de los fabricantes por vehículos «cero emisiones», etiqueta de la que gozan los vehículos 100% eléctricos. La aparición de deportivos y berlinas de altas prestaciones se añade a los modelos populares, urbanos y todoterrenos con esas tecnologías, que llegan o ya están en el mercado.

LEXUS



APUESTA POR EL RUGBY

La marca Lexus se asocia con el rugby y se convierte en el principal promotor del equipo de Alcobendas (Madrid), que pasa a llamarse Lexus Alcobendas Rugby.

El equipo es una de las referencias de este deporte en nuestro país —con más de 15 jugadores que han sido internacionales— y el año pasado se proclamó campeón de la Copa del Rey. Además, el club es el que más licencias federativas tiene en España, superando las 700, y cuenta con 29 equipos.

AUDI

COCHES DE CINE

El Audi e-tron tiene un papel protagonista en el Festival de Cine de San Sebastián (hasta el 28 de septiembre), un evento del que la marca de los cuatro aros es vehículo oficial.



Además del SUV eléctrico, que recibe a los invitados a la alfombra roja, la marca ha preparado una flota de 36 coches para transportar a los asistentes, entre ellos el A7 Sportback, el A8 o el Q8.

ANIVERSARIO



La ruta de Bugatti pasó por ciudades como Mónaco o París.



23 Bugatti Chiron y Veyron recorrieron 2.000 kilómetros entre Milán (Italia) y Molsheim, en Alsacia (Francia) para celebrar los 110 años de la marca.

BUGATTI RECORRE EUROPA PARA CELEBRAR SUS 110 AÑOS

Bugatti ha cumplido 110 años y lo ha celebrado de una forma muy especial. 23 Bugatti Chiron y Veyron han realizado una ruta por los lugares que marcaron la vida de su fundador, Ettore Bugatti, desde su ciudad natal, Milán, hasta Molsheim, en Francia, donde fundó la compañía. En

total, 2.000 kilómetros por algunas de las carreteras más bellas de Europa al volante de algunos de los coches más exclusivos y deseados del mundo.

El recorrido terminó frente al castillo de Molsheim, donde los modernos superdeportivos de Bugatti se reunieron con

una veintena de históricos de la marca (Torpedo Tipo 30, Roadster Tipo 40, Tipo 46 Surprofilé, Type 57 Galibier); coches de récord, como el Bugatti Type 35 (con más de 2.000 victorias en diferentes carreras), o modelos de ediciones limitadas como el Chiron Super Sport 300+

GRUPO PSA

FOMENTA HÁBITOS SALUDABLES

El Grupo PSA (Peugeot, Citroën, DS, Opel y Vauxhall) se ha sumado a la iniciativa 'Healthy Cities', que fomenta un estilo de vida saludable a través de acciones concretas, como caminar 10.000 pasos al día, una actividad recomendada por la

Organización Mundial de la Salud (OMS). PSA es la única empresa de automoción que participa en este programa (hasta junio de 2020), que cuenta con una app en la que los trabajadores pueden inscribirse para conocer sus avances en hábitos saludables.



EMBAJADOR

El compositor madrileño **Lucas Vidal**, autor de bandas sonoras para películas como 'Fast and Furious 6', 'La fría luz del día' o 'Palmeras en la nieve' es el nuevo embajador del SUV **Peugeot 3008**.

1.326 UNIDADES REUNIDAS EN BÉLGICA RÉCORD DE MUSTANG

Bélgica, el país europeo donde Ford vende más Mustang per cápita que en cualquier otro lugar del mundo, fue el escenario perfecto para romper el récord mundial de Mustang reunidos en un solo lugar. Nada menos que 1.326 unidades de todas las generaciones de este emblemático deportivo se dieron cita en el circuito

de pruebas Lommel, donde Ford pone a punto sus vehículos en Europa. Hasta allí llegaron Mustang procedentes de todos los puntos de Europa para participar en un encuentro que batía el propio récord establecido por la marca en Toluca (México) el 3 de diciembre de 2017, con la reunión de 960 vehículos.



Ford Mustang de todas las generaciones llegaron a Bélgica procedentes de toda Europa.



LAND ROVER DEFENDER DE LEGO

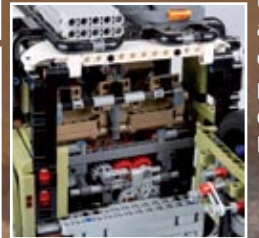
DIVERSIÓN 4X4 EN MINIATURA

El Land Rover Defender tiene ya una versión de Lego muy realista, que replica a la perfección el modelo recién presentado en el Salón del Automóvil de Fráncfort.

No hace falta ser niño para desear llevarse a casa el nuevo juguete que lanzará al mercado el próximo 1 de octubre Lego Technic. Se trata de la versión en miniatura del nuevo Land Rover Defender, un modelo al que no le falta detalle para parecerse al original.

El kit de Lego está compuesto por 2.573 piezas y

cuenta con elementos y funciones muy realistas. La carrocería, las llantas, los faros... son idénticos a los del Defender real, tiene tracción a las cuatro ruedas con tres diferenciales, suspensión independiente, cabrestante que funciona de verdad y la caja de cambios más sofisticada que Lego ha fabricado hasta la fecha.



El Land Rover Defender de Lego tiene 2.573 piezas e incluye detalles muy realistas que lo acercan al original, como los paneles de la carrocería o las llantas.

YA ESTÁ EN LA RED

VOLKSWAGEN ESTRENA IMAGEN Y LOGOTIPO

El nuevo logotipo de Volkswagen luce desde hace días en lo alto de la sede de la compañía, en Wolfsburg (Alemania). Fue el primer lugar donde se pudo ver el nuevo emblema, que también está ya adaptado en España a los soportes digitales. La compañía espera que esté implementado

en todo el mundo a mediados de 2020 y calcula que se reemplazarán unos 70.000 logotipos en 10.000 instalaciones de todo el mundo.

Volkswagen estrena

también un lenguaje visual más centrado en los clientes, una nueva forma de comunicar que su futuro será eléctrico, totalmente conectado y con un balance de carbono neutral.



KIA

CON LOS FANS DEL FÚTBOL

Como socio oficial de la UEFA Europa League, Kia vuelve a organizar esta temporada una serie de actividades para los aficionados al fútbol. Bajo el lema 'Empowering Fans' (empoderando a los fans), gracias a la marca los aficionados podrán disfrutar del Tour del trofeo de la UEFA, que ofrece la oportunidad de ver de cerca la

icónica copa y conocer a los jugadores. Como parte de la gira, se anima a donar botas de fútbol, que se envían a niños refugiados.



+ en www.lexusauto.es

+ en www.audi.es

+ en www.bugatti.com

+ en www.ford.es

+ en www.landrover.es

+ en www.valenciaciudadde RUNNING.com/maraton/maraton

ATENTOS A... HASTA EL 1 DE DICIEMBRE El Hyundai Nexo será el abanderado del Medio Maratón (27 de octubre) y el Maratón Valencia Trinidad Alfonso EDP (1 de diciembre). La marca es coche oficial de ambos eventos.



+ en www.madridhealthcity.com

+ en www.peugeot.es

+ en www.volkswagen.es

+ en www.kia.com/es



EN HONDA GUSTÓ EL GESTO DE VERSTAPPEN EN EL PODIO AL GANAR EN AUSTRIA, SEÑALANDO EL LOGO DE LA MARCA ANTE LAS CÁMARAS



▶ De arriba a abajo, los tres máximos responsables de Honda en la Fórmula 1 en los últimos años: Yasuhisa Arai, Yusuke Hasegawa y Toyoharu Tanabe, quien está disfrutando ya los frutos del cambio de estrategia en la marca japonesa, que incluso recurre a su división aeronáutica Honda Jet para solucionar problemas técnicos.



◀ Verstappen ha conseguido dos triunfos este año, y a punto estuvo de lograr uno más en Hungría, donde solo la brillante estrategia de Mercedes se interpuso. El holandés ha destacado que si en 2018, con Renault, estaban a 9 décimas de la pole, esta temporada están solo a 2 con Honda.

Cuando una botella de champán fue el mejor trofeo para Honda

Aquel Gran Premio de Japón de 2015 pasó a la historia por las duras palabras de Fernando Alonso por la radio: "¡iGP2 engine!". Cuando el próximo 13 de octubre la Fórmula 1 vuelva a Suzuka, el panorama ya será muy distinto. Honda ha superado la pesadilla de estos años y, lo más importante, ha vuelto a ganar en la Fórmula 1.

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

Aquellas duras palabras de Alonso resultaron terriblemente embarazosas para la cúpula de Honda presente en el circuito, que soportó un chaparrón mediático amplificado por todas las televisiones del mundo. Hoy, cuatro años después, Toyoharu Tanabe es el tercer responsable de Hon-

da en la Fórmula 1 después de sustituir a Yasuhisa Arai y Yusuke Hasegawa. Fueron tres años de fracasos y reestructuraciones internas tras la odisea con McLaren.

Tanabe agradeció un particular gesto de Max Verstappen tras su victoria en el Gran Premio de Austria, la primera de Honda en la F1 desde 2006 y en la era híbrida. El holandés se había adelantado desde lo

alto del podio hacia los miembros de su equipo mientras señalaba el logo de Honda para así destacarlo ante las cámaras. Debajo, toda la cúpula del fabricante japonés. Lejos quedaba ya aquel humillante "GP2 engine" de Alonso. Para Honda se abría en Spielberg un nuevo horizonte en su proyecto de la Fórmula 1.

La tormentosa e incomprensible historia del fabri-

cante japonés en la era híbrida será digna de estudio. Los primeros años con McLaren quedarán como un amargo recuerdo. Pero si finalmente Honda lograra algún día el título con Red Bull, también serán el doloroso basamento de sus éxitos. Ni siquiera aquellas primeras etapas de la nueva tecnología turbo en los ochenta fueron tan complicadas. Un dato para ilustrar la pesadilla:



◀ Takahiro Hachigo, CEO de Honda, saluda a Franz Tost, máximo responsable de Toro Rosso, el equipo utilizado la pasada temporada como 'conejo' de Indias para acelerar el desarrollo del motor Honda antes de aplicarlo al Red Bull.

en tres años con McLaren sus pilotos penalizaron un total de 825 posiciones de parrilla por cambios de unidades de combustión y diferentes elementos de las unidades de potencia.

La tormentosa historia con McLaren podría resumirse en cortos titulares que, sin embargo, encerraban grandes borrascas deportivas, técnicas y empresariales. En primer lugar, Honda inició su programa con considerable retraso sobre sus rivales. El fabricante japonés había decidido su retorno a finales de 2013, mientras Mercedes llevaba trabajando en el desarrollo de las unidades híbridas desde 2010. Pero también se subestimó el desafío de la tecnología híbrida, sin la organización y eficacia operativa necesarias para acelerar la evolución exigida por McLaren para recortar drásticamente su retraso. Ron Dennis insistió en que Hon-

**AL LLEGAR LA PAUSA VERANIEGA RED BULL CONTABA CON 105 PUNTOS MÁS QUE LA TEMPORADA PASADA A LAS MISMAS ALTURAS**

▲▲ Sobre estas líneas, Alonso con el McLaren Honda en aquel famoso Gran Premio de Japón de 2015 que el piloto español zanjó con un «GP2 engine» a través de la radio. Arriba, el box de Red Bull está remporada.

da debutara en Fórmula 1 un año antes de lo previsto para acelerar sobre el terreno la necesaria evolución. Todas las carencias de Honda se exhibieron en público. En ocasiones, Alonso se encargaba de meter el dedo en la llaga.

McLaren imprimía una enorme presión a una organización cuyo organigrama no reaccionaba con la velocidad necesaria, a lo que se sumaba el choque cultural entre ambas organizaciones: la de un equipo británico forjado en la capacidad de respuesta fulminante que exige la Fórmula 1, y la de una multinacional japonesa con sistemas de gestión y organigramas corporativos con diferente velocidad de reacción.

La reedición de los míticos ochenta que Ron Dennis prometió quedó reducida a una procelosa travesía del desierto que empañaba el prestigio del mayor fabricante de motores del mundo en todo tipo de divisiones –automóvil, aviación, náutica...-. Los pa-

trocinadores de McLaren fueron abandonando el barco uno tras otro, algunos con décadas de presencia en el equipo. En 2017, McLaren no tuvo otra opción que romper amarras a través de un costoso divorcio. Mientras tanto, Red Bull acechaba en la sombra, tomando nota de toda la experiencia entre McLaren y Honda. Ron Dennis siempre alegó que solo asociado a un gran fabricante –y no como cliente– era posible ganar en la Fórmula 1. Quemada su relación con Renault, el fabricante de bebidas austríaco decidió convertirse en ese socio preferente que no pudo ser McLaren.

Las divergencias culturales y empresariales se convirtieron en una importante lección para Red Bull. El fabricante austríaco ofreció a Honda un entorno de menor presión y mayor comprensión para su trabajo. Pero los motores nipones aún estaban lejos de competir incluso con el propulsor francés que se desterraba de Milton Keynes. Se diseñó así una pri-

mera temporada de transición con Toro Rosso, equipo dirigido por Franz Tost, con amplia experiencia personal en Japón quien, por ejemplo, llegó a introducir una serie de seminarios para sus empleados con el fin de que se familiarizaran con la cultura japonesa a todos los niveles.

Durante 2018 el panorama en Toro Rosso no fue demasiado diferente al experimentado con McLaren, aunque en un ambiente totalmente opuesto. Para empezar, el equipo italiano no creaba expectativas como un histórico como McLaren, ni tampoco contaba con una figura con la dimensión mediática –y la consiguiente presión que suponía– de un Fernando Alonso. Pero antes de la pausa veraniega de 2018 Brendon Hartley ya había montado en su monoplaza seis cámaras de combustión, cuando el máximo permitido son tres, cinco MGU-K –dos reglamentarios– y otros tantos turbos, dos más de los permitidos. Para acelerar la progre-

sión antes de llegar al primer equipo, desde la mitad del pasado campeonato Helmut Marko dio permiso expreso a Honda para utilizar a Toro Rosso como ‘conejiillo’ de Indias. En la primera carrera de 2019, Australia, Max Verstappen lograba el primer podio para Honda.

La presente temporada también confirma una progresión que también está influyendo en la de Red Bull según avanza el presente campeonato. Verstappen ha logrado ya dos victorias –casi la tercera en Hungría–. El primer abandono del holandés en 2019 se produjo en el Gran Premio de Bélgica, pero por un error de pilotaje: aún no se ha retirado por avería de motor esta temporada. Quizás un buen ejemplo de dicha evolución conjunta se escenificó en el pasado Gran Premio de Gran Bretaña, poco después de la victoria en Austria.

Red Bull arrancó la temporada con un RB15 lejos de Ferrari y Mercedes, “un coche

complicado de pilotar, de ventana operativa muy estrecha”, reconocía Christian Horner tras el Gran Premio de Bahrein. “El diseño del coche se debía a la falta de rendimiento del motor de nuestro antiguo socio, así que teníamos que diseñar un monoplaza pensando en la eficiencia”, justificaba el propio Helmut Marko. Pero mientras Adrian Newey corregía el tiro con el chasis, Honda también progresaba con su unidad de potencia. Hasta el punto de que el propio Verstappen reconocía que gracias a la fiabilidad y prestaciones de la unidad de potencia nipona el equipo téc-

nico pudo desarrollar con más acierto su chasis. Silverstone exige aerodinámica y motor eficientes. Allí, Max Verstappen se enfrentó de tú a tú con Leclerc y Vettel, cuyos monoplazas disfrutaban de la mejor velocidad punta de la parrilla. Como recordaba el holandés, el RB15 había pasado de las siete décimas respecto a la pole en 2018 –con Renault– a tan solo dos en 2019. “Hemos encontrado un buen compromiso entre velocidad de paso por curva y en recta”, sentenciaba. En Hungaroring, solo la brillante estrategia de Mercedes en los

compases finales de la carrera evitó el tercer triunfo de Red Bull y Honda. Al llegar la pausa veraniega, Red Bull contaba con 105 puntos más que el año anterior a las mismas alturas, y ello a pesar del inferior rendimiento de Pierre Gasly, como confirmaba su sustitución tras las vacaciones estivales. La evolución de Honda no es solo el producto del trabajo de sus ingenieros destinados a la Fórmula 1. El fabricante japonés se ha sometido a una reestructuración interna para dotarla de mayores medios y flexibilidad operativa. Así, el programa de Fórmula 1 se ha

independizado de otras divisiones internas. Hoy, Masashi Yamamoto dirige el proyecto, pero no las actividades deportivas globales de Honda, como era el caso con sus predecesores, lo que producía cuellos de botella operativos. Por otro lado, también influye la generación de técnicos. “Tenemos una base británica y otra japonesa de ingenieros, y esta no tenía experiencia en la pista, han mejorado poco a poco”, explica Toyoharu Tanabe.

El departamento de Fórmula 1 también ha recibido la ayuda de otras áreas dentro de la empresa, especialmente la división aeronáutica Honda Jet, que contribuía el pasado año a resolver algunos de los problemas con la MGU-H –recuperación térmica de energía–, uno de los grandes puntos débiles de la unidad de potencia nipona. Este año, la misma división ha mejorado específicamente el turbo. Además de la sustancial mejora en la fiabilidad, es consenso en la Fórmula 1 que el rendimiento de Honda está casi a la par con Renault, y no demasiado lejos de Mercedes, aunque sin igualar aún a sus rivales en los mapas específicos para sesiones de entrenamientos.

“Me quedo sin palabras cuando pienso en los esfuerzos tan grandes de todo el personal de Honda que está involucrado en la Fórmula 1, siempre creyeron en sí mismos y nunca se rindieron para alcanzar la victoria de hoy”, explicaba el CEO de Honda, Takahiro Hachigo, tras la victoria de Austria. No le faltaba razón al recordar estos años. Ahora, el fabricante japonés parece haber superado su particular Rubicón para iniciar otra etapa en la Fórmula 1. Como apuntaba Hachigo tras la primera victoria en Spielberg: “ganar el título con Red Bull”. Los ejecutivos de Honda se llevaron la botella de champán de la victoria lograda por Max Verstappen en Austria. La dejaron expuesta en la recepción de su sede en Japón.

MATRICULACIONES EN EUROPA

NEGATIVA COMPARACIÓN CON UN AGOSTO DE 2018 INFLADO POR EL WLTP

Según los datos de los fabricantes europeos (Acea), agosto cerraba con -8,4 % (1.041.856 unidades); un pésimo resultado, consecuencia del excepcional crecimiento de ese mes de 2018 (31,2 %) por la entrada en vigor del nuevo test de emisiones WLTP, que potenció buenos precios y ofertas para dar salida los modelos y versiones que no podrían ser vendidos a partir de septiembre por incumplir la nueva normativa.

Como se puede comprobar en el cuadro, España (-30,8 % y la mayor caída de la UE) y Francia (-14,1 %) son los mercados con descensos de dos dígitos entre los cinco grandes, en un 'top ten' en el que destaca el importante despegue de Suecia (+19,5 %). El negativo es también el signo mayoritario fuera de ese 'top ten', a excepción de Hungría (+20,8 %), Grecia (+24,3 %), Lituania (+11,5 %), Croacia (+6,7 %), Bulgaria (+1,5 %) y Letonia (+0,8 %), el penúltimo de los 27 de la UE.

Con la suma de agosto, la demanda en los ocho primeros meses del año se sitúa en poco más de diez millones y medio de unidades, con una reducción de ventas del 3,2% y Alemania con el único positivo de las diez primeras, aunque el aumento no sea demasiado significativo -ver cuadro-.

En el reparto de los 1.041.856 coches y todoterreno vendidos en agosto, Mercedes

sale especialmente beneficiada, aupándose hasta la segunda posición del ranking mensual, tras subir sus operaciones un 13,8% sobre la cifra alcanzada en 2018 y desplazando a Renault, con un significativo descenso. Y en el listado de marcas que superaron las 20.000 unidades en el mes, las únicas subidas las consiguen cuatro de las diez más vendidas en la UE, mientras que a los descensos de dos dígitos de VW y Renault -ver cuadro- se unen el -26 % de Fiat y el -47,3 % de Nissan, con 34.736 y 22.480 coches respectivamente.

Los datos de la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles (Acea) también trasladan a los Grupos la desaceleración de los mercados, con 285.894 unidades y -7,7 % para VW, que lidera mes y acumulado (2.611.233 y -4,5 %); se impone a PSA (149.453, -5,1% y 1.723.687, -0,4 %, respectivamente) y Renault (106.978, -23,6 % y 1.124.913, -4,7 %). La cuarta plaza mensual es para Daimler (717.36 y +23,2%), por delante de Hyundai (69.241 y -2,5 %), Ford (58.773 y +2,3 %), BMW (55.960 y -5,4 %), FCA (52.855 y -26,6 %), Toyota (51.004 y +0,1 %) y Nissan (22.480 y -47,3 %). En el acumulado Hyundai aparece cuarto (697.954 y -0,1 %), seguido por FCA (659.242 y -12,1 %), BMW (647.136 y +0,1 %), Ford (643.395 y -5,0 %), Daimler

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Agosto	%19/18	Enero/Agosto	%19/18
VW	124.404	-13,7	1.184.110	-7,6
MERCEDES	59.550	+13,8	566.260	+3,2
RENAULT	59.265	-38,2	711.316	-11,9
FORD	58.773	+2,3	643.395	-5,0
AUDI	57.973	-8,3	520.262	-7,4
PEUGEOT	56.618	-2,8	655.879	-2,1
SKODA	55.377	+5,7	503.947	+1,4
OPEL	51.689	-6,7	591.502	-2,8
TOYOTA	47.672	-1,4	484.338	+1,1
DACIA	46.445	+7,8	406.711	+10,5

LOS MAYORES MERCADOS

	Agosto	%19/18	Enero/Agosto	%19/18
ALEMANIA	313.748	-0,8	2.495.536	+0,9
FRANCIA	129.257	-14,1	1.467.924	-3,0
REINO UNIDO	92.573	-1,6	1.519.016	-3,4
ITALIA	88.939	-3,1	1.325.162	-3,0
ESPAÑA	74.490	-30,8	883.649	-9,2
POLONIA	48.107	-15,2	375.504	-0,1
BÉLGICA	47.936	-11,9	403.534	-5,8
HOLANDA	34.230	-16,3	293.892	-10,9
AUSTRIA	29.888	-12,7	237.225	-8,3
SUECIA	29.477	+19,5	221.016	+15,9
EU	1.041.856	-8,4	10.520.238	-3,2
EFTA	32.313	-13,8	310.661	-3,2
EU + EFTA	1.074.169	-8,6	10.830.899	-3,2

(638.089 y +3,9 %), Toyota (518.575 y +1,9 %) y Nissan (263.143 y -27,3 %), que también en esta lista completa los diez grupos que más venden en los 27 mercados de la UE.



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

PRECIOS

	PVP	Descuento
1.0 T-GDi Concept	22.800 €	6.100 €
1.0 T-GDi Drive	23.600 €	5.873 €
1.0 T-GDi Tech	26.100 €	5.873 €
1.0 T-GDi Emotion	28.100 €	5.873 €
1.4 T-GDi Drive	24.600 €	5.873 €
1.4 T-GDi Tech	27.100 €	5.873 €
1.4 T-GDi Tech DCT	28.800 €	5.873 €
1.4 T-GDi Emotion	29.100 €	5.873 €
1.4 T-GDi Emotion DCT	30.800 €	5.873 €
1.6 T-GDi Emotion	33.050 €	5.873 €
1.6 T-GDi Emotion DCT	34.750 €	5.873 €
1.6 CRDi Concept 115 CV	24.000 €	5.651 €
1.6 CRDi Drive 115 CV	24.800 €	5.651 €
1.6 CRDi Tech 115 CV	27.300 €	5.651 €
1.6 CRDi Emotion 115 CV	29.300 €	5.651 €
1.6 CRDi Drive 136 CV	25.400 €	5.651 €
1.6 CRDi Tech 136 CV	27.900 €	5.651 €
1.6 CRDi Tech DCT 136 CV	29.900 €	5.651 €
1.6 CRDi Emotion 136 CV	29.900 €	5.651 €
1.6 CRDi Emotion DCT 136 CV	31.600 €	5.651 €

KIA

Una amplia gama para el XCeed

El nuevo crossover coreano llega al mercado con una carga tecnológica que lo convierte en el más avanzado de su categoría en ese apartado, y un descuento directo de hasta 3.773 euros que, con los algo más de dos mil por financiación, sube la rebaja hasta 6.100 euros. Promoción que deja en 16.700 euros el acceso a este modelo, con 20 versiones para elegir. A la venta en los concesionarios de la marca, cuenta con los siete años de garantía Kia o 150.000 km. El nuevo XCeed, que completa la gama Ceed -5 puertas, familiar Tourer y shooting brake ProCeed-, destaca por su amplio interior y espacio de carga. También destaca por los dispositivos de seguridad avanzada, asistencia

al mercado con una carga tecnológica que lo convierte en el más avanzado de su categoría en ese apartado, y un descuento directo de hasta 3.773 euros que, con los algo más de dos mil por financiación, sube la rebaja hasta 6.100 euros. Promoción que deja en 16.700 euros el acceso a este modelo, con 20 versiones para elegir. A la venta en los concesionarios de la marca, cuenta con los siete años de garantía Kia o 150.000 km. El nuevo XCeed, que completa la gama Ceed -5 puertas, familiar Tourer y shooting brake ProCeed-, destaca por su amplio interior y espacio de carga. También destaca por los dispositivos de seguridad avanzada, asistencia

potencias de 115 y 136 CV, el más limpio con ese combustible fabricado por la marca. Salvo el T-GDi 1.0, que solo está disponible con caja manual, todos los propulsores se combinan con cambio manual de seis marchas o automático de doble embrague de siete DCT, que incorpora de serie levas en el volante.

OPEL

UN PIVE DE MARCA

Un mínimo de 3.500 euros adicionales a la tasación de su usado recibirá el cliente que decida cambiar su viejo vehículo por un Opel nuevo si la operación la realiza antes de que finalice este mes de septiembre, cuando acaba el Pive de la marca alemana. Con estos incentivos Opel ayuda a la renovación del vetusto parque de turismos español, aportando modelos más seguros y respetuosos con el entorno, ya sean electrificados, diésel o gasolina. Eficientes motores de combustión, que cuentan con la etiqueta ambiental C.



HYUNDAI

CONEXIÓN PARA TODOS SUS MODELOS

Comenzando por la familia Ioniq, la marca coreana ofrecerá BlueLink Connecte Car Services en todos sus modelos. La aplicación permite verificar el estado del vehículo, activar funciones como bloquear y desbloquear las puertas a distancia o saber que el coche ha quedado abierto. Las opciones se amplían en los eléctricos, con la posibilidad de poner la climatización, cargar la batería, verificar su estado o establecer un programa de carga desde la distancia.



CONTINENTAL

Conectado, autónomo, fiable y eléctrico

Conti C.A.R.E. es un sistema de tecnología integral que, gracias a los sensores integrados en la estructura del neumático, transmite datos de la profundidad de la banda de rodadura, posibles daños, temperatura y presión. Información especialmente útil para la conducción eléctrica y autónoma, en escenarios de movilidad individual o compartida. El nombre elegido para denominar esa solución (C.A.R.E.) son las siglas en inglés de Conectado, Autónomo, Fiable y Eléctrico, las cualidades del nuevo sistema de control, que conecta la tecnología de las ruedas con las características de

rendimiento deseadas, transmitiendo el resultado de su evaluación continua del estado del neumático a la aplicación web ContiConnect Live, lo que facilita una gestión eficiente de la movilidad para flotas modernas de 'robo-taxi'. Otras ideas innovadoras de Continental son la adaptación de la presión mediante bombas integradas en la rueda y la futura llanta modificada, que reduce las vibraciones generadas durante la conducción.

►► Sensores integrados en la estructura de la rueda transmiten los datos del neumático.



NISSAN

El nuevo Juke apuesta por el 1.0 turbo

La segunda generación del Juke ya está a la venta, con una edición especial, la Premiere Edition, que por 28.850 euros ofrece todo el equipamiento y tecnología disponible en el nuevo modelo. Son sesenta unidades ligadas a carrocería negra metalizada y techo y personalización exterior Fuji Sunset (rojo), que firma su exclusividad con el número de serie en una placa conmemorativa. Como al resto de los Juke -Nissan limita la oferta a un único motor-, lo impulsa el DIG-T turboalimentado de 1,0 litros y tres cilindros de gasolina de 117 caballos, asociado al nuevo cambio automático DCT de doble embrague y siete 7 marchas, con levas en el volante. La oferta se completa con coa

acabados que, por 1.400 euros, sustituyen el cambio manual de seis marchas de serie por la transmisión automática DCT. Muy bien equipado desde la versión de acceso, destacan las tecnologías de información, entretenimiento y asistencia al conductor del nuevo modelo, que mejora esos acabados con packs y opciones, como el Comfort (450 euros), Design (300 euros) y Connect (550 euros)

para el Acenta, o el Technology (800 euros con cambio manual y 1.300 euros con el DCT) para N-Connecta u Tekna&N-Design.

PRECIOS

Visia	19.900 €
Acenta	20.850 €
N-Connecta	22.400 €
Tekna&N-Design	24.550 €
Premiere Edition	28.850 €

Doble embrague DCT 71.400 €



CITROËN

CRECE LA GAMA JUMPER

Worker, para el transporte de materiales y circulación por todo tipo de terreno, en ocasiones de difícil acceso, y Driver, concebido para largos recorridos en entregas diarias en zonas urbanas y extrurbanas, son las versiones con las que Citroën amplía la oferta de la Jumper. Modernizada e inspirada en los profesionales, también incorpora nuevos equipamientos y motorizaciones, ofreciendo una gran variedad de carrocerías.



GAS LICUADO

MÁS COCHES DE GLP

La asociación de las compañías relacionadas con el Autogas (GLP) muestra su satisfacción por el incremento de las matriculaciones de vehículos impulsados por este combustible alternativo, que superan de enero a agosto las de todo 2018. De hecho, las 19.645 unidades vendidas suponen +62,6% sobre esos ocho meses de 2018 y la cifra más alta alcanzada en España. Además, por cada eléctrico se matriculan cuatro de GLP.

PRECIOS

Gama alta	
220 DI-D 6AT Motion Cab. doble	36.100€
220 DI-D 6AT Kaiteki Cab. doble	40.100€
Gama profesional	
220 DI-D M-Pro Cab. sencilla	29.250€
220 DI-D M-Pro Cab. doble	31.100€
220 DI-D 6AT M-Pro Cab. doble	32.600€



MITSUBISHI L200, más avanzado y tecnológico

Uno de los modelos con más tradición y fiabilidad entre los pick-up es el L200, que aumenta su atractivo con un radical cambio de imagen, mejoras en el chasis, interior renovado y una avalancha tecnológica avanzada. También estrena el nuevo y más eficiente diésel 220 DI-D con 150 caballos de potencia y la reducción catalí-

tica selectiva (SCR), que opera mediante AdBlue. Se une a una caja manual de seis relaciones o automática con convertidor de par, que ahora presenta seis velocidades y es de serie en los acabados más completos Motion y Kaiteki, dedicados a un uso más recreacional; se pueden gestionar con palanca o levas en el volante.

También se refuerza la seguridad con la inclusión de elementos como control de ángulo muerto, alerta de tráfico trasero, sistema de mitigación de colisión frontal con frenada de emergencia, cámara de visión periférica de 360 grados o asistente de mitigación de aceleración no intencionada, que se unen a la oferta anterior: alerta de salida de carril, asistente de arranque en pendientes, control de estabilidad del remolque...

FIAT

Acabado Sport para el 500X

La gama del 500X, hasta ahora integrada por Urban y Cross, crece con la llegada del Sport, la versión más deportiva y potente de la renovada familia italiana. Se ofrece con el color exclusivo Rojo Seduzione y cuenta con el 1.3 FireFly Turbo de 150 caballos, con cambio automático DCT, pero también puede equiparse con el gasolina 1.0 y el Multijet 1.6, ambos con 120 CV. Con un precio que parte de 17.000 euros, una de las novedades más importantes de esta versión tope de gama es la suspensión exclusiva, que reduce 13 mm la altura de Urban y Cross.

Modificación que se complementa con la opción de montar los nuevos neumáticos de 225/40R19 y llantas de aleación de 19 pulgadas de diseño especial. Detalles en

gris titanio, faros con tecnología LED, elementos interiores en rojo o sistema Uconnect de 7 pulgadas con navegador por satélite marcan la distinción.



PRECIOS

320d	45.950€
320d xDrive	48.300€
330d xDrive	58.200€
330i	49.250€
330i xDrive	51.850€



BMW

El Serie 3 más familiar

Con un precio 2.000 euros por encima de la berlina equivalente y 2.250 euros más que el 320d, se inicia comercialización de la

segunda carrocería de la Serie 3, el Touring, que ofrece 500 litros de maletero con sistema de raíles antideslizamiento opcionales, sistema que estrenó la última generación del X5. Además, la luneta trasera se abre de forma independiente y puede incorporar la innovadora luz BMW Laser, convirtiéndose en el primer Touring que

ofrece esa opción. Cuenta con un completo equipo de serie, en el que no faltan cambio automático Steptronic, llantas de aleación de 17 pulgadas, faros LED, volante deportivo de cuero y multifuncional, climatizador Trizone, accionamiento automático del portón trasero, control de distancia en aparcamiento delantero y trasero y Active Guard Plus.

HONDA

Ya hay precio para el eléctrico e

El primer eléctrico de batería de producción en serie de la marca japonesa comercializado en Europa ha abierto la cartera de pedidos en el mercado español, aunque las primera entregas no están previstas hasta el verano de 2020. Es el Honda e, que se mueve con un motor eléctrico de alta potencia disponible en dos versiones: Básico, de 100 kW (136 CV), y Advance, con 113kW (154 CV), que además de en potencia gana en equipamiento, con una batería que, a pesar de ser unas de las más pequeñas de su clase, ofrece hasta 220 kilómetros de autonomía y se carga al 80 % en 30 minutos; distancia más que perfecta

para los desplazamientos urbanos diarios para los que está pensado este modelo sencillo y funcional dotado con las más modernas tecnologías, como el sistema de retrovisores por cámara, que sustituye los espejos tradicionales. Los precios indicados por Honda -34.800 euros el Básico y 37.800 el Advance- no contemplan planes de estímulo a la compra de Gobierno y autonomías, ayudas como el MOVES, imprescindibles para el desarrollo y crecimiento de la movilidad eléctrica.

PRECIOS*

e Básico 136 CV	34.800€
e Advance 154 CV	37.800€

* Sin incentivos y ayudas



MERCEDES-BENZ

eVito, la furgoneta ecológica

La versión eléctrica de la furgoneta que Mercedes fabrica en la planta de Vitoria ya está a la venta en las carrocerías furgón y tourer -hasta nueve plazas-. Las impulsa el motor de 85 kW, con 116 caballos, alimentado por una batería de iones de litio ubicada bajo el piso para no restar habitabilidad y espacio de carga -1.016 kilos de carga útil el furgón largo-. Se carga en seis horas y su capacidad, 41 kWh -35 kWh disponibles- proporciona autonomía para 150 kilómetros. Las baterías también se pueden cargar en movimiento, dado que al acelerar o frenar la rotación mecá-

nica se convierte en energía eléctrica, con un avanzado sistema de recuperación pro levas, que permite al conductor influir en el

grado de recuperación. Disponible en octubre desde 439€/mes con mantenimiento, hay una gama de servicios y productos llave en mano para que el cliente solo tenga que preocuparse del negocio.

Tourer PRO Larga: 44.400€
Extralarga: 45.024€
Furgón Largo: 42.900€
Extralarga: 43.518€



NORTHGATE

NUEVO CONSEJERO DELEGADO EN ESPAÑA

Jorge Alarcón es el nuevo consejero delegado de Northgate Renting Flexible, la división española del operador líder en movilidad profesional en Europa, Northgate PLC. Alarcón asume sus nuevas responsabilidades avalado por su experiencia en dirección general, operaciones y estrategias de empresas internacionales, tras más de veinte años dedicado al desarrollo corporativo, financiero y empresarial. Alarcón releva a Fernando Cogollos, que se incorpora al consejo general de la matriz en Inglaterra como consejero no ejecutivo.



FIAT

RENTING EN LA RED

Con el lanzamiento de su E-Commerce de renting en Internet, Fiat se convierte en el primer fabricante de automóviles en España que vende directamente en internet a través de un proceso de comercio electrónico completamente digitalizado. Un proceso, que se apoya en la tecnología y soluciones de Leasys, la compañía de renting de FCA, y simplifica la compra en tres pasos en la web del fabricante. El servicio se inaugura con una oferta de lanzamiento para el 500 Star: 230 €/mes, 36 meses y diez mil kilómetros. La cuota incluye Iva, seguro todo riesgo sin franquicia, mantenimiento, neumáticos asistencia en carretera y gestión de multas.



EUROSOL
RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com

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



Ya se puede vender V.O online, descubre cómo



Cuando más del 50 % de las ventas se realizan fuera de horario comercial un canal de ventas online de V.O. se vuelve imprescindible.

Los hábitos de los clientes han cambiado y, con ello, se ha impuesto una nueva ruta de compra: Internet. Desde Baicars, tenemos claro que la compra exitosa de V.O. parte de los elementos visuales (fotos y vídeos), la experiencia online y la seguridad con la que se tratan los datos sensibles.

Coches más visibles que nunca.

Baicars se implica en dar una imagen de alta calidad de los coches que se encuentran en venta en su canal. El cliente tiene que ver cada detalle, tanto por dentro como por fuera.

Por ello en la web se encuentran vídeos y fotos 360° tanto del exterior como del interior del vehículo con la finalidad de que el comprador tenga toda la información para la decisión de la compra.

Prioridad en experiencia de usuario óptima.

En pocos pasos se puede comprar un coche. Además, el comprador puede ver todas las garantías que se ofrecen, lo que incluye el precio Baicars y cómo es la entrega final del vehículo en un solo vistazo.

Datos y pagos de usuario seguros.

Sin seguridad en el proceso de pago, no hay compra. La pasarela de pago de Baicars es completamente segura y los datos del usuario no van a ser compartidos bajo ningún concepto,

cumpliendo con la G.D.P.R en todo momento. Hemos desarrollado un proceso de venta de vehículos de ocasión con el que damos todas las facilidades y, además, generamos beneficio al Concesionario. Somos expertos en venta online y gracias a nuestro sistema, los coches de ocasión se venderán con el mínimo esfuerzo por parte del Concesionario.

¿Cómo es el proceso de venta en Baicars?

Empezamos con la selección de coches para incluirlos en baicars.es basándonos en los diferentes perfiles de nuestros clientes potenciales junto con el Concesionario.

Una vez seleccionados, nos encargamos de realizar inspección del vehículo y reportaje fotográfico de este. ¡Te ofrecemos la comodidad para que no tengas que trasladar los coches! Publicamos toda la información en nuestro canal online y, además, en portales especializados en venta de V.O.

Así mismo, para ganar atractivo a la venta, hacemos una comunicación directa en la que se incluyen acciones tácticas personalizadas para atraer la atención de los compradores. Disponemos de un equipo comercial que da seguimiento a todo el proceso, ocupándose de solucionar cualquier duda.

Finalmente, una vez cerrada la compra, nos encargamos de realizar todas las gestiones para realizar la entrega personalizada y una breve explicación del vehículo donde el cliente de-

CONFORTAUTO

SUPERPRECIOS POST VACACIONES

La Operación Retorno de Confortauto Hankook Masters ayuda a los conductores a llevar el coche bien calzado, porque ofrece una gran selección de neumáticos de la marca coreana a excelentes precios. Es el caso del Hankook Ventus Prime3 K125 205/55 R16 91V, «con el equilibrio perfecto de deportividad y seguridad, con prestaciones mejoradas para cubrir las necesidades de los conductores más exigentes», que se vende por 55,95 euros. También hay precios adaptados a todos los bolsillos en Pirelli, Michelin, Bridgestone, Continental, Goodyear, Laufenn, Sailun o Insa Turbo.



GRUPO VW

LA POSVENTA SE ADAPTA AL FUTURO

Los desafíos de la digitalización y la movilidad eléctrica impulsan la adaptación y ampliación del negocio de posventa emprendidas por el grupo alemán, que tiene previsto incrementar ventas y beneficios en ese área de negocio; a pesar de que los costes de mantenimiento de un eléctrico son un 20-30 % más bajos que los de un vehículo convencional. En esa línea se encuadra la adaptación del Centro de Piezas de Recambios Originales de Kassel a las nuevas exigencias con un almacén para baterías de alto voltaje para eléctricos. Se une el impulso a la fidelización del cliente, con la digitalización de los procesos de venta y la interconexión entre vehículos.



LA FLEXIBILIDAD COMO PIEZA CLAVE

¿Hacia dónde va la nueva movilidad empresarial?

Estamos en la era de la movilidad. Los profesionales demandan una oferta de servicios 100% flexible y adaptada a su negocio, al sector y al momento en el que lo requieren. Servicios como el renting, con un crecimiento interanual de casi el 14%, que se han convertido en una opción necesaria e imprescindible para muchos de ellos, debido a todas sus ventajas, ya que cubre cualquier necesidad sin tener que llevar a cabo grandes inversiones o pensar en el futuro incierto. Una cobertura que debe ser total en cuanto a servicio y que ofrezca todas las facilidades de contratación, mantenimiento y gestión.

Dentro de la movilidad profesional, hay que poner el foco en pymes y autónomos, un mercado que se ha multiplicado por 5 en los últimos tres años, al preguntarse los operadores: ¿qué necesitan y qué les preocupa en materia de movilidad? La primera necesidad es encontrar una seguridad económica: una solución que no suponga un desembolso inicial demasiado elevado, con el que puedan tener una mejor financiación y planificar mejor tesorería, así como conseguir ahorro y controlar el gasto. Además, los profesionales necesitan un asesoramiento de confianza, la comodidad de llegar a un acuerdo con el operador elegido y que, una vez firmado el mismo, la empresa de movilidad continúe con el seguimiento y control de la flota y que puedan obtener información cualitativa y cuantitativa de los vehículos contratados. No solo con eso, las empresas demandan unos vehículos de última generación que les ayuden a conseguir la mayor comodidad y optimización del trabajo durante

su jornada laboral, que en algunos casos es prolongada. También un vehículo adaptado al sector de la empresa: si necesita espacio para su carga como repartidor, si se encuentra en una región en la que requiera un vehículo todoterreno como en los servicios forestales o si, por ejemplo, un trabajador autónomo debe asegurar su entrada en Madrid Central todos los días. El renting crece a dos dígitos, y la previsión del 20% para este 2019, es gracias a operadores como Northgate Renting Flexible, una compañía que ofrece soluciones de movilidad innovadoras y adaptadas a la oferta de transporte profesional. Su apuesta es la experiencia cliente y la oferta de un servicio integral, fácil, rápido y personalizado, adecuado a la decisión del consumidor de pago por uso. Pero ¿con qué cuenta Northgate que le hace único? Como empresa, está comprometida con la economía sostenible y ofrece renting flexible de vehículos de trabajo no contaminantes, complementos tecnológicos, que mejoran la seguridad y la calidad del servicio, y una línea de negocio de VO que permite aumentar el ciclo de vida de los vehículos.

De hecho, la importancia de las empresas de renting en materia de movilidad eficiente es impresionante: más del 33% de las matriculaciones totales de eléctricos registradas en el pasado agosto provienen de estas, según la AER (asociación española de renting de vehículos). La inversión realizada por Northgate para que los clientes dispongan de un vehículo de última generación, más eficientes con el medio ambiente, y con los últimos avances en tecnología, es funda-

mental para garantizar la seguridad y la eficiencia en la conducción y movilidad empresarial. La innovación y la tecnología siempre van de la mano en Northgate, consciente de que los sistemas telemáticos, el big data y una flota conectada son fundamentales para agilizar los trámites derivados del uso de un vehículo de renting y, sobre todo, para liderar la movilidad eficiente y segura. El ahorro económico es otra de las claves fundamentales en el auge del renting en la movilidad empresarial, y por el que más del 60% de las pymes deciden optar por esta modalidad de tenencia de vehículos frente a la compra tradicional.

Al confiar la movilidad de su negocio a Northgate, la pequeña empresa y el autónomo, además de evitar los múltiples gastos que acarrea la compra tradicional como la financiación, impuestos, seguros y mantenimientos; desde el punto de vista fiscal, convierte al renting en un gasto más en la cuenta de resultados, pudiendo deducir así la cuota hasta el 100%. Así el usuario consigue un alto ahorro financiero, que puede llegar a ser de hasta un 45% frente a la compra tradicional, y un enorme ahorro de tiempo en gestión de flota (seguros, reparaciones, revisiones, etc.).

UNA FLOTA ADAPTADA Una de las necesidades más importantes que tiene un profesional a la hora de elegir un operador es la variedad de vehículos que pone a su disposición. ¿Cuál es la necesidad de movilidad? ¿qué vehículos necesito ahora? ¿cuáles puedo llegar a necesitar?, son cuestiones

que definirán la tipología de vehículos profesionales que requiere cada negocio. Northgate acompaña al cliente desde el primer momento en el que contacta con la compañía, le asesora y recomienda el vehículo óptimo. Además, esas necesidades pueden variar con el tiempo, y Northgate está preparado para ello, ofreciendo la posibilidad de cambiar su vehículo gracias a la modalidad de renting flexible. Dispone de una flota de 52.000 vehículos de trabajo: furgones y furgonetas, turismos, todoterrenos, SUV, isotermos y frigoríficos o sanitarios, entre otros. Además, cuenta con una infraestructura única: toda la gama está disponible en las 27 delegaciones con las que cuenta en España y las unidades pueden ser entregadas



de manera inmediata. Junto a esta ventaja, su red de talleres propios hace posible el reacondicionamiento de los vehículos devueltos para que estén operativos para nuevas contrataciones lo antes posible.

SOLUCIONES A MEDIDA:

Northgate es pionero en la modalidad de renting flexible, TotalFlex. Esta solución de movilidad permite total adaptación al negocio de cada cliente, sin permanencia ni compromisos, desde un mes para cualquier plazo. Además, ofrece las soluciones de Renting +12 y Renting +24 para periodos definidos. Cualquiera de ellos ofrece vehículo de preentrega, de sustitución y seguro a todo riesgo.

Pero el servicio no termina aquí. Los vehículos que siguen cumpliendo con los criterios establecidos una vez finalizado el ciclo de alquiler pasan a su área de venta de VO, Northgate Ocasión.



¿Buscas empleo?

Asesor comercial (Oviedo) Asesor Comercial (Cirona)
Asesor Comercial (A Coruña) Chapista (A Coruña)
Gestor de Cuentas (Madrid)

Mándanos tu CV a seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f



HONDA CR-V HÍBRIDO O HYUNDAI TUCSON 48V

Luis Alberto Hernández

Recurro a ustedes porque me estoy volviendo un poco loco con las explicaciones tanto de amigos como lo que veo en algunas páginas web. Sólo tengo claro que tanto el Honda CR-V híbrido como el Hyundai Tucson diésel de 185 CV híbrido tienen la etiqueta ECO, que es lo que me importa. Pero me dicen que el Tucson no es exactamente un híbrido, aunque lo pone en la web de la marca. Vivo cerca de Madrid, por eso es prioritario la etiqueta ECO, y supero los 25.000 kilómetros anuales, por eso prefiero diésel de momento, aunque me dicen que los híbridos de gasolina son muy eficientes. Me gustaría saber su opinión y que me explicaran si el Hyundai es o no un híbrido. Muchas gracias.

RESPUESTA

No nos extraña el 'lío', aunque el resultado en ambos es el mismo porque los dos modelos presumen de etiqueta medioambiental ECO. Y los dos son híbridos, si tenemos en cuenta que tanto el Honda CR-V como el Hyundai Tucson recurren a un motor de combustión y a otro eléctrico en su funcionamiento. Pero a partir de ahí... todo es diferente.

El vehículo japonés recurre a un sistema híbrido 'tradicional', mucho más sofisticado que el empleado por Hyundai, —y otras marcas como Audi, Mazda, Kia...—, que monta un sistema de hibridación ligera o suave. La diferencia pasa por la capacidad de la batería y la tensión nominal. En el CR-V el fabricante no ha desvelado esos datos, pero en modelos similares, como el Toyota Rav4, la capacidad de la batería ronda los 1,59 kW y la tensión es de 245V. En el Tucson la batería de polímeros de iones de litio ofrece 0,44 kW de capacidad y 48V de tensión.

Como adivinarás, el rendimiento del sistema híbrido no es igual. El CR-V tiene capacidad para circular en modo exclusivamente eléctrico, apenas un par de kilómetros en el mejor de los casos, pero puede porque la capacidad de la batería se lo permite. Además, la potencia del motor eléctrico es de 184 CV.



CARTA DE LA SEMANA

En el caso del Tucson el sistema de 48 V alimenta un motor eléctrico de apenas 16 CV, que sirve de apoyo al motor térmico en fases de aceleración, principalmente. En ningún caso este vehículo rodará con el sistema eléctrico exclusivamente. En el Honda sí y, además, cuando apoya al propulsor de gasolina lo hace con más contundencia debido a su mayor potencia. En los dos modelos la batería se carga por efecto de la frenada regenerativa.

El sistema de 48 V es mucho más sencillo y asequible pero, de momento, ha conseguido el certificado ECO. Quizás más adelante cambien las cosas, pero hoy por hoy se beneficia de las mismas ventajas medioambientales.

Aclarado este punto, suponemos que sabrás que el Tucson 48V lo puedes combinar, además de

con el motor 2.0 CRDi de 185 CV, con el bloque 1.6 CRDi de 116 o 136 CV. El más potente te obliga a la tracción total y al cambio automático con convertidor de par de ocho relaciones. En el CR-V 2.0 i-MMD Hybrid la transmisión es automática de una sola relación y puedes elegir entre tracción delantera o total. Esta última recurre a un embrague multidisco que conecta con un diferencial trasero. En otros modelos híbridos la tracción total suele recurrir a un segundo motor eléctrico, sin que haya una conexión física entre los dos ejes.

Por tu kilometraje anual el diésel es más adecuado para ti y, si gran parte lo haces por carretera, el Tucson te rentará más a nivel de consumos, pues homologa de media 6,8 litros, frente a los 7,3 de su rival.

engranar la tracción total se bloquea el diferencial central. Esta solución es muy eficaz en conducción 'off road', pero en asfalto seco obliga a un desgaste tan brutal como innecesario de las piezas. De hecho, si se abusa en ese escenario se puede llegar a romper algún elemento.

FRENOS DE DISCO O DE TAMBOR
Alfonso Arenas
Es cierto que hay modelos compactos que montan

tambores de freno en las ruedas traseras, que son eficaces de cara a la frenada, pero no deja de ser una solución para abaratar costes. De hecho, esos modelos, cuando montan motores más potentes, suelen ya sustituirlos por los frenos de disco. La razón es que estos últimos son más progresivos al frenar y tienen una menor tendencia a bloquearse, además de gozar de una refrigeración más efectiva y un desgaste más uniforme. En definitiva, es mejor solución.

CONSULTAS RÁPIDAS

4X4 SIN DIFERENCIAL CENTRAL ELECTRÓNICO

José Luis Marcos

Puede resultar peligroso, pero es más un caso de fatiga de las distintas piezas. Actualmente la inmensa mayoría de los vehículos dotados con tracción total cuentan con un diferencial central que regula el reparto del par entre ambos ejes en función de las necesidades de cada momento. Es cierto que todavía quedan algunos modelos, de perfil muy todoterreno, que al

CONSULTAS RÁPIDAS

¿ES DISTINTO EL LÍMITE DE VELOCIDAD PARA UN VEHÍCULO MIXTO?

Efectivamente, teniendo en cuenta que el vehículo mixto es un automóvil especialmente dispuesto para el transporte, simultáneo o no, de mercancías y personas hasta un máximo de 9 plazas, incluido el conductor, y en el que se puede sustituir eventualmente la carga, parcial o totalmente, por personas mediante la adición de asientos, los límites de velocidad son menores que para un turismo.

Por ello, es muy importante conocer que se está conduciendo un vehículo catalogado como vehículo mixto —además de por las características, también constará en la tarjeta de inspección técnica— para ajustar la velocidad al límite fijado para este tipo de vehículos, que como se ha indicado es inferior al límite existente para los turismos o motocicletas. Así, el límite para los vehículos mixtos en autopistas o carreteras convencionales con un arcén pavimentado de más de 1,50 metros de ancho será de 90 km/h; y en el resto de las vías, fuera de poblado, será de 80 km/h.

BUENA PREGUNTA

HAY QUE CEDER EL PASO A LOS VEHÍCULOS QUE LLEGAN POR LA DERECHA, PERO HAY EXCEPCIONES

¿Quién tiene preferencia de paso en una intersección sin señalizar?

RESPUESTA

Siempre que exista una intersección que no tenga señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los vehículos que se aproximen por su derecha.

No obstante, respecto a esa norma general se regulan ciertas excepciones. Así, siempre tendrán derecho de preferencia de paso:

- Los vehículos que circulen por una vía pavimentada frente a los procedentes de otra sin pavimentar.
- Los vehículos que circulen por raíles tienen derecho de prioridad de paso sobre los demás usuarios.
- En las glorietas, los que se hallen dentro de la

vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquellas.

- Los vehículos que circulen por una autopista o autovía tendrán preferencia de paso sobre los que pretendan acceder a aquella.

En cualquier caso, hay que recordar que, incluso aunque se goce de prioridad de paso, ningún conductor deberá penetrar con su vehículo en una intersección o en un paso para peatones o para ciclistas si la situación de la circulación es tal que, previsiblemente, pueda quedar detenido de forma que impida u obstruya la circulación transversal. Por último, se debe señalar que no cumplir con la normativa sobre la preferencia de paso será una infracción catalogada como grave y, por tanto, sancionada con multa de 200 euros e, incluso, la pérdida de 4 puntos.



UN AÑO O SEIS MESES EN EL CASO DE LOS PROFESIONALES

Si se pierde el carné por la pérdida total de puntos por segunda vez, ¿cuánto tiempo se tiene que estar sin conducir?

RESPUESTA

La pérdida por segunda vez, o en las sucesivas veces del carné, por la pérdida total de puntos, cuando se produzca dentro de los 3 años siguientes a la recuperación de la anterior pérdida, supondrá que el plazo en el que deberá estarse sin conducir sea de un año para los conductores normales, y de 6 meses para los profesionales (quienes consten en su contrato laboral como conductores o quienes sean autónomos del transporte). Hay que recordar que, tras el tiempo obligatorio sin conducir, en cada uno de los casos, el conductor deberá realizar un curso de sensibilización

y reeducación vial —con una duración de 24 horas—, posteriormente, superar el correspondiente examen teórico; en estos casos, el carné obtenido tendrá 8 puntos, que pasará a ser de 12 puntos transcurridos 2 años sin ser sancionado con alguna nueva multa con pérdida de puntos. Por tanto, resumiendo, en contestación a la pregunta, se debe destacar que, cuando se produce por primera vez —o pasados 3 años desde la primera o sucesivas— la pérdida total de puntos, el tiempo que se debe estar sin conducir es de 6 meses para los conductores normales y 3 meses para los profesionales; pero como hemos señalado anteriormente, cuando la nueva pérdida se produce dentro de los 3 años siguientes a la pérdida anterior, el tiempo aumentará hasta 1 año para los conductores normales y 6 meses para los conductores profesionales.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGALITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Llegan los motores TDI a Volkswagen y Audi

La inyección directa diésel comenzaba a popularizarse en el Grupo VW. Audi 80 y Volkswagen Golf demostraban sus virtudes en dos pruebas a fondo esta semana.

La factoría de Seat en Martorell, inaugurada unos meses antes, estaba a punto de recibir la producción del Toledo, uno de los modelos clave de la marca. La proliferación de todoterrenos y 4x4 en el mercado nos llevaba a publicar unas páginas especiales en las que dar consejos y recomendaciones sobre el uso responsable de estos vehículos tam-



LA PORTADA

Nº 567

FECHA

30-8-1994

HABLAMOS DE

La tecnología de inyección directa encarnada en los TDI del Grupo Volkswagen protagonizaba nuestra portada con las pruebas del Volkswagen Golf y el Audi 80 Avant. Junto a ellos, el Mercedes C280, un sedán de lujo para entrar a la gama de la marca de la estrella.

bién para preservar el medio ambiente.

El gran tema de la semana era la llegada de la inyección directa a los motores diésel, con los que se conseguía una gran rebaja en sus consumos. El Grupo Volkswagen lideraba esta tecnología con sus motores TDI. Y para calibrar sus posibilidades, probábamos a fondo dos de sus modelos.

El Volkswagen Golf 1.9 TDI (90 caballos y

2,6 millones) nos sorprendía por su mínimo consumo -6,1 /100 km en nuestra prueba- y su poder de recuperación.

Además, el Audi 80 Avant, con el mismo motor brillaba en el apartado del consumo y el del comportamiento dinámico.

El tercer modelo probado era el Mercedes C 280; un gasolina de 193 CV para compensar tanto ahorro de los diésel.



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

Renault Twingo, los primeros 15.000 km

El pequeño utilitario francés se había puesto en nuestras manos para una prueba de larga duración. Después de 15.000 kilómetros seguíamos a toda máquina con el Twingo.

Otro pequeño modelo -sobre todo por la marca a la que pertenecía- era gran protagonista. Mercedes anunciaba el desarrollo del Clase A, su primer modelo de dimensiones utilitarias del que veíamos una

primera aproximación a sus rasgos definitivos.

Otra novedad, que descubríamos en unas fotos espía era el imponente Porsche 911 Carrera Turbo con 10 caballos más, hasta llegar a los 370, bajo su



LA PORTADA

Nº 568

FECHA

6-9-1994

HABLAMOS DE

capó trasero. Otra novedad, la llegada a Peugeot de la versión sedán de su compacto el 306, un modelo de elegante línea y gran maletero disponible con motores de hasta 123 CV en diésel y gasolina.

Para la comparativa elegíamos dos berlinas de representación alemanas. Por un lado el Audi A6 2.6 (150 CV y 4,8 millones de pesetas) y por otro el Opel Omega 2.5i (170 CV y 4,4

millones). Del Audi nos gustaba el rendimiento del motor y su confort de marcha. Y en el Opel resaltaba también el confort y el diseño de su carrocería.

Por último, la prueba de fiabilidad con el Renault Twingo que llegaba a los 15.000 kilómetros. El pequeño utilitario francés que brillaba por su sorprendente habitabilidad era además un viajero incansable.

La primera incursión de Mercedes en el segmento compacto sería con el Clase A que la marca de la estrella anunciaba y del que mostraban un primer prototipo, protagonista de nuestra portada. Junto a él el Peugeot 306 Sedán, versión de tres volúmenes del compacto del león y los 15.000 km del Twingo.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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

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

GAMA SUV PEUGEOT

NUNCA LOS SUV HABÍAN LLEGADO TAN LEJOS



SUV PEUGEOT 2008



SUV PEUGEOT 3008



SUV PEUGEOT 5008

GRIP CONTROL
PEUGEOT i-Cockpit®
MODULARIDAD

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

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

Gama SUV: Valores WLTP: Consumo de carburante (l/100 km) mínimo y máximo de 4,8 a 8 en ciclo combinado - Emisiones CO₂ (g/km) WLTP: mínimo y máximo de 127 a 186 en ciclo combinado. Valores NEDC: Emisiones CO₂ (g/km) de 93 a 131. Más información en la sección WLTP de la página web de peugeot.es (<https://wltip.peugeot.es>)