

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.763 del 8 al 21 de octubre de 2019

8 480002 030168 01763

GAMA HÍBRIDA ENCHUFABLE

Al volante

TFSIe DE AUDI


**A7 SPORTBACK,
Q5, Q7, A8**

CONDUCCIMOS EL NUEVO PEUGEOT 208

► Desde
13.200 euros

► Gasolina,
diésel y
eléctrico de
136 CV

► Instrumentación
en 3D


4 PRUEBAS


Peugeot 508 163 CV
BlueHDI 160 EAT8

150 CV Skoda
Scala 1.5 TSI DSG



218 CV Lexus
ES 300h F Sport



258 CV
Volkswagen Amarok
V6 TDI Aventura





Tiguan TSI 130

desde 250€/mes*

My Renting

- Seguro a todo riesgo
- Mantenimiento incluido
- Estrena coche cada 4 años



* Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Tiguan Edition 1.5 TSI 96kW (130CV). 48 cuotas de 250 € (IVA no incluido). Entrada: 4.060,71 € (IVA no incluido). Kilometraje: 10.000 km/año. Incluye mantenimiento, reparaciones y seguro a todo riesgo sin franquicia. No incluye cambio de neumáticos. Para otras versiones o equipamientos, consulta con tu Concesionario Volkswagen. Oferta válida hasta 31/10/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Tiguan Sport con opcionales. Emisión de CO₂ (g/km): 147-210 (NEDC 125-162). Consumo medio (l/100 km): de 5,7 a 9,0.

volkswagen.es/quierountiguan

Al detalle



EL REY APUESTA POR EL AUTOMÓVIL

A falta de un Gobierno que salga de las elecciones y de sus planes para el automóvil, sector fundamental en la economía española, de lo que no se puede dudar es del apoyo de la Corona a este sector. El Rey Felipe VI impulsa esta semana a dos grandes fabricantes instalados en España. Opel –y el Grupo PSA– y Renault son anfitriones del monarca. En ambos casos, además, por el mismo motivo, poner en marcha la producción de dos modelos clave para ambas marcas y para nuestra industria. En Figueruelas, el nuevo Opel Corsa y su versión eléctrica. Y en Valladolid, el Renault Captur en su nueva generación. Un apoyo muy de agradecer.



LEXUS CUMPLE 30 AÑOS

Solemos felicitar a las marcas cuando cumplen su centenario. Pero en este caso está más que justificado celebrar 30 años de existencia. Porque en solo tres décadas la marca japonesa se ha convertido en referencia mundial del lujo y la calidad de fabricación y del servicio al cliente. Felicidades.

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: M30.247.983

© Motor 16, Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Adiós a dos amigos

Nos han dejado Germán López Madrid y Alfonso de Salas, dos personas muy cercanas siempre a esta casa que, cada uno en lo suyo, contribuyeron al desarrollo del país y de este sector.

Se nos han ido dos grandes y queridos amigos, incondicionales de esta revista: Germán López Madrid y Alfonso de Salas. Cada uno en lo suyo, además de excelentes personas, fueron brillantes e inquietos profesionales que, con sus conocimientos y firmes convicciones, contribuyeron de forma importante al desarrollo y evolución de este país. Tuve la suerte de compartir con ellos diferentes momentos y etapas de la vida en los que se podía hablar y debatir de todo, desde trabajo, periodismo, política, economía y, siempre, con mayor intensidad, nuestro querido mundo del automóvil.

En este sentido, resumir la vida de Germán López Madrid, hombre clave en el desarrollo de la automoción en España, requeriría un espacio mayor. Estuvo siempre vinculado a este sector. Siguió los pasos de su padre (Germán López Pérez de Castrillón), que fue el empresario que puso en marcha la distribución de los vehículos Volvo en todo el territorio nacional. Un camino que seguiría, y superaría con creces, López Madrid. Durante más de 20 años ha sido el presidente y la figura clave que ha puesto a la firma sueca en el prestigioso lugar que ocupa en la actualidad. Además, junto al cargo de Senior Advisor de Volvo Car Corporation Group, era presidente de Aniacam (Asociación de Importadores), presidente de la Fundación CEIM para alumnos con altas capacidades y presidente de ICADE (antiguos alumnos de la Universidad Pontificia de Comillas). Entre sus numerosas condecoraciones destaca la de Gran Comendador de la

Estrella Polar, la más alta distinción que otorga el rey de Suecia a empresarios no suecos. Ha sido un gran referente, como dirigente y empresario, que luchó siempre por defender y conseguir lo mejor para su país y para el sector del automóvil que tanto adoraba.

Conoci a Alfonso de Salas Castellano hace más de 36 años en la preparación y posterior lanzamiento de esta revista. Fue un director general decisivo y apasionado con el proyecto y, junto a Tomás Cavanna –primer director– y Félix Lázaro –asesor de dirección–, reunió un equipo de profesionales que, contagiados por el entusiasmo general, fuimos capaces de sacar adelante un Motor 16 que era diferente a todo lo que había en el quiosco. El argumento era hacer periodismo del motor, publicar lo que una serie de poderes no quería y hacer que fuera rentable para no depender de nadie y ser un hermano digno de Cambio 16 en el mundo del automóvil. Motor 16 no sólo se consolidó, sino que su éxito en un tiempo récord

se convirtió en un revulsivo para toda nuestra competencia. Tuve la fortuna de seguir mi relación con el que siempre consideré un notable y decisivo gestor de prensa. El tiempo ha demostrado las innumerables cualidades de un magnífico editor (Motor 16, Diario 16, El Mundo, El Economista) que vivió para poner en marcha y hacer posible publicaciones de todo tipo y condición.

Hasta siempre, Germán y Alfonso. Os echaremos mucho de menos.

Germán López Madrid ha sido un hombre clave en el desarrollo de la automoción en España, responsable de poner a Volvo en el prestigioso lugar que ocupa en la actualidad y un referente a la hora de luchar por lograr lo mejor para el país y para el sector. En cuanto a Alfonso de Salas, decisivo en la creación del proyecto de Motor 16, el tiempo ha demostrado las innumerables cualidades de un magnífico editor que hizo posible publicaciones de todo tipo y condición.

NUEVO OPEL CORSA-e SIMPLEMENTE ELÉCTRICO

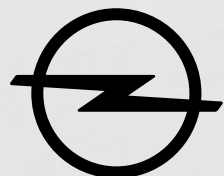
- Hasta 330 km de autonomía.¹
- Batería cargada al 80 % en 30 minutos.²
- Sonido mínimo, potencia máxima.



RESÉVALO AHORA EN **OPEL.ES**

¹ Dato de autonomía preliminar y determinado conforme al ciclo de medición WLTP, según los Reglamentos R (CE) N° 715/2007 y R (UE) N° 2017/1151. La homologación CE y el Certificado de Conformidad aún no están disponibles. Los valores previos pueden diferir de los valores oficiales finalmente homologados. La autonomía en la conducción diaria puede variar y depende de factores como el estilo de conducción practicada, las características de la ruta, la temperatura exterior y el uso de la calefacción/aire acondicionado/climatización previa del interior.

² Valor teórico calculado en base a una autonomía previa de hasta 330 km (ciclo WLTP). En un cargador rápido de corriente continua (CC) y 100 kW. Nivel de carga alcanzado comenzando con la batería descargada. El tiempo de carga puede variar según el tipo y potencia del punto de carga, la temperatura exterior y la temperatura de la batería.





RENAULT
Passion for life

Nuevo Renault CLIO

Diseñado para vivir



Pantalla Multimedia
de 23,6cm (9,3")



Cargador inalámbrico



Sistema de audio BOSE

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.

Renault recomienda **elf**

f t i YouTube renaul.es

VALDERRAMA MASTERS

SUMARIO

Nº 1.763 • 8 a 21 de octubre 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

8.- QUÉ PASA

VOLVO XC40 ELÉCTRICO

La marca sueca empieza a desvelar detalles del SUV cien por cien eléctrico... y cien por cien seguro.

8.- SSANGYONG TIVOLI

La firma coreana renueva uno de sus modelos más populares.

10.- PEUGEOT BOXER 4X4 CONCEPT

Para vivir aventuras con toda la familia y en cualquier lugar.

12.- SPACETOURER THE CITROËNIST CONCEPT

Un nuevo camperizado de Citroën se ha presentado en París.

14.- CUATRO RUEDAS PEUGEOT 208

La familia '200' de Peugeot -205, 206, 207 y 208- ha vendido más de 22 millones de unidades. El nuevo 208 debe seguir ese éxito.

18.- BMW SERIE 1

El nuevo BMW Serie 1 cambia por completo, incluida la plataforma, ahora con tracción delantera.

20.- GAMA AUDI TFSIe

Audi inicia la comercialización de cuatro híbridos enchufables con etiqueta 0 de la DGT.

23.- MAZDA3 SKYACTIV-X

El innovador Skyactiv-X de gasolina corona la gama del Mazda3.

24.- HYUNDAI IONIQ

Hyundai revitaliza su exitoso Ioniq, que mantiene mecánicas híbrida, híbrida enchufable y eléctrica.

26.- OPEL GRANDLAND X

El Grandland X, ahora con motores más limpios y eficientes.

28.- RENAULT ZOE

Salto tecnológico gracias a una batería de 50 kW, que le brinda un alcance de hasta 395 kilómetros.

30.- AUDI RS Q3 Y RS Q3 SPORTBACK

Máxima deportividad para los SUV compactos de la marca de los aros.

32.- LEXUS ES 300H

Suave, silencioso y refinado con



LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 60

Busca tu marca

AUDI	20,30
BMW	18
CITROËN	12
HYUNDAI	24
LEXUS	32,55
MAZDA	23
OPEL	26
PEUGEOT	10,14,34
RENAULT	28
SEAT	44
SKODA	38
SSANGYONG	8
VOLKSWAGEN	42
VOLVO	8

18



23



24



30



28

un toque picante que convence en esta dinámica versión F Sport.

34.- PEUGEOT 508 2.0 BLUEHDI 160 GT LINE

Muy equilibrado, anda casi como el diésel de 180 CV pero gasta menos.

38.- SKODA SCALA 1.5 TSI 150 FIRST EDITION

El Scala corona su gama con este motor de consumo real bajísimo.

42.- VOLKSWAGEN AMAROK V6 TDI AVENTURA

Un pick up de gama alta para circular como un turismo más.

44.- BAJO LA LUPA SEAT ARONA TGI

El SUV de GNC sigue sorprendiendo.

46.- LA SEMANA

48.- LA MOVILIDAD DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

De la mano de Iberdrola te ofrecemos las últimas novedades en torno a la movilidad eléctrica.

50.- + INTERESANTE EMILIO HERRERA, PREMIADO

El responsable de Kia Motors Europa recibe el 'Abrazote de Manolo', el premio de los jurados españoles del 'Car of the Year'.

52.- A LA ÚLTIMA

55.- 30 AÑOS DE LEXUS

En solo tres décadas, ya es referencia mundial del lujo.

56.- DE CARRERAS MUNDIAL DE RALLYS

La victoria de Tanak en Gales podría poner fin al dominio de Ogier.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

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

GENOVATION GXE

Utilizando la base de un Corvette, pero reconvertido en deportivo eléctrico, el Genovation GXE acaba de batir el récord de velocidad, al superar los 354 km/h. El GXE tiene un motor eléctrico con 800 CV y cambio automático de doble embrague y 7 marchas.



HYUNDAI H2 XCIENT FUEL CELL

Desde ahora a 2025 Hyundai Hydrogen Mobility espera traer no menos de 1.600 camiones eléctricos X2 Xcient de pila de combustible. Justo cuando esté lista la planta de hidrógeno verde en Suiza.

CADILLAC CT4

Antes de que termine el 2019 los concesionarios estadounidenses comenzarán a vender el Cadillac CT4 sedán, recién presentado. Contará con tracción trasera o total, y ofrecerá dos motores turbo, de 240 y 313 CV, este último asociado a la versión CT4-V.



RENOVACIÓN DEL AUDI RS4 AVANT

Adoptando los cambios del nuevo A4, esta versión deportiva mantiene los 450 CV del motor V6 biturbo, que le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos y alcanzar 280 km/h de velocidad punta.

Volvo XC40 Eléctrico

Llega el **primer eléctrico** de la marca sueca

El próximo 16 de octubre Volvo va a presentar su primer modelo cien por cien eléctrico. Es una versión 0 emisiones del Volvo XC40, un modelo que ya nació preparado para acoger el sistema de electrificación y que aún así conserva el elegante lenguaje de diseño propio de la marca. Y la batería, integrada bajo el piso del coche, no resta nada de espacio al interior. Además, al contar con un motor eléctrico más pequeño que el que

utilizan los XC40 de gasolina o diésel, esta versión 0 emisiones tiene un compartimento de carga frontal ubicado debajo del capó delantero que proporciona alrededor de 30 litros de espacio de carga adicional. En el interior, el eléctrico sueco estrena una nueva interfaz diseñada de forma específica para este tipo de vehículos, que informa al conductor de todo lo concerniente al estado de la batería. La parrilla delantera se ha

rediseñado al no necesitar aire de refrigeración, y en el XC40 será del mismo color de la carrocería e incluirá discretamente los sensores de los nuevos sistemas ADAS de ayuda a la conducción. Además, se ofrecerán ocho colores exteriores, incluida una nueva opción 'Sage Green', para que el propietario personalice su XC40 Eléctrico aprovechando el techo negro de serie. Se desconocen los datos técnicos de esta versión.



▶▶ La batería del XC40 irá situada en el piso del coche, y el motor va delante. A diferencia del XC40 con motor de explosión —derecha—, el eléctrico tendrá una parrilla específica lisa.

▼ El motor eléctrico, situado en el frontal, ocupa mucho menos espacio que uno de explosión, lo que libera espacio para un pequeño espacio de carga de 30 litros.



PARA PENSAR

5.000

Millones de euros serán los que invierta Maserati en sus nuevos modelos eléctricos

Maserati iniciará en 2020 su electrificación con el modelo Ghibli, su primer híbrido. Después llegará un superdeportivo y un SUV electrificados. Y el GranTurismo y el GranCabrio también serán híbridos.

EL PUNTAZO

A partir del año que viene Mazda pondrá a disposición de los equipos privados que lo soliciten este Mazda3 TCR de carreras, con una potencia de 355 CV y una estética exterior espectacular.



SsangYong Tivoli

Cambio de **imagen y motores** actualizados

El modelo más vendido de SsangYong, el Tivoli, recibe un lavado de cara importante en el exterior, nuevos interiores mucho más completos y una renovación mecánica que abarca la llegada de dos nuevos propulsores de gasolina y diésel. Exteriormente, las modificaciones más profundas pueden apreciarse en la parte trasera, zona donde se suele arriesgar más a la hora de aportar novedades. Pero los cambios más importantes los encontramos en el interior y a nivel técnico. El nuevo Tivoli aumenta la calidad

tanto de terminación como de materiales. Y ya incluye equipamientos que destacan por su sofisticación, como la gran pantalla configurable tras el volante o la pantalla central táctil de 8 pulgadas compatible con Androide Auto y Apple Car Play en los acabados más completos. En general, el rediseño y la nueva colocación de los mandos permiten ganar en ergonomía y seguridad. Y el nuevo climatizador automático tiene función memoria. La capacidad del maletero aumenta en 4 litros, hasta los 427 litros. Y son

nuevos los motores T-GDI de gasolina con 163 CV y el diésel e-XDI de 136 CV con tecnología Ad Blue. La seguridad se le sigue encomendando al sistema SsangYong SASS.

▶▶ La parte trasera del nuevo Tivoli adopta paragolpes, pilotos y portón trasero rediseñados.



Nissan iMk Concept

Con **nueva plataforma** para urbanos eléctricos

Nissan está dispuesta a revolucionar el segmento de los modelos urbanos en esta innovadora etapa eléctrica. Para ello va a presentar en el inminente Salón de Tokio su iMk Concept, un modelo que aunque exteriormente no aporta una gran revolución, si tenemos en cuenta lo activo que es este segmento 'kei car' en el país asiático, sí resulta vanguardista a nivel técnico y de diseño interior. Y es que el Nissan Intelligent Mobility ha permitido desarrollar este eléctrico que para Nissan representa el

de una sola pieza, parrilla delantera con luces y juego de faros interactivos, nuevo plataforma eléctrica... La ciudad nos depara todavía muchas sorpresas.



futuro del transporte urbano. Espejos retrovisores por cámaras, pantalla digital ampliable y de cristal líquido, asiento delantero

▶▶ El Nissan iMk Concept es un 'kei car' urbano y eléctrico que se adaptaría a la perfección a la ciudad.



UN BRZ MÁS SPORT

Subaru lanza una edición limitada a 20 unidades del BRZ, denominada Special Edition, que cuenta con amortiguadores SACHS, llantas, retrovisores y alerón en negro, y butacas de lanteras bicolor en Alcantara. Su precio es de 32.900 euros.



BMW X1 xDRIVE25e

BMW sigue extendiendo su estrategia electrificada con modelos como este nuevo híbrido enchufable, que presume de 220 CV de potencia conjunta y un consumo medio de sólo 2,0 l/100 km. La batería de iones de litio le otorga una autonomía eléctrica de hasta 57 kilómetros.

► La transformación convierte a este Peugeot Boxer en una vivienda que puede llegar a cualquier sitio por su capacidad 4x4.



Peugeot Boxer 4x4 Concept

Un compañero para ir al fin del mundo

El Peugeot Boxer es un fiel aliado desde hace años en materia profesional, donde su extensa gama permite realizar todo tipo de trabajos. Hasta ahí lo conocido, porque si el especialista Bravia Mobil decide transformarla, el resultado es este espectacular vehículo. Toma la base del Boxer con carrocería larga y aprovecha un espacio de 10 metros cuadrados enfocado a los clientes más aventureros. Homologa tres plazas y en su interior alberga hasta cuatro zonas diferentes: cocina-comedor, dormitorio, cuarto de baño y el puesto de conducción. La tapicería es exclusiva para este vehículo y com-

bina materiales nobles, como la piel Alcantara, con otros reciclados. Su capacidad para llegar prácticamente a cualquier sitio se basa en un sistema de tracción total puesto a punto por Dangel. Pueder circular en 2WD y 4WD, y presenta un bloqueo del eje trasero para retos 'off road' de más calado. Además, monta neumáticos BF Goodrich e incrementa la altura al suelo tres centímetros delante y cinco detrás. El motor diésel BlueHDi de 165 CV se asocia a un cambio manual de seis relaciones. Y al llegar al destino podemos disfrutar de una canoa y una bicicleta eléctrica Peugeot.

Vision Mercedes Simplex

Homenaje al primer vehículo 'moderno'

En 1901 la marca alemana sorprendió en el Race Week de Niza con el Mercedes 35 PS, considerado como el primer vehículo moderno que anunciaba una nueva era. El Vision Mercedes Simplex recuerda ese hito modelo histórico con este atractivo concept. Se respeta la construcción de entonces, con ruedas separadas de la carrocería, ausencia del parabrisas o una parrilla con marco en oro rosado que contempla en su interior una pantalla 3D que muestra información sobre el estado del vehículo. El interior de este biplaza de corte futurista, pero sencillo a la vez, se inspira en la náutica y el motociclismo, con un cuadro que ofrece sólo la información justa para que el conductor se centre en la carretera.

► Columna de dirección casi vertical, ruedas separadas de la carrocería, ausencia de parabrisas... un homenaje al Mercedes 35 PS.



5 AÑOS GARANTÍA ASISTENCIA MANTENIMIENTO



seat.es/arona

SEAT URBAN VEHICLES® SEAT Arona. Por 13.990 €.

Sujeto a financiación.

Siempre eliges ciudad.

Si tu día libre perfecto es un día lleno de cosas por hacer, la ciudad es tu mejor plan. Vívela con tu SEAT Arona, tu SUV con Full LED, Asistente de aparcamiento automático, Cámara de visión trasera y Cuadro de mandos Digital Cockpit.



Consumo medio combinado de 3,8 a 4,2 Kg/100 Km [GNC] y 4,6 a 6,6 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO₂ de 104 a 150 g/km. [Valores WLTP]. Emisiones ponderadas de CO₂ de 98 a 114 g/km. [Valores NEDC]. Imagen acabado SEAT Arona FR con opcionales. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT Arona 1.0 TSI 70 kW [95 cv] St&Sp Reference EDITION por 13.990 € para clientes particulares que entreguen un vehículo de ocasión de más de 3 años de antigüedad, y 6 meses de pertenencia, a nombre del comprador del vehículo nuevo o familiar 2º grado o pareja legal. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Financial Services incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/10/2019 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Bank GmbH S.E según condiciones contractuales un capital mínimo de 11.990 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Bank GmbH S.E [ver las condiciones contractuales]. Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT.



PANAMERA 10 YEARS EDITION

Porsche celebra el décimo aniversario del lanzamiento del Panamera con esta atractiva edición especial, que presenta detalles de diseño exclusivos y se rodea de un equipamiento de serie más completo en materia de confort y dinámica. Está disponible en Panamera 4 y Sport Turismo con 300 CV, y con sus respectivas versiones E-Hybrid, de 462 CV. El precio arranca en los 127.230 euros.



▶▶ En el interior pueden dormir dos personas y presume de una oficina conectada con el mundo exterior. Contempla tracción total si se desea.



SpaceTourer The Citroënist

El 'concept' de Citroën más aventurero

Este atractivo vehículo fue una de las grandes atracciones durante la última cita del Salón de los Vehículos de Ocio celebrado hace unos días en París. Responde al nombre de SpaceTourer The Citroënist Concept, y es la apuesta de la marca francesa en el segmento de los 'van' multifunción. Se trata de un 'camping-car' puesto a punto por Citroën, la segunda marca automovilística preferida por los amantes de este tipo de vehículos en nuestro continente. El código de colores es en blanco y negro, con algún matiz en rojo. El techo sobreelevado permite a dos personas dormir a bordo y contempla un mueble

multimedia modulable que integra una oficina conectada y una pantalla de televisión. También en el interior queda fijada una práctica y exclusiva bicicleta desarrollada por Martone. El propulsor es un bloque turbodiesel BlueHDi de 150 CV asociado a una caja manual de seis velocidades. En un vehículo de estas características es frecuente abandonar el asfalto; y por eso puede contar con una distancia al suelo sobreelevada, así como un eficiente sistema de tracción total desarrollado por el especialista Dangel, un colaborador habitual de Citroën en el ámbito 4x4.



El Bentayga Híbrido rinde 449 CV

Primeras unidades del 'plug in' de Bentley

Ya se han producido las primeras entregas del esperado Bentley Bentayga híbrido, uno de los modelos SUV más lujosos del mercado y el más eficiente de la gama británica. La combinación del motor V6 de gasolina turboalimentado y el motor eléctrico ofrecen una potencia conjunta de 449 CV, y es capaz de circular en modo exclusivamente eléctrico durante 50 kilómetros.

Este ecológico modelo monta tracción total y es capaz de alcanzar los 254 km/h de velocidad punta, y a los clásicos programas de conducción Sport, Bentley, Comfort y Custom añade tres más, específicos, para esta variante 'plug in': EV Drive, Hybrid Mode y Hold Mode, la última para lograr las máximas prestaciones.



▲ Este nuevo modelo monta una batería de 17,3 kWh de capacidad que se puede cargar en dos horas y media. El consumo medio homologado es de 3,5 l/100 km.

Nuevo Hyundai KONA Híbrido eléctrico

Con conectividad Bluelink®.



programa MOVE smart desde

220 €/mes

47 cuotas de 220€
Entrada 6.199,00€
Última cuota 11.124,94€
T.A.E. 7,82%

- 5 años de garantía sin límite de km
- 5 años de asistencia en carretera
- 5 años de mantenimiento
- 5 años de actualización de mapas
- Compromiso de Devolución
- MyHyundai

El Nuevo Hyundai Kona Híbrido eléctrico llega para elevar el placer de conducir a otro nivel. Gracias a su tecnología inteligente y a su sistema de conectividad Bluelink®, podrás controlarlo con tu smartphone en todo momento. Además, con su innovador sistema **Find My Car**, también podrás encontrarlo cuando no te acuerdes dónde lo has aparcado. El Nuevo Kona Híbrido eléctrico llega para completar la Gama Hyundai Kona, siendo **Mejor Coche del Año en España 2019**. Y es que el nuevo miembro de la familia Kona te ofrece mucho más de lo que esperas de un coche híbrido.

Pero esto es solo el principio. ¿Estás listo? El futuro híbrido nos espera. ¿Qué es lo siguiente?



Gama Hyundai KONA HEV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 114-122. Consumo combinado (l/100km): 5-5,4. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Emisiones CO₂ (gr/km): 90-99 obtenidas según el ciclo NEDC correlado.

Ejemplo financiación Hyundai MOVE Smart para Kona HEV 1.6 GDI 104kW (141CV) KLASSE: Precio 23.890,00€. Entrada 6.199,00€. Importe solicitado 17.691,00€. Comisión formalización (3%): 530,73€ al contado. Plazo 48 meses. 47 cuotas de 220€, y una última cuota de 11.124,94€. TIN 6,50%, T.A.E. 7,82%. Importe total adeudado 21.995,67€. Precio total a plazos 28.194,67€. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Banco Cetelem S.A.U. PVP recomendado en Península y Baleares. Incl. IVA, transporte, impto. Matriculación, descuento promocional, aportación de concesionario, oferta de mantenimiento y Plan Cambio a Hyundai aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los 6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. No se incluyen los gastos asociados a financiación (Comisiones, Intereses o Programas de Seguro) que pueden consultarse en la web www.hyundai.es/configurador. Oferta válida hasta el 31/10/2019. Modelo visualizado: Kona HEV Style. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje y la de 8 años o 200.000 km. (lo que antes suceda) para la batería de alto voltaje, ofrecidas por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales, es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones del Programa Hyundai MOVE en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es/hyundaiMOVE.

EL 208 OFRECE ASISTENTES COMO CONTROL DE CRUCERO ADAPTATIVO CON STOP & GO, LECTOR DE SEÑALES, FRENADA DE EMERGENCIA...



Millones de razones

Desde que naciera el legendario 205 allá por 1983, Peugeot ha vendido 22 millones de unidades de una saga que continuó con 206, 207 y un 208 que ahora es relevado por este nuevo 208, más grande y tecnológico, con un diseño rompedor y disponible en gasolina, diésel... y eléctrico.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Peugeot repite nombre, pero poco más del 208 anterior hay en esta nueva generación ya a la venta en España que, por ejemplo, estrena plataforma –la CMP que emplean también el DS 3 Crossback y el nuevo Opel Corsa–, crece de tamaño hasta los 4,06 metros, introduce un diseño rompedor tanto por fuera como por dentro y apuesta por las nuevas tecnologías de manera radical. Porque, por ejemplo, ofre-

ce casi las mismas ayudas a la conducción que un 508 –salvo el Nighth Vision o la amortiguación pilotada–, pone en juego el moderno puesto de conducción i-Cockpit 3D –la clave está en una instrumentación de aspecto virtual, llamativa pero a la que conviene habituarse, y que valora poco la importancia del cuentavuel- tas– y adopta una versión cien por cien eléctrica –ver página 16– que, según Peugeot, podría copar un 10 por ciento de las ventas globales del 208.

Nuestro encuentro con el utilitario galo es en Lisboa, y desde allí viajaremos hacia el sur alternando autopistas, vías de montaña y áreas urbanas. Además, lo haremos usando todas las mecánicas del 208, disponible en diésel con 100 CV, y en gasolina con 75, 100 y 130 CV, al margen del e-208

eléctrico, cuyas entregas se iniciarán unos meses después. El nuevo 208 se diferencia fácilmente de su antecesor por el fresco diseño creado por Gilles Vidal y su equipo, destacando un frontal muy potente o una zaga recorrida de lado a lado por una banda horizontal oscura. Y con las llantas de 17

FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 75	PURETECH 100	PURETECH 130	BLUEHDI 100
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.	Delantero transv.
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	75 / 5.750	100 / 5.500	130 / 5.500	100 / 3.500
Par máximo (mkg/rpm)	11,3 / 2.750	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	25,5 / 1.750
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6v. / Aut. 8v.	Automática, 8 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	185/65 R15	195/55 R16	195/55 R16	185/65 R15
Peso en vacío (kg)	1.023	1.102 (Aut: 1.133)	1.165	1.126
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.055/1.745/1.430	4.055/1.745/1.430	4.055/1.745/1.430	4.055/1.745/1.430
Volumen maletero (l)	309	309	309	309
Capacidad depósito (l)	40	44	44	41
De 0 a 100 km/h (s)	14,9	10,9 (Aut: 11,9)	8,7	11,4
Velocidad máx. (km/h)	170	188	208	188
Consumo WLTP (l/100 km)	5,4	5,4 (Aut: 5,8)	5,6	4,2
Emisiones CO ₂ WLTP (g/km)	122	123 (Aut: 131)	127	109
Precios desde... (euros)	13.200	15.400	20.200	17.400

PRECIO DESDE

13.200 €

EMISIONES DE CO₂: DE 0 A 131 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Comportamiento y rendimiento. Caja EAT8. Versión e-208 eficaz. Tecnología y seguridad.

DEBE MEJORAR

Amplitud justa. Instrumentación. Plásticos. PureTech 130 sólo EAT8 y BlueHDI sólo manual.



La instrumentación es digital, configurable y muestra los datos en varias capas, a modo de hologramas, aunque el cuentavuel- tas se ve con dificultad. Y bajo la pantalla central hay una botonera de acceso rápido a diversas funciones.



El Drive Mode permite elegir entre los programas Normal, Eco y Sport, aunque en las versiones básicas sólo se ofrecen los dos primeros. La amplitud posterior resulta un tanto justa.

pulgadas de los GT –sólo disponible para el e-208– y GT Line, su imagen capta miradas a nuestro paso. Dentro sucede lo mismo, pues todo es nuevo. Si el anterior 208 fue el primer Peugeot con i-Cockpit –volante pequeño, instrumentación sobreelevada y pantalla central muy a mano–, ahora evoluciona para convertirse en el ya citado i-Cockpit 3D, aunque las versiones básicas tienen una instrumentación

analógica mucho menos vistosa y completa, pero sencilla de leer. Los asientos delanteros son cómodos, y en unos segundos alcanzamos la postura ideal en nuestro primer protagonista, que es la versión PureTech 130 EAT8 –el motor más enérgico de gasolina no se ofrece con caja manual–. Puestos a criticar, creemos que la calidad de plásticos debería ser algo mejor –su aspecto es bueno, pero casi todos son rígidos–, y tampoco brilla la am-

plitud en las plazas traseras, justa para dultos de estatura nórdica y más adecuados para dos o tres chavales. En cuanto al maletero, todas las unidades probadas montaban rueda de repuesto, de modo que el volumen real es de 265 litros; aunque siempre está la alternativa de aumentar el volumen a 309 litros pidiendo kit reparapinchazos. Y aún así, el 208 se queda por debajo del Clio, de los Ibiza y Polo... Nos ponemos en marcha y

todo mejora. Este es uno de los puntos fuertes de los pequeños Peugeot desde hace décadas y el segundo 208 no será la excepción, ya que el coche exhibe mucha agilidad en curva, una sólida frenada, una dirección precisa... Puede que no tenga la impresión de ‘súper aplomo’ de un Ibiza, o que el motor 1.3 TCe 130 del Clio empuje con algo más de ímpetu –es un cuatro cilindros y más grande–, pero el PureTech 130 EAT8 resulta



Maletero de 265 litros, más otros 44 litros debajo si pedimos kit reparapinchazos en vez de rueda de repuesto. En el e-208 disfrutamos de esos mismos 265 litros, pero bajo el suelo sólo hay 2 litros más.

LA CARGA DE LA BATERÍA PUEDE HACERSE EN 30 MINUTOS



►► De la gama presentada, el e-208 de mecánica eléctrica es la versión más potente y la que mejor acelera: 136 CV y paso de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos. La velocidad punta se ha limitado a 150 km/h y hay cuatro niveles de acabado: Active, Allure, GT Line y GT.

PEUGEOT e-208

Altas prestaciones y 340 kilómetros de autonomía

Lo habíamos probado ya unos kilómetros en circuito, donde constatamos su magnífico rendimiento y su dinamismo, pero nos faltaba por realizar un test en carretera que ahora acabamos de hacer. Vías muy planas y despejadas de tráfico al sur de Lisboa donde diseñamos una ruta –carreteras locales, algunas travesías...– que repetimos tres veces midiendo el consumo, y respetando siempre los límites de velocidad de cada tramo: primero a ritmo normal y en modo ECO –relaja bastante las reacciones del motor–, con un gasto de 15,3 kWh/100 km que serviría para cubrir más de 300 kilómetros reales entre recargas; y después a ese mismo ritmo pero en modo Normal, con un gasto de 16,2 kWh/100 km. Por último, ya en modo Sport, realizamos una conducción algo más ‘viva’, y ahí el promedio subió a 20,6 kWh/100 km. Nos volvió a convencer su agrado y aplomo –pesa 290 kilos más que el 208 PureTech 130 EAT8 pero tiene el centro de gravedad mucho más bajo–, así como los dos modos de retención al decelerar –D y B–, que se combinan con los tres programas de conducción.



FICHA TÉCNICA

	208 ELÉCTRICO
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.455
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.055 / 1.745 / 1.430
Maletero (l)	267
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
De 0 a 50 km/h (s)	2,8
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto (Wh/km)	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	340
Alcance máximo medio NEDC (km)	450
Carga rápida (100 kW)	30 minutos (al 80%)
Carga wallbox (11 kW)	5 horas
Carga wallbox (7,4 kW)	7 horas 30 minutos
Precios desde... (euros)	29.850

◀ Las entregas del e-208 comenzarán a principios de 2020, pero ya se pueden hacer pedidos. Su rendimiento nos ha parecido excelente.



►► Según la versión y las opciones elegidas, la pantalla central táctil puede ser de 5, 7 o 10 pulgadas. En GT Line y GT, las llantas de serie son de 17 pulgadas.

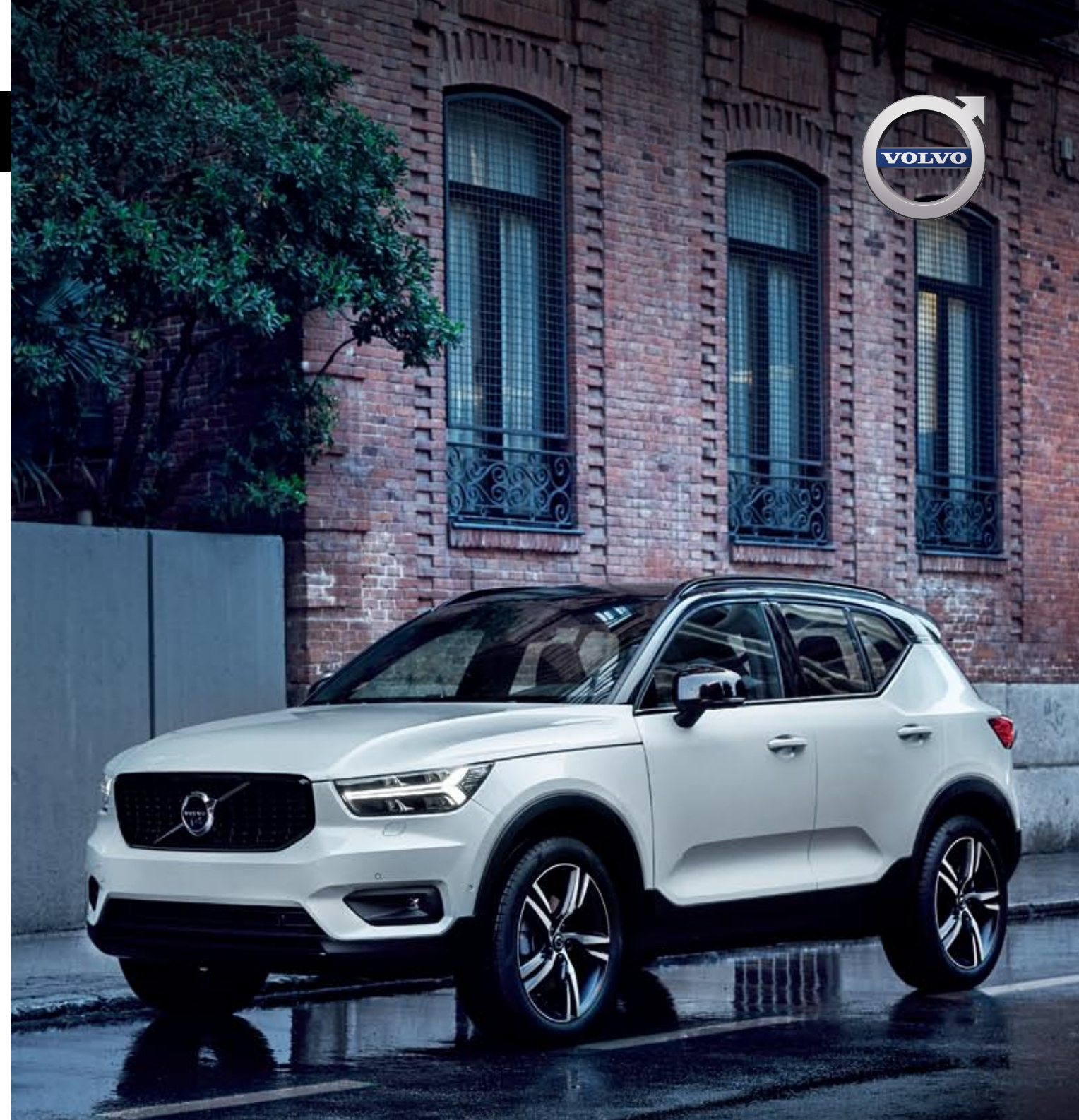


de lo más satisfactorio. Aunque, puestos a ser muy racionales, nos quedaríamos con el PureTech 100, también un 1.2 tricilíndrico turboalimentado,

pero que sí da a elegir entre manual –muy buen tacto de selector– y EAT8, y que presume de un empuje constante y progresivo. Así las cosas, el Pu-

reTech 75 –tricilíndrico 1.2 sin turbo– queda como una buena alternativa para la ciudad y su periferia, mientras que el diésel BlueHDi 100, que también

nos gustó por prestaciones y agrado –lástima que no lo haya automático–, debería ser la opción elegida por quienes priman el máximo ahorro.



VOLVO XC40 DESDE 295€/MES*

LA TRANQUILIDAD DE TENER TODO INCLUIDO CON VOLVO CAR RENTING

Mantenimiento integral, averías y reparaciones. Seguro. Asistencia 24h. Cambio de 2 neumáticos.



#VolvoXC40

Consumo mixto de 6,3l/100 km; Emisiones de CO₂ de 144 gr./km.

* Volvo XC40 T3 Manual 120 kW (163 cv). Cuota de 295 €/mes, IVA incluido, durante 48 meses y 10.000 kms al año. Pago inicial de 4.395€, IVA incluido. Oferta de renting válida hasta el 31 de diciembre 2019 en Península y Baleares. Disponible para otros plazos y kilometrajes. Las fotografías pueden no coincidir con la versión y/o equipamiento ofertado. Operación sujeta a validación de riesgo. El producto Volvo Car Renting es un servicio prestado por Arval Service Lease S.A.



Más deportivos

Ya está a la venta el nuevo BMW Serie 1 desde 28.800 euros. Y cambia por completo, incluida la plataforma, ahora con tracción delantera.

Andrés Mas || amas@motor16.com

BMW ha dado una vuelta total a su Serie 1 con dos objetivos prioritarios: llegar a un público más joven y recuperar la deportividad perdida. El compacto alemán parte de una nueva plataforma de tracción delantera que permite, entre otras cosas, aumentar algo el espacio interior. Además, la capacidad del maletero sube a 380 litros, 20 más que antes. El coche es ahora más alto y más ancho, aunque conserva la longitud. Y ya no habrá versiones de tres puertas.

El salpicadero se ha rediseñado por completo, manteniendo la calidad. El botón de arranque se traslada a la consola central junto a la palanca de cambios y se añaden equipamientos que hasta ahora no se contemplaban, como

el Head-up display, el control gestual, el asistente personal, el techo panorámico, el portón trasero eléctrico, el asistente de marcha atrás, la Digital Key —que permite abrir el coche y arrancarlo con el móvil— o los faros Full LED de serie en toda la gama. Sin embargo, las levas de cambio en el volante siguen siendo opcionales por un precio de unos 200 euros.

De momento la gama mecá-

nica está formada por dos motores de gasolina y tres diésel. Entre los primeros encontramos un 118i de tres cilindros con 140 CV y el M135i xDrive de cuatro cilindros y 306 CV. Mientras que en diésel la oferta comienza en un 116d de tres cilindros y 116 CV, continúa con un 118d de 150 CV y finaliza con el 120d xDrive de 190 CV, estos dos últimos con cuatro cilindros. El consumo



▲ La doble salida de escape trasera se asocia a los motores de cuatro cilindros, mientras que la salida individual está ligada a los de tres.

DESDE	28.800 €
EMISIONES OFICIALES: DE	100 A 162 g/km
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	
+	Calidad. Diseño y detalles muy deportivos. Rendimiento motores. Paso por curva ágil.
DEBE MEJORAR	
-	Suspensión demasiado firme y algo incómoda desde la versión básica. Levas de cambio en el volante opcionales.

más bajo lo logra el 116d, con una cifra de 3,8 l/100 km.

Conducimos el 118d de 150 CV, una versión bien insonorizada, con un interior desahogado y la calidad esperada. Pero notamos la firmeza de una suspensión cuyos tarados se han modificado para recuperar la deportividad perdida y compensar el tacto de un tracción delantera. El resultado es muy bueno si nos fijamos en el comportamiento, el aplomo y la dinámica, pero no tan bueno si tenemos que valorar la comodidad, pues incluso por autopista, a nada que el asfalto esté ligeramente rizado los pasajeros van a notar una excesiva firmeza y sequedad, que se multiplica en vías de segundo orden.

El motor de gasóleo de 150 CV, que junto al resto de diésel ha recibido importantes actualizaciones en el turbocompresor y el sistema de inyección directa 'common rail', reduce su consumo alrededor del 5 por ciento, y da gusto su empuje asociado al cambio Steptronic de 8 velocidades.



◀ El botón de arranque se encuentra ahora junto a la palanca de cambios. Y se gana espacio tanto en las plazas traseras como en el maletero.



PIENSA HÍBRIDO CONDUCE SUZUKI

DESCUBRE NUESTRA GAMA

Circula sin restricciones gracias a la certificación ECO

IGNIS

119 €/mes*

Entrada 4.128,41 € • 1ª cuota 117,56 €
34 cuotas 119,00 € • Cuota final 8.374,71 €
36 MESES Tipo Deudor 6,99% T.A.E. 8,59%

SWIFT

119 €/mes*

Entrada 4.745,44 € • 1ª cuota 118,55 €
34 cuotas 119,00 € • Cuota final 8.292,06 €
36 MESES Tipo Deudor 6,99% T.A.E. 8,59%



Suzuki recomienda



Suzuki, Campeón de España de Marcas de Rallyes de Asfalto

Consumo mixto WLTP (l/100 km): de 5,0 a 5,7. Emisiones CO₂ WLTP (g/km): de 113 a 127 (de 94 a 105 NEDC).

*Financiación SUZUKI IGNIS 1.2 HÍBRIDO GLX 2WD SHVS. Precio promocional financiando 14.681,00 €. Entrada 4.128,41 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 117,56 €, 34 cuotas de 119,00 € y 1 cuota de 8.374,71 €. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,59% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 316,58 € al contado. Importe Total del Crédito 10.552,59 €. Coste Total del Crédito 2.302,26 €. Importe Total Adeudado 12.854,85 €. Precio Total a Plazos 16.983,26 €. Siendo el día de contratación 09/09/2019 y primer pago el 05/10/2019. Oferta válida hasta el 31/12/2019. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A. *Financiación SUZUKI SWIFT 1.2 HÍBRIDO GLX SHVS. Precio promocional financiando 15.230,97 €. Entrada 4.745,44 €. Plazo 36 meses, 1 cuota de 118,55 €, 34 cuotas de 119,00 € y 1 cuota de 8.292,06 €. Tipo Deudor Fijo 6,99%, T.A.E. 8,59% (La T.A.E., así como la primera cuota podrán variar ligeramente en función del día de la firma del contrato y de la fecha de pago de las cuotas). Comisión de Apertura 3% 314,57 € al contado. Importe Total del Crédito 10.485,53 €, Coste Total del Crédito 2.285,65 €, Importe Total Adeudado 12.771,18 €, Precio Total a Plazos 17.516,62 €. Siendo el día de contratación 09/03/2019 y primer pago el 05/04/2019. Oferta válida hasta el 31/12/2019. Financiación ofrecida, sujeta a estudio y aprobación por parte de Santander Consumer, E.F.C., S.A.



Way of Life!

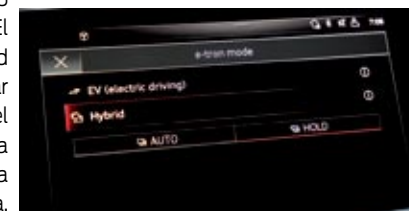


CUATRO HÍBRIDOS ENCHUFABLES QUE SE SUMAN AL ELÉCTRICO, A LA AMPLÍSIMA GAMA MILD HYBRID Y A LOS AUDI MOVIDOS POR GAS GNC



◀ En los logos de la nueva gama híbrida enchufable destaca la 'e' al final de las siglas TFSI y de la tracción total.

▶ Hasta siete modos de conducción puede llevar el Q5 TFSIe quattro. El programa Hold permite preservar la batería. En el cuadro se ve a la perfección la autonomía.



Adiós restricciones

Audi inicia la comercialización de cuatro nuevos modelos con tecnología híbrida enchufable y etiqueta 0 de la DGT. El Q5 50 TFSIe ya se vende, con sus 299 CV, por 59.780 euros.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Audi anuncia hasta 2025 la llegada de 30 modelos electrificados –que supondrán el 40 por ciento de sus ventas–, de los cuales 20 serán totalmente eléctricos. También prepara cuatro plataformas eléctricas modulares y una inversión de nada menos que 14.000 millones de euros hasta 2023 en movilidad eléctrica. Pero lo más inminente como novedad es la gama de modelos híbridos enchufables PHEV que, de momento, cubren cuatro segmentos bien diferenciados, pues se trata de los Q5, Q7, A7 Sportback y A8 L con denominación TFSIe.

Los dos modelos de gama alta, el Q7 60 TFSIe quattro y el A8 L 60 TFSIe quattro, están equipados con el motor 3.0 TFSI, un V6 turboalimentado con una potencia de 340 CV y 500 Nm de par. La potencia del sistema llega, si le sumamos la del motor eléctrico –hasta el momento no comunicada–, a 449 CV en el A8 y a 456 CV en el Q7. Ese motor eléctrico con 350 Nm ayuda al de combustión a través de

la función boost, cuyo funcionamiento depende del programa elegido. Según el modelo y la configuración del motor, el par conjunto puede llegar hasta los 500 Nm (Q5 y A7) o a 700 Nm (Q7 y A8), 200 Nm más que el motor TFSI cuando funciona por sí solo.

Por su parte, el Audi Q5 55 TFSIe quattro y el A7 Sportback 55 TFSIe quattro están equipados con un cuatro cilindros 2.0 TFSI de 252 CV y un par de 370 Nm. La potencia conjunta puede llegar hasta los 367 CV y el par del sistema alcanza su máximo

de 500 Nm a partir de tan sólo 1.250 rpm. Los consumos medios homologados en el nuevo ciclo WLTP para A7 Sportback y Q5 oscilan entre los 1,7 l/100 km del primero y los 2,8 l/100 km del segundo, con consumos eléctricos de entre 18,1 y 20,3 kWh/100

km. La batería de iones de litio, que se encuentra situada debajo del maletero, tiene una capacidad de 14,1 kWh –en el Q7 son 17,3 kWh– y una tensión de 385 V.

Al volante de los Audi híbri-

dos enchufables –probamos los Q5, A8 y A7 Sportback– llama poderosamente la atención la suavidad y silencio de marcha. Pero también los consumos obtenidos en recorridos de unos 100 kilómetros

por los alrededores de Mú-nich, con parte de autopista circulando a 140 km/h y muchas travesías de poblaciones en las que no se podía pasar de 50 km/h. Y lograr consumos medios de entre 2,8 y 5,2

l/100 km en modelos de alta gama de entre 299 y 456 CV, es un logro clave junto al de disfrutar de una autonomía en modo eléctrico de más de 40 kilómetros, lo que les permite colocar en su parabrisas

ASÍ SON LAS 'TRIPAS' DE LOS PLUG-IN DE AUDI

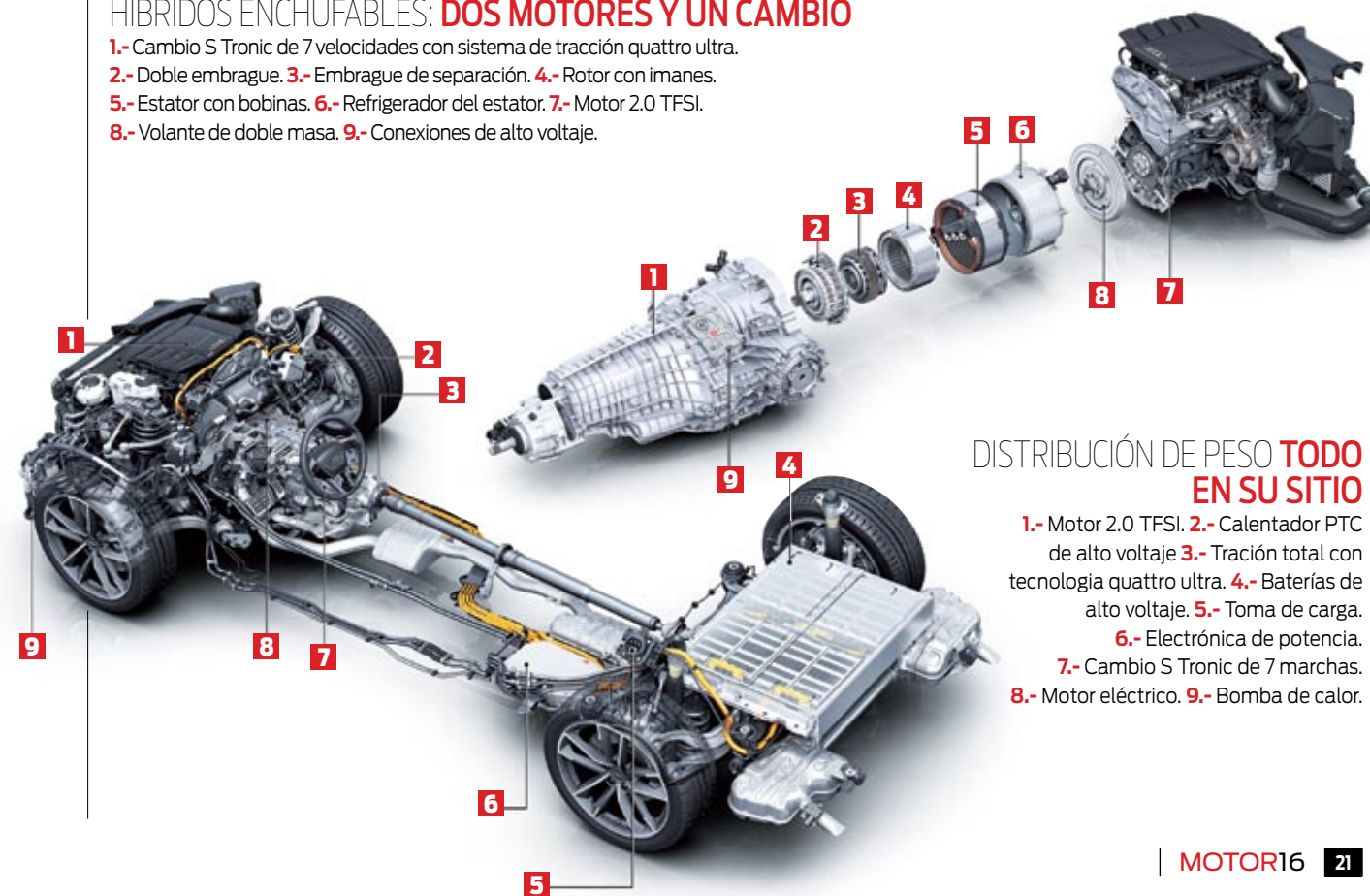
En todos los nuevos modelos híbridos enchufables de Audi, el motor eléctrico está integrado en la transmisión y situado entre el motor de gasolina y la caja de cambios. El módulo

híbrido está formado por el motor eléctrico y un embrague que conecta el bloque TFSI con la cadena cinemática, y que está situado directamente delante de la caja de cambios.

Los modelos Q5 y A7 están equipados con la caja S tronic de siete velocidades, mientras que el resto incorporan el cambio tiptronic de ocho velocidades.

HÍBRIDOS ENCHUFABLES: DOS MOTORES Y UN CAMBIO

- 1.- Cambio S Tronic de 7 velocidades con sistema de tracción quattro ultra.
- 2.- Doble embrague.
- 3.- Embrague de separación.
- 4.- Rotor con imanes.
- 5.- Estator con bobinas.
- 6.- Refrigerador del estator.
- 7.- Motor 2.0 TFSI.
- 8.- Volante de doble masa.
- 9.- Conexiones de alto voltaje.



DISTRIBUCIÓN DE PESO TODO EN SU SITIO

- 1.- Motor 2.0 TFSI.
- 2.- Calentador PTC de alto voltaje.
- 3.- Tracción total con tecnología quattro ultra.
- 4.- Baterías de alto voltaje.
- 5.- Toma de carga.
- 6.- Electrónica de potencia.
- 7.- Cambio S Tronic de 7 marchas.
- 8.- Motor eléctrico.
- 9.- Bomba de calor.



▲ El Audi A7 Sportback 55 TFSIe quattro será el segundo modelo en llegar al mercado español.



▲ El A8 L 60 TFSIe quattro lleva un motor 3.0 V6 de 340 CV, y alcanza los 449 CV sumando el eléctrico.



▲ El Q5 PHEV ya se vende en España en su versión 50 TFSIe de 299 CV. Y la variante 55 TFSI rinde 367 CV.



▲ El Q7 60 TFSIe quattro lleva un V6, que en este caso suma 456 CV de potencia con el motor eléctrico.



CUATRO PLATAFORMAS PARA LA GAMA ELÉCTRICA DE AUDI

▼ La plataforma MLB evo ha dado lugar al Audi e-tron, que ya está a la venta.

LAS BASES DE LOS AUDI ELÉCTRICOS

▼ El e-tron GT concept de cuatro puertas es el Taycan de Audi. Llegará a finales de 2020.

▼ En 2021 llegará el Audi Q4 e-tron, y de partida tendrá tracción y motor traseros.



◀ La plataforma PPE estará reservada para modelos premium de Audi y Porsche.

la etiqueta 0 de la DGT. También se aprecia un peso superior, sobre todo cuando se abordan curvas cerradas a ritmo elevado; sin embargo, todos cuentan con dos ventajas para contrarrestarlo: el buen reparto de ese peso extra encima del eje trasero en forma de baterías, y la elevada potencia que anuncian. Especialmente interesante nos ha parecido el modo 'Hold', que mantiene la carga de la batería en carretera preservando la autonomía 'más limpia' para cuando lleguemos al centro de la ciudad. Y es que incluso en ese modo los TFSIe de Audi se mueven con una elevada eficiencia de combustible y consumos propios de segmentos inferiores.

En cuanto a plataformas, Audi ha aprovechado las sinergias del Grupo Volkswagen para desarrollar cuatro bases técnicas, con el objetivo de diseñar modelos eléctricos para clientes bien diferencia-



▲ Audi invertirá hasta 2023 unos 14.000 millones de euros en movilidad eléctrica. El reciclaje de las baterías será máximo.

e-tron

dos. Con el e-tron, por ejemplo, Audi ha lanzado su primer SUV eléctrico sobre una variante adaptada de la plataforma longitudinal modular MLB evo. Por su parte, el GT de cuatro puertas, derivado del e-tron GT concept, está basado en la plataforma J1 que también usa el Porsche Tay-

can, y llegará a finales de 2020 con 4,96 metros de largo, carrocería de aluminio y fibra de carbono, dos motores eléctricos de diferentes potencias y módulos de baterías de distintas capacidades. Tendrá tracción total y podrá equipar un sistema de cuatro ruedas directrices. Los coches eléctricos

compactos recurren a la versátil plataforma modular para vehículos eléctricos (MEB) del Grupo VW. En ella se basará, como lo han hecho y lo harán los VW ID.3 y el Seat eléctrico, el Q4 e-tron que llega en 2021, convirtiéndose en el modelo de acceso a la gama eléctrica de Audi. Este todoterreno eléctrico competirá en el segmento del Q3, pero con un interior tan espacioso como el de un Q5. De serie, el Q4 e-tron contará con un motor trasero y tracción trasera, aunque también habrá versiones de tracción total gracias a otro motor eléctrico delantero. Y por último, la nueva Plataforma Premium Eléctrica (PPE) será muy versátil y está concebida para modelos Premium de Audi y Porsche como SUV, Sportback, Avant y Crossover. De serie contará con un motor y tracción posterior, aunque la gama alta podrá llevar otro motor adicional.



▲ El Audi e-tron GT concept se presentó en el Salón de Los Ángeles de 2018, equipado con dos motores eléctricos y un total de 590 CV. El Q4 e-tron, en el centro, llegará en 2021 al segmento del Q3, pero con un interior más espacioso. La plataforma PPE, derecha, puede llevar dos motores.



DESDE **28.065 €**

EMISIONES OFICIALES: DE 131 A 157 g/km

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➤ Ahora desde 24.065 euros. Consumo a ritmo tranquilo. Tacto general de conducción. Calidad. Comportamiento.

DEBE MEJORAR

■ Consumo sensible al tipo de conducción. Menos empuje que los motores con turbo. Plazas traseras justas.

Sobre todo, tecnológico

Ya está aquí el revolucionario motor de gasolina Skyactiv-X, que corona la gama del Mazda3 con sus 180 CV, poco sedientos pero muy mansos.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

A los Skyactiv-D 1.8 –un diésel de 116 CV– y Skyactiv-G –motor de gasolina de 122 CV con etiqueta ECO–, la gama del Mazda3 suma el esperado Skyactiv-X, que funciona con gasolina pero adopta una tecnología revolucionaria, bautizada SPCCI, que en la mayoría de las situaciones –se exceptúa el funcionamiento en frío o al acelerar con fuerza– permite a este cuatro cilindros funcionar 'casi' como un diésel gracias a la compresión controlada por chispa. De ahí que homologue un gasto algo más bajo que en

mecánicas de la competencia de potencia similar: 5,8 l/100 km WLTP en la versión de cinco puertas con tracción delantera y cambio manual, cuando los Ford Focus y Honda Civic de 182 CV –ambos usan un 1.5 turboalimentado, de tres cilindros en el primero y cuatro en el segundo– anuncian un promedio de 6,1 litros.

Pero prescindir de turbo en el Mazda3 no sale gratis, pues su par máximo es menor y llega a un régimen más alto que en sus rivales citados, de modo que el Mazda3 Skyactiv-X aporta menos empuje del que muchos podrían esperar. Es

un propulsor agradable en general por sonoridad y progresividad, y se lleva bien con los ritmos de marcha 'turísticos' o la conducción en ciudad, donde será clave su etiqueta ECO –como el Skyactiv-G, tiene sistema de hibridación suave MHybrid con batería de 24 V–; pero si el conductor quiere 'sentir' esos 180 CV deberá

exprimir marchas, jugar con el cambio –el selector manual es una gozada– y moverse entre 3.500 y 6.500 rpm; y en ese caso el gasto ya no es tan ventajoso, como apreciamos en una toma de contacto por montañosas carreteras de Bulgaria, con tráfico intenso.

Disponible también con tracción total y cambio automático, la ventaja añadida del Skyactiv-X es que su potencia extra respecto a los otros dos motores permite disfrutar más de un chasis impecable por comportamiento, confort y tacto general de conducción.



▲ El motor Skyactiv-X está disponible con las dos carrocerías del Mazda3, pero sólo la de cinco puertas ofrece los dos tipos de tracción.



▲ Nada que objetar al interior por calidad general, postura de conducción... Y el cambio manual presume de un tacto perfecto.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	SKYACTIV-X 2WD	SKYACTIV-X AWD
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Potencia máxima/rpm	180 CV / 6.000	180 CV / 6.000
Par máximo/rpm	22,9 mkg / 3.000	22,9 mkg / 3.000
Tracción	Delantero	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Man. 6 vel. / Aut. 6 vel.	Man. 6 vel. / Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos
Neumáticos	215/45 R18	215/45 R18
Peso (kg)	1.395 (Aut: 1.424)	1.451 (Aut: 1.484)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.460 / 1.795 / 1.435	4.460 / 1.795 / 1.435
Volumen maletero (l)	358 / 1.026	358 / 1.026
Capacidad depósito (l)	51	51
De 0 a 100 km/h (s)	8,2 (Aut: 8,6)	8,5 (Aut: 8,9)
Velocidad máx. (km/h)	216	214 (Aut: 211)
Consumo mixto (l/100 km)	5,8 (Aut: 6,3)	6,2 (Aut: 6,9)
Emisiones CO ₂ (g/km)	131 (Aut: 142)	142 (Aut: 157)
Precios desde... (euros)	28.065	32.965



TRES ALTERNATIVAS EL HYUNDAI IONIQ MANTIENE SUS EFICIENTES VERSIONES HÍBRIDA, HÍBRIDA ENCHUFABLE Y ELÉCTRICA PURA



Ecológicos al cubo

Tres años y más de 60.000 unidades después, Hyundai revitaliza su exitoso Ioniq, una sensacional berlina que mantiene sus mecánicas híbrida, híbrida enchufable y eléctrica para que podamos elegir la que más se adapta a nuestro estilo de vida. La última es la que más evoluciona.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Casi 12.000 son los Ioniq que Hyundai ha vendido ya en el mercado español, lo que deja bien clara la buena aceptación del modelo coreano.

Parte de ese éxito recae en que esta berlina está disponible con tres opciones mecánicas: híbrida, híbrida enchufable y eléctrica. A cual más eficiente, y que ahora se mantienen en el momento de realizar esta completa actualización.

Estéticamente se han revisado paragolpes, parrilla –que es activa en el eléctrico–, llantas, colores... Y lo más llamativo, llegan unos faros Full LED que son más avanzados y eficientes que los empleados hasta la fecha. Y estos son de serie en los acabados Tecno y Style; si bien las luces diurnas LED son comunes para todos los Ioniq.

Una vez en su interior las mejoras continúan, porque el salpicadero es nuevo, se añaden

de luz ambiental y hay una pantalla táctil de 10,25 pulgadas que también es de serie en las dos versiones superiores antes citadas, pues los Klass ofrecen una de 8 pulgadas.

► La parrilla de los eléctricos es activa. De serie equipan faros Full LED, excepto el acabado Klass. Hyundai actualiza sus aerodinámicas llantas, y hay nuevos colores.

Estrenan botones de acceso rápido y para el climatizador que son táctiles, lo que obliga a apuntar con precisión para no errar en nuestra selección. Igual los botones de

toda la vida no eran tan mala opción.

La versión híbrida mantiene su mecánica sin cambios, siendo una opción sensacional si nos conformamos con



PRECIO DESDE 27.045 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DE 0 A 103 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Tres alternativas mecánicas. Precios. Tecnología. Cambio automático. Más autonomía.	- Descuento, maletero y sin indicador consumo de energía en el Plug-In. Mandos táctiles.

tener una etiqueta ECO en nuestra luna delantera. Ofrece buenas prestaciones, gasta muy poco –incluso a la hora de viajar por carretera– y saca pecho con su cambio automático de doble embrague, una solución a años luz, por lo avanzada, de los cambios de variador continuo usados por algunos rivales directos. Y tiene levas en el volante.

La opción ideal es la ver-



◀ La consola central es diferente en los eléctricos. Ahora hay un nuevo salpicadero, pantalla de 10,25 pulgadas con mandos táctiles, iluminación diurna y freno de estacionamiento eléctrico. El espacio interior es magnífico en cualquiera de ellos.



◀ Todos los Ioniq cuentan con sistema SmartSense, con los últimos asistentes a la conducción. Se agradece el cambio de doble embrague en los dos híbridos.

Kona Eléctrico también lo ofrecen los Ioniq híbridos ‘a secas’. Incluso dejando la leva izquierda pulsada, su motor eléctrico funciona como freno y permite detenernos sin tocar el pedal.

Hablando de frenos, ya no hay el antediluviano freno de estacionamiento de pie, porque ahora es eléctrico.

Y se echa en falta un indicador para saber la energía eléctrica que consume.

La versión eléctrica es la que mejor parada sale con esta actualización, pues las baterías, que ocupan el mismo espacio, pasan de 28 a 38,3 kWh: un 36 % más. Con la ayuda de retoques en la electrónica, permiten que su autonomía máxima en ciclo WLTP sea de 311 kilómetros –antes tenía 280, pero en ciclo NEDC–. Y por si fuera poco, su motor proporciona ahora 136 CV de potencia, que se transmiten a las ruedas de forma instantánea con solo rozar el acelerador. Y aunque las baterías aumentan el peso, ofrece muy buenas prestaciones, aunque si deseamos aprovechar esa ganancia de empuje sacrificaremos la autonomía.

sión Plug-In; aunque, eso sí, hay que considerar la pérdida de capacidad de maletero y el plus económico, pues además estos tienen un descuento máximo de 2.400 euros, cuando Hybrid y Electric llegan a los 4.200 –los precios indicados no contemplan esta rebaja–.

Sus baterías, que permiten recorrer hasta 52 kilómetros –66 en ciudad– sin gastar ni gota de gasolina, son las culpables de que firme unos consumos de risa. Incluso si la electricidad se agota.

Mantiene su selector de modos de conducción e incluso hay un modo Sport que permite divertirse y cambiar con sus levas, que ahora se usan para retener más o menos en modo Normal. Y esta tecnología heredada del

FICHA TÉCNICA

HYUNDAI IONIQ	HYBRID	PLUG-IN HYBRID	ELECTRIC
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	-
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.580	-
Potencia máxima/rpm	105 CV/5.700	105 CV/5.700	-
Par máximo/rpm	15,0 mkg/3.700	15,0 mkg/4.000	-
MOTOR ELÉCTRICO			
Potencia	32 kW (44 CV)	44,5 kW (60,5 CV)	100 kW (136 CV)
Par	17,3 mkg	17,3 mkg	30,0 mkg
Pot. máx. total	104 kW (141 CV)	104 kW (141 CV)	-
Par máx. total	27,0 mkg	27,0 mkg	-
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT, 6 vel.	Aut. DCT, 6 vel.	Automático, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.436	1.570	1.602
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470 / 1.820 / 1.450	4.470 / 1.820 / 1.450	4.470 / 1.820 / 1.475
Maletero (l)	563-1.518	446-1.401	455-1.410
Capacidad del depósito (l)	45	43	-
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	1,56 kWh	8,9 kWh	38,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,1	10,6	9,9
Velocidad máxima (km/h)	185	178	165
Vel. máx. en eléctrico	N.D.	120	165
Consumo mixto (l/100 km)	4,5	1,1	13,8 (kW/100 km)
Emissiones CO2	103 g/km	26 g/km	0 g/km
Alcance en eléctrico (km)	N.D.	52	311
Tiempo de recarga	-	2 h y 15 min	6 h al 80%
Precios desde... (euros)	27.045	33.425	38.575



CUATRO MOTORES TODOS ELLOS CUMPLEN LA NORMATIVA EU RO 6.2. Y PRONTO LLEGA EL PHEV



Apuesta eficiente

A la espera de la llegada del híbrido enchufable, Opel ha retocado la oferta mecánica del Grandland X con unos propulsores más limpios y eficientes. Cumplen la exigente normativa Euro 6.2, aquilatan el consumo y brillan en rendimiento, cuadrando la gama del SUV alemán.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Opel ha iniciado la estrategia de la electrificación con modelos como el Corsa-e –totalmente eléctrico– o el Grandland X Hybrid4 –el híbrido enchufable que va a llegar a la familia del SUV alemán–; pero no deja de lado la estrategia de mejorar sus modelos de combustión, que serán clave para poder cumplir con la exigente normativa medioambiental que se avecina y que en 2020, por ejemplo, obliga a no superar los 95 g/km de emisiones de CO₂ en la gama de un fabricante. Por eso es necesario que los propulsores de combustión aquilaten al máximo el consumo y las emisiones, y cumplan con las normativas más exigentes.

Eso es lo que hace aho-

ra el Opel Grandland X, que ya cuenta con una gama de motores totalmente renovada. Gracias a ello, tanto los diésel como los de gasolina cumplen con la exigente norma de emisiones Euro 6.2. Dotados de sistema de parada y arranque de serie en toda la gama, pueden combinarse con una caja manual de seis velocidades o con el innovador cambio

automático EAT8 de convertidor de par y ocho velocidades.

Todos los motores han sido retocados por el fabricante alemán de forma que cumplan sin problemas con la exigencia impuesta desde Europa. Y lo hace en todas las variantes que ofrece la marca, tanto en gasolina como en diésel. Entre los primeros, brilla el tricilíndrico

1.2 Turbo –la variante Opel del 1.2 PureTech del Grupo PSA– con 130 caballos de potencia. Un motor de inyección directa fabricado íntegramente en aluminio que mezcla buenas prestaciones con un consumo ajustado tanto en su versión de cambio manual como en el automático. Para el que busque más está el 1.6 Turbo, un motor ya de cuatro cilindros con 180 caballos de potencia que solo está disponible con el cambio EAT8 y desarrolla unas prestaciones muy respetables.

Y en diésel, ni el 1.5 CDTI con 130 caballos ni el 2.0 CDTI de 180 renuncian a las prestaciones; pero se centran en bajar lo máximo el consumo, pues ahí están los 5,0 l/100 km que lo atestiguan en el caso del 1.5 o los 5,9 del más potente.

PRECIO DESDE 26.200 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 131 g/km (WLTP)	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Rendimiento y consumo. Comportamiento dinámico. Acabado. Equipamiento.	 Plaza central trasera. Calidad de algunos plásticos. Tacto de la dirección.



◀◀ Un salpicadero sobrio pero con acabados de calidad. Todo está ordenado y hay pocos botones. La plaza central trasera es más incómoda por el 'mueble' con las salidas de aire.



◀◀ Con la tracción IntelliGrip se ofrecen cinco modos de conducción. La pantalla central es de 8 pulgadas.



OPEL GRANDLAND X HYBRID4 Con 225 CV desde 37.000 euros

La electrificación de la gama del Opel Grandland X está en marcha con sus variantes híbridas enchufables, listas para llegar al mercado a principios de 2020. La versión más limpia del SUV alemán se ofrecerá con dos alternativas. Por un lado, una versión de 225 caballos de potencia combinada y tracción delantera que asocia un motor 1.6 de gasolina a uno eléctrico. Con 50 kilómetros de autonomía y unas baterías de 13,2 kWh que se recargan en menos de dos horas en un Wallbox de 7,4 kW, su precio acaba de mostrarse en la web de la marca: desde 41.600 euros (37.425 euros con descuentos). Por encima se situará la versión Hybrid4, con 300 caballos y dos motores eléctricos –uno en cada eje– combinados con el 1.6 de gasolina y 180 caballos. Consigue con ello la tracción total. Y mantiene datos como la autonomía eléctrica o la capacidad de la batería. Este llega a principios de año y ya está a la venta con un precio de 53.000 euros (47.616 tras descuentos).



◀◀ En el acabado Ultimate, el más equipado, el Opel Grandland X puede disponer de asientos tapizados en cuero. El maletero cuenta con un doble fondo y parte de unos correctos 513 litros de capacidad.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 TURBO	1.6 TURBO	1.5 CDTI	2.0 CDTI
Disposición	Delant. transvers.	Delant. transvers.	Delant. transvers.	Delant. transvers.
Nº de cilindros	3, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.598	1.499	1.997
Potencia máxima/rpm	130 / 5.500	180 / 5.500	130 / 3.750	180 / 3.750
Par máximo/rpm	23,4 / 1.750	25,7 / 1.650	30,6 / 1.750	40,8 / 2.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Man. 6 v./Aut. 8 v.	Aut. 8 vel.	Man. 6 v./Aut. 8 v.	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	215/65 R17	225/55 R18	215/65 R17	225/55 R18
Peso (kg)	1.370	1.500	1.435	1.575
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.477/1.856/1.609	4.477/1.856/1.609	4.477/1.856/1.609	4.477/1.856/1.609
Volumen maletero (l)	514-1.652	514-1.652	514-1.652	514-1.652
Capacidad depósito (l)	53	53	53	53
De 0 a 100 km/h (s)	11,1	N.D.	N.D.	N.D.
Velocidad máx. (km/h)	189	220	195/192	214
Consumo mixto (l/100 km)	5,9 (Aut. 6,2)	7,1	5,1 (Aut. 5,0)	5,9
Emisiones CO ₂ (g/km)	135,9 (Aut. 141,6)	161	134,3 (Aut. 131,5)	157
Precios desde... (euros)	26.200	37.600	28.500	40.700

A estas mejoras mecánicas sumamos la tracción electrónica opcional IntelliGrip o su gran abanico de sistemas de ayuda a la conducción, como la Alerta de Colisión Frontal con Detección de Peatones y Frenada Automática de Emergencia, así como los faros AFL LED y el Asistente Avanzado de Aparcamiento con cámara de 360°.

Y otras ventajas con las que siempre cuentan los nuevos modelos de Opel como los asientos ergonómicos premium opcionales certificados por AGR –organismo alemán que garantiza el cui-

dado de la espalda– o los faros delanteros adaptativos (AFL) LED, con funciones como la luz de curva. Todo ello conforma un conjunto que convierte al SUV alemán en uno de los más equilibrados de su segmento.

Y también de los más cómodos, como hemos podido comprobar en un recorrido por La Mancha, en el que con el motor diésel más potente y la caja automática, los kilómetros pasan sin sentir. A falta del híbrido enchufable, el Grandland X está listo para seguir disfrutando del éxito.



◀ El interior cambia de arriba abajo, muy en la línea del Clio. El cuadro de mandos digital es de serie en toda la gama. No hay cambios en cuanto a la habitabilidad.

UN LÍDER EL ZOE ES EL VEHÍCULO ELÉCTRICO MÁS VENDIDO EN EUROPA, Y TRAS SU ÚLTIMA ACTUALIZACIÓN COSTARÁ MOVERLO DE ESA POSICIÓN PORQUE EL SALTO TECNOLÓGICO ES DIGNO DE SER TENIDO EN CUENTA.



◀ La nueva toma de carga rápida de 50 kW permite cargar en solo media hora hasta un 80 por ciento.



Más lejos... y rápido

El nuevo Zoe protagoniza un gran salto tecnológico gracias a una nueva batería de 50 kW, que le brinda una autonomía de hasta 395 kilómetros, y a un nuevo motor eléctrico de 135 CV, con el que logra mejores prestaciones. Y de paso, maquilla su aspecto. Llegará en enero.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Hace apenas un par de meses avanzábamos los secretos del nuevo Renault Zoe tras un intenso seminario tecnológico al que acudimos. Ahora hemos tenido ocasión, por fin, de probarlo, y el salto cualitativo nos parece abismal. No hay cambios en cuanto a tamaño o habitabilidad, pero sí refresca su imagen exterior y cambia de arriba a abajo el interior, en la línea del nuevo Clio. Destacamos los faros Full LED de serie y la nueva toma de carga, más generosa porque contempla una recarga rápida con corriente continua de 50 kW, algo que solicitaban los clientes. En el habitáculo también es de serie el cuadro de man-

dos digital de 10 pulgadas y la nueva palanca del cambio flotante con dispositivo electrónico 'e-shifter', que libera espacio para un cargador inalámbrico por inducción y un freno de estacionamiento eléctrico. Las novedades tecnológicas de mayor peso recaen

PRECIO		N.D. €
	EMISIONES DE CO ₂ : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR
	Mayor autonomía. Mejores prestaciones. Dotación tecnológica más completa.	 Plazas traseras algo justas. Pantalla del salpicadero poco intuitiva. Ruidos aerodinámicos.

sobre la nueva batería de 52 kW de capacidad y el nuevo propulsor eléctrico de 100 kW (135 CV). Con la primera homologa una autonomía de hasta 395 kilómetros en el nuevo ciclo WLTP, y junto con las prestaciones más brillantes del segundo permite afrontar desplazamientos

más largos sin tanta 'tensión'. El tamaño de la batería es el mismo, aunque incorpora más módulos gracias al mejor aprovechamiento de la altura en la carcasa. Este factor es el responsable de la mejora de la capacidad en un 80 por ciento. El 20 por ciento restante hay que buscarlo en la mayor eficiencia de los componentes químicos. Está refrigerada por aire. El peso del vehículo se incrementa en 45 kilos, 20 debido a la batería y el resto por la introducción de más equipamiento y elementos como unos discos de freno en las ruedas traseras. Los tiempos de carga también se benefician de la nueva toma de 50 kW, que permite almacenar en media ho-



◀ Se conserva el tamaño exterior a pesar de su evidente 'lavado de cara'. Su diseño es más dinámico e incorpora faros Full Led en toda la gama. La plataforma es la misma, pero ha sido revisada a fondo.

multiplica el efecto de la frenada regenerativa, pero sin llegar a ser tan 'radical' como en el Nissan Leaf. Realizamos una intensa toma de contacto con la versión R135 Z.E. 50 por una carretera costera y con tráfico denso. La primera parte nos la tomamos con calma, con el modo ECO, dos personas y la climatización –ahora por bomba de calor en lugar de las tradicionales resistencias–. Cubrimos 140 kilómetros a una media de 65 km/h y con un consumo de 12,7 kWh. Nos queda un 65 por ciento de capacidad. A la vuelta forzamos el ritmo, sin modo ECO, y las cifras no se disparan en exceso, porque son 14,4 kWh los que registra el ordenador cuando cubrimos los 90 kilómetros. Hemos completado 230 y todavía nos queda un 34 por ciento de carga en la batería. Por último, señalar que se contempla una amplia oferta en cuanto a conectividad se refiere, 'capitaneada' por el sistema Renault Easy Connect, así como una generosa dotación en cuanto a asistentes de conducción se refiere.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110 ZE 50	R135 ZE 50
Potencia máxima	80 kW (108 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (22,9 mkg)	345 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos delanteros/traseros	Discos 280/Discos 260	Discos 280/Discos 260
Peso en vacío (kg)	1.502	1.502
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.084/1.730/1.562	4.084/1.730/1.562
Maletero (l)	338 - 1.225	338 - 1.225
Neumáticos	195/55 R16	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	52,0 kWh	52,0 kWh
Peso de la batería (kg)	326	326
De 0 a 100 km/h (s)	11,4	9,5
Velocidad máxima (km/h)	135	140
Consumo mixto (Wh/km)	172	177
Emisiones CO ₂	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	395	386
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.	n.d.
Cargador a bordo	3,7 kW	3,7 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	30 minutos (a 50 kW)	30 minutos (a 50 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.

ra un 80 % de la capacidad, que da para cubrir 150 kilómetros. Además, se puede cargar completamente en un Wallbox de 7 kW en 9 horas y 25 minutos; y en una toma de 11 kW, dos horas servirán para recorrer 125 kilómetros, mientras que en una de 22 kW, una hora de carga da para cubrir esa distancia. Nuevo también es el motor R135. Se mantiene la opción R110, pero las prestaciones son mucho más brillantes, mejorando en 2,2 segundos la recuperación de 80 a 120 km/h. Asimismo, el cambio añade un programa 'B' que



¿Zipi o Zape?

Tal vez los más jóvenes no lo recuerden, pero los traviesos hermanos de 'tebeo' se transmutan en estos dos deportivos de Audi dispuestos a hacer todas sus 'fechorías'. Los SUV firmados por RS, con 400 caballos y prestaciones de escándalo, van a dar mucho que hablar.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Con el primer Q3, Audi abrió las puertas de la familia RS a una nueva tipología de modelos, los SUV compactos. Y ahora, redobra esa apuesta por el dinamismo con los nuevos Q3 y Q3 Sportback. Porque si en el Q3 ya tenía sentido una versión como esta, en el nuevo Sportback, de pretensiones y estilo más deportivo gracias a una carrocería de aire coupé, casan a la perfección. Aquí está, por tanto, la pareja más joven y dinámica de la marca de los aros.

Dos supervitaminados 'concentrados de energía' gracias a un diseño atlético y poderoso. Unas líneas pensadas para resaltar las virtudes me-

cánicas y de prestaciones que es lo que realmente cuenta en un modelo claramente deportivo. Característica es la parrilla Singleframe sin contorno y con un acabado en negro brillante con forma de panal tridimensional. Y también las dos grandes entradas de aire laterales y con llamativos elementos en el paragolpes con forma de bumerán. Dispone de serie de faros LED, y en opción pueden ser faros Matrix LED con intermitentes dinámicos y embellecedores oscure-

cidos específicos. Todos son elementos comunes a ambos, pero el RS Q3 Sportback aún parece más deportivo, pues los 4,5 centímetros menos de altura que ofrece lo asientan aún más sobre la carretera, dotándole de un aire más coupé. Y si nos fijamos en su anchura vemos cómo ambos aparecen más musculosos gracias a unos pasos de rueda que se han visto ensanchados 10 milímetros. En la parte posterior, el RS Q3 Sportback

destaca por su baja luneta trasera y su spoiler trasero acabado en negro brillante. Un spoiler de diseño exclusivo también usado en el RS Q3 que, además, asegura la carga aerodinámica de la zaga. Ahí también aparece por primera vez un sistema de escape RS con grandes salidas ovales a ambos lados y embellecedores cromados. Y un paragolpes específico con difusor posterior y lamas horizontales en aluminio mate, aunque en opción pueden ser en color negro brillante.

Si por fuera llama la atención, por dentro impresiona con características mecánicas realmente impresionantes. Con un motor 2.5 TFSI de cinco cilindros y 400 caballos de potencia, entrega un par máximo de 480 Nm entre 1.950 y 5.850 revoluciones por minuto. Un

propulsor que ha mejorado su cifra de potencia un 9 por ciento en comparación con el anterior, de 367 caballos. Eso se traduce en que es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,5 segundos, y también en una velo-



cidad máxima limitada a 250 km/h, que en opción puede llegar a los 280 km/h. Con cambio S tronic de siete marchas y tracción total quattro que distribuye la fuerza entre los dos ejes por medio de un embrague multidisco. Y cuenta con control de par selectivo por rueda.

Suma Audi drive select

con cinco o seis modos de conducción –en función del equipamiento elegido–: Comfort, Auto, Dynamic, Efficiency e Individual en los RS 'básicos'. En la versión más dotada, el modo Individual se sustituye por los dos nuevos modos RS, denominados RS1 y RS2, que se activan pulsando el botón 'RS MODE'



◀▶ Pueden contar con asientos RS sport con piel Nappa fina, dibujo en panal específico RS y reposacabezas integrados. Las costuras van en contraste. Pantalla central con el MMI touch y Virtual Cockpit en el cuadro.

situado en el volante. Para redondear el comportamiento ofrecen suspensión deportiva RS de serie, que rebaja la altura de carrocería 10 milímetros en comparación con el Audi Q3 y el Q3 Sportback. En el eje delantero se utiliza una suspensión de esquema McPherson con triángulos inferiores y un eje con cuatro brazos en la trasera. Y cuenta con dirección progresiva con ajuste específico RS. Con llantas de 20 pulgadas de serie, es la primera vez que Au-

ro de seis pistones con discos delanteros ventilados y perforados de 375 milímetros, y discos traseros ventilados de 310 milímetros. Y en opción se puede optar por discos RS carbocerámicos, con diámetro de 380 mm delante.

Además, en opción pueden equipar la suspensión deportiva RS plus con Control Dinámico del Chasis (Dynamic Chassis Control, DCC). Con ella, los amortiguadores se ajustan en correspondencia con las condiciones de la



◀▶ El RS Q3 Sportback tiene un aspecto aún más deportivo gracias a su carrocería coupé y su menor altura al suelo. No pierde versatilidad gracias a sus cinco plazas y su maletero de 530 litros de capacidad.

di Sport ofrece ruedas de 21 pulgadas, en opción, en un SUV compacto.

Para los frenos, nuevas pinzas delanteras RS de ace-

retera y la situación de conducción. En el primer trimestre de 2020 llegan al mercado... Ahora, la duda: ¿Zipi o Zape? Tú eliges.

◀▶ Los dos comparten motor con 400 caballos y prestaciones. Alcanzan 250 km/h, e incluso 280 en opción.



Doble personalidad

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

¿Quién dijo que una berlina híbrida de cinco metros de longitud y dotada de etiqueta ECO era aburrida? Pues si alguien lo dijo es que no se había montado en este Lexus ES 300h en acabado F Sport, que, entre otros sistemas, usa respecto a los acabados más sofisticados elementos como las llantas de aleación de 19 pulgadas, la suspensión variable adaptativa AVS, los asientos delanteros deportivos, cuatro modos de conducción incluido el Sport+, suspensión deportiva y elementos de diseño que hacen un guiño al talante dinámico de modelos de la marca como el RC o el LC.

La puesta en escena surte efecto porque desde el minuto uno, desde que se accede a un habitáculo generoso y muy cuidado en cuanto a materiales y ajustes, se entremezclan los sutiles toques de una limusina de lujo con los guiños F Sport reflejados en detalles como la parrilla delantera, las inserciones de aluminio, los pedales deportivos, la palan-

En esta versión F Sport, la berlina japonesa combina un funcionamiento suave, silencioso y refinado con un toque picante que convence. Como lo hace su consumo.

ca de cambios en cuero perforado, la tapicería de cuero o el volante específicos. Y la combinación no solamente no choca, si no que apetece. Pero antes de ponernos en marcha detectamos algunos puntos claramente mejorables como

la exagerada apertura de las puertas delanteras, hasta el punto de que, una vez acomodados, llegamos a duras penas al tirador para cerrarlas. O lo poco que gira la dirección a la hora de maniobrar, lo que unido a una longitud de casi cinco

metros dificulta su manejo en el complejo tráfico urbano.

Sin duda la zona de confort de cualquier ES 300h son las autopistas, autopistas y viajes de largo recorrido, aunque en el caso del F Sport esa zona ideal se amplía a recorridos más rátoneros, donde este tracción delantera se defiende mejor de lo esperado teniendo en cuenta su tamaño y peso.

Esta versión ya lleva unos reglajes de suspensión más firmes, pero lo que de verdad supone un salto cualitativo en el comportamiento del coche respecto a otras versiones es la utilización de la suspensión con reglaje en dureza, asociada a los modos de conducción diseñados para dejar atrás la conducción más aburrida. Por ejemplo, el modo Sport (S en el mando) modifica la respuesta del acelerador, ganando sensación de empuje. Mientras que el otro modo Sport (S+) va más allá al trabajar sobre la dirección y la suspensión variable adaptativa, además de modificar los parámetros de la transmisión y el motor. En esos modos el cuadro digital configurable

PRECIO		62.000 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : 131 G/KM (WLTP)	NUESTRAS ESTRELLAS	
		COMPORTAMIENTO	*****
		ACABADO	*****
		PRESTACIONES	*****
		CONFORT	*****
		SEGURIDAD	*****
		CONSUMO	*****
	PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Refinamiento. Etiqueta ECO. Calidad y seguridad. Modo Sport+. Consumo. Equipamiento de serie.		Funcionamiento del cambio cuando se pisa a fondo. Depósito de combustible pequeño. Radio de giro grande.



Calidad por los cuatro costados y detalles curiosos como las ruletas para seleccionar los modos de conducción y el control de estabilidad, detrás del volante. La pantalla central tiene 12,3 pulgadas.



El espacio detrás no es de récord, pero permite viajar cómodamente. Los asientos delanteros específicos del nivel F Sport son muy eficaces. Al seleccionar los modos Sport o Sport+ cambian los relojes del cuadro.



El maletero tiene formas irregulares y no es muy grande. La estabilidad del ES es muy buena con la suspensión regulable.



adopta un diseño específico con el cuentavueltas en grande, medidor de fuerzas G y un juego de colores interactivos más propio de un F1 que de una berlina premium. Y aunque en situaciones normales (modo ECO) el acelerador muestra una clara resistencia y parece que el coche anda menos, lo cierto es que en S+ el ES 300h F Sport exhibe más alegría y la sensación se corresponde más con los 218 CV que anuncia. La guinda la pondría un cambio automático de doble embrague en vez del CVT que utiliza. Y magníficos los consumos reales logrados, que solo pasan de 7,0 l/100 km cuando se circula muy cargado o pisando el acelerador sin miramientos. La teca EV, para circular en modo

eléctrico si la batería lo permite, junto a la propia eficiencia del sistema Lexus Hybrid Drive, se encargan de ello.

amas@motor16.com

LA CLAVE

a estrategia de Lexus con sus híbridos pasa siempre por ofrecer una versión de corte deportivo para que no todo sea conducir pensando en el consumo. Los llaman F Sport, y esas siglas las puede llevar hasta el buque insignia LS. Y al nuevo ES le sientan bien, aunque su objetivo real busque el refinamiento y el mínimo consumo.

SUS RIVALES



MERCEDES E 200 EQ BOOST 9 G-TRONIC
Con el paquete visual AMG y la suspensión Air Body Control, el Mercedes se sitúa al nivel del ES en precio, aunque con menos dotación. Gasta mucho más. Y también corre más.

Precio	63.484 €
Potencia	197 CV
Consumo	7,2 l/100km
0 a 100 km/h	7,5 seg.



VOLVO S90 T4 R-DESIGN AUTOMÁTICO
Corre lo mismo que el Lexus, pero gastando mucho más. Y es bastante más barato, aunque con menos equipamiento. También supera al Lexus en volumen de maletero.

Precio	58.553 €
Potencia	190 CV
Consumo	6,7 l/100km
0 a 100 km/h	8,7 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR GASOLINA	2.5 HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea / 16
Cilindrada (c.c.)	2.487
Alimentación	Ciclo Atkinson. Inyección directa D-4D. Válvulas VVT-iE y VVT-i
Potencia máxima/rpm	178 CV / 5.700
Par máximo/rpm	22,5 mkg / 3.600-5.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	88 kW (120 CV)
Par máximo	20,6 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	Variable. Máximo 2 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Potencia	Níquel-hidruro metálico - 29,1 kW
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	218 CV / N.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática variable CVT, 6 vel.
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,6
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disc. vent. (305 mm) / Discos (281 mm)

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente de dobles trapecios, con suspensión neumática adaptativa y activa PASM
Trasera: Independiente de tipo multibrazo, con suspensión neumática adaptativa y activa PASM

RUEDAS

Neumáticos - Marca	235/40 R19 - Bridgestone Potenza
--------------------	----------------------------------

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.740
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.975 / 1.865 / 1.445
Capacidad maletero - depósito (l)	454 - 50

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,8 (8,9)
Recorriendo (metros)	139
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,2
De 80 a 120 km/h en D	6,2
Recorriendo (metros)	175
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
FRENSOS (en metros)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	13,3 / 37,3 / 54,7

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 23,8 km/h de media		6,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruce		5,1
En conducción dinámica		8,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruce		6,3
A 140 km/h de cruce		7,0
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera		6,1
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		820
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)		5,0 / 4,4
Ciclo mixto (NEDC)		4,6
Ciclo mixto (WLTP)		5,8



Ahorrar con estilo

El diseño del nuevo Peugeot 508, que no deja a nadie indiferente, le convierte en una de las alternativas más estilogas de su categoría. Y no sólo eso, sino que su gama de motores le permite adaptarse a casi cualquier necesidad. La opción probada es quizás la más equilibrada, pues anda casi tanto como el diésel de 180 CV y gasta menos. Además, te ahorras un buen pellizco.



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

Es de agradecer que, inmersos de lleno en el imparable fenómeno SUV, haya marcas que todavía se la jueguen lanzando al mercado berlinas. Y mérito doble es el de la firma francesa al crear este atractivo 508.

No es que hayamos realizado una encuesta para saber

si es bonito o feo, pero lo cierto es que atrae miradas como pocos vehículos que no superen el metro y medio de altura o no tengan más de 500 caballos.

Ese atractivo gana puntos si, como en nuestro caso, se combina con el acabado GT Line, que suma respecto a un Allure –2.300 euros más asequible– elementos como faros Full LED, asientos AGR,

lunas tintadas, el puesto de conducción i-Cockpit Amplify, las llantas de 18 pulgadas, los pedales metálicos y algunas cosas más. Y compensa económicamente porque si decidieras equipar tu Allure con esos extras deberías desembolsar 2.650 euros.

Y es que para justificar una tarifa de 36.400 euros, este 508 ofrece un equipamiento realmente completo, donde

apenas se echan elementos en falta. Puestos a reforzar aún más su dotación, podríamos añadir sistema de visión nocturna, suspensión activa, techo solar, tapizado en cuero, sistema de sonido Focal y poco más.

Y aún así, ¿te resulta demasiado caro? Barato no es, desde luego, pero para romper una lanza a su favor te diré que detalles como sus puer-

tas sin marco, una solución utilizada por unos pocos modelos privilegiados de su segmento, no son precisamente económicos. Además, un Peugeot 3008 BlueHdi 130 manual con acabado GT Line es sólo 3.850 euros más barato que este 508, mientras que un 3008 BlueHdi 180 EAT8 GT cuesta 3.600 euros más, pues el SUV de Peugeot no se ofrece con el motor diésel BlueHdi 160 de nuestro protagonista, con el que, dentro de la gama 508, ahorramos 1.500 euros si lo comparamos con el BlueHdi 180.

Con ese dinero podemos llenar su depósito unas veinte veces, suficiente para recorrer casi 20.000 kilómetros. Y todo ello sin renunciar a unas

brillantes prestaciones, casi calcadas a las del diésel más potente; con el que comparte bloque, par máximo de 40,8 mkg... Porque esos 'aparentes' 20 caballos extra –en realidad son sólo 14, y por cada uno pagas 107 euros– no marcan excesivas diferencias. Y no lo decimos por decir, sino porque ya probamos en su día el 508 BlueHdi 180 de 177 CV –ver número 1.753– y sabemos de lo que hablamos.

Es cierto que aquel 508 tenía carrocería familiar y pesaba 55 kilos más, que es la diferencia de llevar el depósito lleno o en la reserva. Aquel necesitó medio segundo menos para acelerar de 0 a 100 km/h, tiempo que se rebaja a sólo tres décimas al cronome-



LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

Reconozco que soy de los que se giran al ver un 508. Me gusta. Y el GT Line más, por lo que el precio a pagar frente al Allure compensa. Este motor es el ideal, pero si haces pocos kilómetros no descartes un PureTech. Y tampoco te olvides de la carrocería familiar: cuesta 1.400 euros más, pero ganas mucho espacio.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.0 BLUEHDI 160
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.997
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	163 CV / 3.750
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 2.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	59,2 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,0
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent.330mm/Discos.290mm
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R18
Marca	Michelin
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.530
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.750 / 1.859 / 1.403
Capacidad del maletero (l)	487 / 1.537
Capacidad del depósito (l)	55

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	230 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,8
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,6 (8,4)
Recorriendo (metros)	162
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,6
De 80 a 120 km/h en D	6,7
FRENOS (en metros)	
A 60 km/h / A 100 km/h / A 120 km/h	12,9 / 34,9 / 51,4
SONORIDAD (en decibelios)	
Al ralentí / A 60 km/h / A 120 km/h	46,5 / 61,5 / 68,7

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	7,1
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	4,2
En conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	5,3
A 140 km/h de cruce	6,6
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,6
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	982
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,6 / 3,9
Ciclo mixto (NEDC)	4,5
Ciclo mixto (WLTP)	5,6



PRECIO		36.400 €	NUESTRA VALORACIÓN	
 EMISIONES DE CO ₂ : 146 G/KM (WLTP)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
	COMPORTAMIENTO	*****		Imagen. Comportamiento dinámico. Confort de marcha. Equipamiento completo. Puesto de conducción. Tecnología.
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
			DEBE MEJORAR	
				Sólo con cambio automático. Gestión del EAT8. Dirección lenta. Espacio en la segunda fila justo. Precio algo elevado.



▲ Los faros Full LED son de serie, así como las luces de carretera automáticas.



▲ El maletero tiene 487 litros y no es su punto fuerte. Debajo hay una rueda de emergencia.



 **MUY DEPORTIVO**
SU COMPORTAMIENTO DINÁMICO SORPRENDE POR SU EQUILIBRIO Y LIGEREZA. Y MEJORA SI LO EQUIPAS CON LA SUSPENSIÓN ACTIVA, QUE CUESTA 1.000 EUROS

I-COCKPIT
DEFINE EL PUESTO DE CONDUCCIÓN, CON UNA GRAN PANTALLA DIGITAL Y UN PEQUEÑO VOLANTE, QUE TAPA INFORMACIÓN SI VA ALTO 



▲ El cuadro de instrumentos tiene varios diseños, al igual que la pantalla central. Junto al selector del cambio va el botón para elegir entre los modos de conducción.



▲ El BlueHDI 160 solo se ofrece con cambio EAT8, y las levas son de serie. No así este atractivo tapizado, que eleva la factura en 3.350 euros. Detrás no sobra el espacio; y si lo equipas con techo panorámico –añade otros 1.200 euros–, menos. Ahora bien, delante no hay ninguna pega.



trar los 400 metros. Y si nos fijamos en lo que necesita para recuperar de 80 a 120 km/h en D –que sepas que Peugeot obliga a adquirirlo exclusivamente con cambio automático–, este BlueHDI 160 de 163 CV también es apenas tres décimas más lento. Vamos, que deberás tener un sexto sentido para notar la diferencia.

Este 508 anda más que de sobra, pero también sabe ahorrar, porque su gasto medio ha sido de sólo 5,6 l/100 km, precisamente lo que homologa en ciclo WLTP, de forma que los 55 litros que caben en su depósito dan mucho de sí.

Parte de culpa la tiene su modo ECO, que incluso activa el modo 'inercia' y engrana

punto muerto al dejar de acelerar entre 25 y 130 km/h.

Además de saber correr y saber ahorrar, también sabe cómo correr, pues Peugeot le dota de una puesta a punto donde solo la dirección, con tres vueltas entre topes, se nos antoja algo lenta. Ahora bien, su chasis –usa la plataforma EMP2– le procura una sensacional estabilidad, ayudado también por unas magníficas Michelin Pilot Sport 4 en medida 235/45 R18, de serie en los GT Line.

En carreteras viradas te va a sorprender por su agilidad y por la mínima inclinación de su carrocería, aún sin la suspensión activa. También presume de ligereza, porque



▲ El 508 permite variar la intensidad de iluminación de sus pilotos LED. Este GT Line tiene llantas de 18 pulgadas y gomas Michelin Pilot Sport 4.

pesa 280, 83 y 59 kilos menos, respectivamente, que los Kia Stinger, Opel Insignia y Skoda Superb comparables.

Y para rematar la jugada te diré que frena de maravilla,

con distancias equiparables a buenos deportivos.

A la hora de viajar también sabe comportarse, de modo que los kilómetros no serán una tortura. Sobre todo de-

lante –sus asientos pueden equipar incluso masaje–, porque detrás es cierto que tampoco sobran los centímetros.

En algo se tenía que notar su diseño de perfil casi coupé.

El cambio automático va de cine. Fabricado por Aisin,

tiene ocho velocidades, levas en el volante y casa a la perfección con el motor diésel. Su único 'pero' es que hasta 114 km/h –104 en ECO– no engrana octava, de forma que eleva el gasto, por no usar esa velocidad, cuando viajas 'legalmente' por zonas limitadas a 100 km/h. Y eso es siempre así. Da igual que vayamos cuesta arriba o llaneando, con el aforo completo o vacío... Su gestión electrónica dice que hasta que su motor no gire a 1.925 vueltas no se cambia... Y no se cambia. Eso a pesar de que mucho antes hay par motor más que de sobra –sus 40,8 mkg los entrega a 2.000 rpm–, pues en modo Manual –además hay Sport, Normal,

ECO y Comfort– puedes forzar la situación y engranar octava a sólo 78 km/h. Y tanta fuerza tiene el BlueHDI 160 a poco más de 1.300 rpm que no quitará esa velocidad salvo que pisemos con muchas ganas el pedal derecho.

Al margen de este detalle, su agrado es impecable, y también nos lo transmite con un acabado cuidado. No soy muy partidario de tantos botones táctiles y estoy seguro de que algún botón más físico –los del climatizador, por ejemplo– facilitaría la vida a bordo del 508, cuyo i-Cockpit tiene tantos amantes como detractores. En mi caso, por ejemplo, no hay queja alguna porque me parece ideal.

► SUS RIVALES



KIA STINGER 2.2 CRDI 200 CV AUT.8 STYLE

Su dinámica es soberbia gracias a la propulsión posterior. Bien equipado y acabado, peca de menos maletero: 406 litros. Con descuento son 35.500 euros, y el GT Line, 44.595.

Precio	38.900 €
Maletero	406 litros
Consumo	6,9 l/100km
0 a 100 km/h	7,6 s.



OPEL INSIGNIA 2.0 CDTI 170 CV AUT.8 ULTIMATE

Muy bien equipado y más amplio que el 508. Corre algo menos, su dinámica es sensacional y su consumo es mayor. Con descuento se queda en 35.456 euros.

Precio	44.400 €
Maletero	490 litros
Consumo	6,1 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 s.



SKODA SUPERB 2.0 TDI 190 CV DSG7 SPORTLINE

Mucho más espacioso que el 508, corre más y gasta menos. Está bien equipado, tiene opción 4x4 y presume de imagen. Y son solo 33.250 euros con los descuentos.

Precio	42.600 €
Maletero	625 litros
Consumo	5,2 l/100km
0 a 100 km/h	8,3 s.

Métetelo en el coco

El Scala corona su gama con el motor 1.5 TSI de 150 CV dotado de desconexión de cilindros, que asegura un consumo bajísimo. No es ECO ni diésel, pero si buscas un compacto económico y muy amplio, de buenas prestaciones y bien hecho, quizás aquí encuentres alguna pista.

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

La sucesión de buenos productos lanzados por Skoda va cambiando, más rápidamente en unos mercados que en otros, la percepción que el cliente potencial tiene de la firma checa: el sorprendente Yeti nacido en 2009, las últimas generaciones de Octavia y Superb, los Kodiaq, Karoq y Kamiq que componen la ac-

tual gama SUV... E incluso un Fabia que, con discreción, se ha hecho un hueco en el segmento B europeo. Pero entre los proyectos de la última década quizás extrañó un poco la irrupción en 2013 del Spaceback, primer compacto 'de verdad' en la marca y que apostó por valores –economía, austeridad en el diseño, motores poco enérgicos, acabados justitos...– que le llevaron a luchar en la parte baja de

su categoría; una zona de la que Skoda sale ahora gracias al Scala, que es un producto mucho más ambicioso a todos los niveles. Tanto, que entre los compactos de firmas generalistas pasa a situarse como una de las compras más recomendables, pues es fuerte en puntos donde Skoda siempre lo ha sido –amplitud, funcionalidad o ahorro de combustibles– al tiempo que mejora en capítulos donde su antecesor

flaqueaba: calidad percibida, diseño, tecnología en mecánica y equipamiento... Hace unos meses ya pasaba por estas páginas el Scala 1.6 TDI de 115 CV, y si aquella versión diésel nos gustó por su mínimo gasto, el agrado general o la capacidad del maletero, ahora la variante 1.5 TSI de gasolina con 150 CV nos ha cautivado, con sorpresas incluso como un gasto de gasolina mínimo. El respon-

sable directo es su motor turboalimentado –con 25,5 mkg de par constante entre 1.500 y 3.500 vueltas– que, gracias al sistema ACT, permite desactivar dos de sus cuatro cilindros cada vez que no requerimos mucho empuje. Y sin que lo notemos, salvo al fijarnos en la instrumentación; porque ya funcione con dos cilindros



LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Algo sucede cuando Skoda lleva tantos años haciendo productos de primer nivel y el español medio sigue viendo la marca checa como una opción 'exótica' o, incluso, de tipo 'low cost'. Buen ejemplo de que el público no siempre tiene la razón. El Scala, y más con este motor, ayudará a cambiar mentalidades: ipedazo de coche!

PRECIO	26.030 €
 EMISIONES DE CO ₂ :	113 G/KM (NEDC)
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
	Consumo real muy bajo. Prestaciones. Amplitud y maletero. Funcionalidad. Confort. Calidad de acabado. Equipo de serie y precio de las opciones. Agrado.
DEBE MEJORAR	
	Plaza central trasera incómoda: túnel 'de transmisión' y mueble de las salidas de aire. Puesta a punto del chasis poco deportiva. Motor 1.5 TSI solo con caja DSG.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	1.5 TSI 110 KW
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler. Sistema ACT
Potencia máxima/rpm	150 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, de 7 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	52,74 km/h
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con brazo inferior triangular, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Semi-independiente, por eje de torsión hueco, con muelles y amortiguadores.	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	205/45 R18 - 7Jx18"
Marca	GoodYear
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.265
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.362 / 1.793 / 1.471
Capacidad del maletero (l)	467 - 1.410
Capacidad del depósito (l)	50
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	219 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	3,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,2)
Recorriendo (metros)	139
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,1
1.000 m desde 40 km/h en D	27,3
De 80 a 120 km/h en D	5,7
Recorriendo (metros)	160
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2 %
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	6,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,2
En conducción dinámica	9,2
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	6,0
A 140 km/h de cruce	6,8
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	813
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,4 / 4,2
Ciclo mixto (NEDC)	5,0
Ciclo mixto (WLTP)	6,2





▲ La versión First Edition, limitada a 200 unidades, equipa el faro LED completo, opcional en el resto de la gama por 895 euros.



▲ ▼ Maletero récord, con 467 litros que podemos ampliar a 1.410 si abatimos el respaldo 40:60. La rueda de repuesto, opcional, supone 105 euros.



▲ ► El interior del First Edition –su hueco en la gama ha sido ocupado ya por el Sport– se distingue por los asientos deportivos. La amplitud en la parte trasera es excelente, aunque el pasajero central irá algo incómodo.



SPORT CHASSIS CONTROL
EL AJUSTE ELECTRÓNICO DE LA AMORTIGUACIÓN, DE SERIE EN LA EXCLUSIVA VERSIÓN FIRST EDITION PROBADA, SE OFRECE POR 425 EUROS EN LOS OTROS SCALA
BUENA TERMINACIÓN
PUEDE QUE EL DISEÑO SIGA TENDIENDO A LA AUSTERIDAD, PERO AHORA LA CALIDAD ES NOTABLE, Y SE OFRECE PANTALLA DE 8 PULGADAS Y VIRTUAL COCKPIT

▲ ▲ Salvo en el acabado básico Active, toda la gama Scala ofrece por 105 euros el Drive Mode Select, de serie en el First Edition y que permite elegir entre los programas Eco –en él podemos rodar por inercia si dejamos de acelerar–, Normal, Sport –no vuelve el coche especialmente 'radical'– e Individual. El eficaz cambio DSG pone la guinda al conjunto.

o con todos el 1.5 TSI resulta suave y silencioso. Y el premio es un gasto real en nuestro exigente recorrido de pruebas de sólo 6,0 l/100 km –por debajo incluso de los 6,2 homologados en el ciclo WLTP–, de manera que este Scala, pese a no contar con etiqueta ECO, consume menos en la práctica que rivales que sí la tienen, como el Mazda3 Skyactiv-G de 122 CV o el Toyota Corolla Hybrid 2.0 de 180 CV, permitiendo viajar mucho con los 50 litros de su depósito y a precio prácticamente de diésel.

Además de tener un motor eficiente se ayuda de una correcta aerodinámica –Cx de 0,306–, de unos neumáticos bastante estrechos –se confor-

ma con unos 205/45 R18, pero nos gustaría saber qué tal le sientan 'al límite' unos 215– y de un peso contenido para tratarse de una carrocería de 4,36 metros: 1.265 kilos en orden de marcha. Ligereza, por cierto, lograda en parte por la plataforma MQB-A0 que emplea, común al Kamiq y, fuera de Skoda, a los Seat Ibiza y Arona, y a los Volkswagen Polo y T-Cross.

Los 2,65 metros de distancia entre ejes, mayor curiosamente que la del Seat León o el VW Golf pese a que estos sí recurren a la MQB de 'coches grandes', se traducen dentro en un espacio muy generoso para las piernas en la segunda fila –75,5 centímetros de



▲ Llamar 'deportivo' al Scala 1.5 TSI puede ser excesivo, pero sus 150 CV merecen una puesta a punto del chasis algo más dinámica.

hueco entre respaldos con un conductor de 1,75 al volante–, que se acompaña de cotas también buenas por anchura –130,5 centímetros– o altura –93 en la segunda fila–. Lástima que el túnel central sea tan grande y que el mueble del ai-

reador trasero sobresalga tanto, porque eso resta confort a un hipotético quinto ocupante. Y si hablamos de viajar, el maletero pide la palabra, pues esos 467 litros no tienen rival en su clase, llegando a superar a berlinas de tipo sedán.

No obstante, el Scala no brilla solo por amplitud interior y espacio de carga, o por lo funcional de su diseño interior

con detalles 'Simply Clever', sino que el esfuerzo de la marca se ha dirigido también a la calidad general, pues abunda

el plástico mullido y todo encaja a la perfección. Además, los asientos deportivos son estupendos –de serie en la serie limitada First Edition, ya agotada, ahora los monta también el acabado Sport– y el coche está bien insonorizado.

Porque la impresión de calidad no tiene que ver solo con lo que tocamos, sino también con lo que sentimos, y el Scala rueda como un coche bien hecho. Ahí influye la buena respuesta del motor, y aunque las prestaciones no son de deportivo puro –le hemos medido una aceleración 8 décimas peor de la anunciada en el '0-100', pero los 5,7 segundos que emplea en recuperar de 80 a 120 km/h son sinónimo

de adelantamientos seguros–, el agrado está siempre presente, a lo que colabora el eficaz cambio DSG de doble embrague y siete marchas con levas en el volante y modo Sport.

De hecho, esos 150 CV, la rapidez de la caja automática y la ligereza del conjunto permiten imprimir un buen ritmo a la conducción, pero si buscamos los límites veremos que los movimientos de carrocería no quedan bien contenidos en curva o al frenar –54,1 metros para detenernos desde 120 km/h es correcto–. El coche va por donde le decimos, pues es noble y seguro, pero vendría bien una suspensión más firme que le acercase al dinámico tacto de sus rivales.

► SUS RIVALES



FORD FOCUS TITANIUM 1.5 ECOBOOST 150 AUT.8

Ser uno de los últimos en llegar le da ventajas. El Focus se impone al Scala por comportamiento, pero el checo tiene más maletero y gasta menos. Ahora, por 23.961 euros.

Precio	27.225 €
Maletero	375 litros
Gasto WLTP	6,9 l/100km
0 a 100 km/h	8,9 seg.



HYUNDAI i30 1.4 T-GDI 140 DCT TECNO

El i30 se queda en 24.050 euros, y brilla por sus cinco años de garantía, la calidad general o el equilibrio entre confort y estabilidad. Pero el Scala es aún más funcional.

Precio	27.450 €
Maletero	395 litros
Gasto WLTP	6,2 l/100km
0 a 100 km/h	9,2 seg.



RENAULT MÉGANE 1.3 TCE 140 EDC LIMITED

Con el nuevo motor 1.33 creado junto a Mercedes, el Mégane recobra fuerzas. La calidad es algo peor que la del Scala, pero con descuento se queda en sólo 21.272 euros.

Precio	24.120 €
Maletero	384 litros
Gasto WLTP	6,4 l/100km
0 a 100 km/h	9,2 seg.

Un aparato colosal



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

Ya no te ponen multa por circular con ellos a 120 km/h. No vas a echar de menos ni un solo detalle de equipamiento ni la calidad que verás en el mismísimo Touareg. Nadie te va a coger desprevenido con un montón de equipaje ante un largo viaje de vacaciones. Corre mucho. Gasta poco para lo que pesa y la potencia que tiene. Y a la hora de salir del asfalto y meterte por pistas o terrenos muy accidentados nunca te va a dejar en la estacada. Es el Volkswagen Amarok Aventura, y si eres de espíritu inquieto y deportista, y nunca te lo habías planteado como coche particular, puede que vaya siendo ya hora. Claro, que es caro, porque por esos casi 57.000 euros que cuesta podrías comprarte un Volkswagen T-Roc TDI de 150 CV más el nuevo ID.3 eléctrico para el día a día urbano. Pero a medio plazo los pick-up como este tendrán cada vez más aceptación porque poco a poco se acercan a lo que ofrece un SUV, añadiendo caracte-

Desde que en junio de 2017 la DGT modificó la catalogación de los pick-up como camión, permitiéndoles circular a 120 km/h como cualquier turismo, tener uno de estos vehículos para el día a día dejó de ser una locura. Sobre todo los de gama alta como este Amarok.

rísticas adicionales que enamoran. Por ejemplo, quién iba a pensar no hace mucho que en esta parte del mundo –y no

en USA– iban a ofrecernos un pick-up turbodiesel con motor V6 y prestaciones que imponen respeto. No se deben alcanzar en carretera abier-

ta, pero el Amarok Aventura de 258 CV supera los 200 km/h con la gorra y se pone a 160 km/h en un suspiro. Y eso que pesa 2.400 kilos en canal, lo mismo que un rinoceronte adulto. Y detrás entra absolutamente todo. Si va cerrada la persiana cabe todo, y si va abierta, cabe todo y más. Tres maletas grandes, una cuna, una sillita, una bañera de viaje... y si quieres, también tres bicis grandes y dos pequeñas. ¿Tienes que llevar un quad? Cabe. ¿Tienes que hacer una mudanza? Cabe todo. ¿Tienes que llevar dos motos de motocross? Caben. ¿Todas las mochilas de cinco adultos, material de escalada y dos paraguas? Caben. ¿Un kart? También cabe... Pero no nos emocionemos, pues el Amarok también tiene su lado oscuro. Por ejemplo, al circular sin carga las ballesas que sustituyen a los muelles generan una respuesta algo incómoda como elemento de absorción, porque están preparadas para soportar más peso de lo normal y su rigidez incomoda en ciertas situaciones. Los respaldos de la ban-

PRECIO		56.690 €		
 EMISIONES DE CO ₂ : 221 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS			
	COMPORTAMIENTO	*****		
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
NUESTRA VALORACIÓN				
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR		
	Calidad general. Potencia y prestaciones. Espacio de carga. Equipamiento. Capacidad 'off road'.			Espacio trasero justo. Respaldos traseros muy verticales. Suspensión por ballestas atrás, algo incómoda en baches.



El equipamiento de esta serie especial Aventura está al nivel del que pueda ofrecer el mejor SUV premium. Y la calidad, a gran altura también, supera todo lo esperado de un modelo de este segmento.



El bloqueo del diferencial trasero es opcional. Pero el modo Off Road funciona de cine, incluso en los peores escenarios.



La bañera de carga del Amarok viene cubierta por una cortina metálica de gran calidad y con cerradura. A pesar de su gran peso, se agarra de maravilla.



Los pick-up son cada vez más atractivos de cara a una utilización de ocio y no solamente de trabajo.

queta trasera, que por cierto se pueden abatir, obligan a adoptar una posición demasiado erguida. Y sus 5,25 metros de largo no nos ponen las cosas fáciles en los desplazamientos urbanos, a pesar de que la posición elevada al volante permite anticiparse mucho. Pero las calles estrechas no son su entorno ideal, y cuando merodea por una gran ciudad siempre está deseando salir pitando de ella. Y poco más. La caja automática de 8 marchas con levas de cambio en el volante es una delicia por suavidad y muy eficaz en un vehículo de estas características, sobre todo a la hora de remolcar cargas pesadas o circular por el campo. Y ya que salimos del asfalto hay que decir que es de esos vehículos con los que uno se atreve a meterse

casi por cualquier sitio. Aunque si montamos el bloqueo de diferencial trasero opcional, mucho mejor. Lo dicho, una joya por descubrir.



amas@motor16.com

LA CLAVE

No es la primera vez que nuestro una predilección especial por un pick-up. El Ford Ranger Raptor me enamoró. Y con esta versión del Amarok me sucede algo parecido. Y es que el pick-up de la casa alemana derrocha refinamiento por su motor V6 y su equipamiento premium. Así que cada vez se acercan más a un turismo.

SUS RIVALES



FORD RANGER RAPTOR 2.0 TDCI 4x4 AUT.
Es menos refinado pero mucho más eficaz que el Amarok en el campo. Y como no es tan potente y si más pesado, las prestaciones se resienten.

Precio	56.250 €
Potencia	213 CV
Consumo	8,9 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 seg.



MERCEDES X 350D 4MATIC POWER
Con una mecánica V6 y la misma potencia que el Amarok, el X 350d de Mercedes destaca por su mejor aceleración y un refinamiento similar. Pero es algo más caro.

Precio	60.250 €
Potencia	258 CV
Consumo	10,1 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	3.0 V6 TDI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.967
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	258 CV / 2.500-4.000
Par máximo/rpm	59,2 mkg / 1.400-3.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, de 8 velocidades n.d.
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	n.d.

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, hidráulica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	12,9
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delanteras:	Paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Traseras:	De eje rígido, con 3+2 ballesas y amortiguación reforzada

RUEDAS	
Neumáticos	255/50 R20
Marca	Bridgestone
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	2.392
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.321 / 1.954 / 1.834
Capacidad bañera de carga (l)	2.520
Capacidad del depósito (l)	80

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	205 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,3 (n.d.)
Recorriendo (metros)	139
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,2
1.000 m desde 40 km/h en D	27,8
De 80 a 120 km/h en D	5,5
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	10,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,9
En conducción dinámica	12,1
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,1
A 140 km/h de cruce	10,5
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autopista; 20% carretera)	9,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	860
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	9,3
Ciclo extraurbano	7,9
Ciclo mixto	8,4





SIN DESCANSO NUESTRO PROTAGONISTA SIGUE INFATIGABLE SU PARTICULAR 'RAID'. NI LAS MURALLAS DE ÁVILA LE DETIENEN...



Sin contratiempos

Nuestro Seat Arona TGI ha superado la barrera de los 15.000 kilómetros y todo va como el primer día, sin ningún tipo de problema mecánico. Realizamos la oportuna revisión de mantenimiento, y a seguir rodando sin descanso con un consumo y gasto imbatibles.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Seguimos sin ningún tipo de incidencia circulando sin descanso con nuestro Seat Arona TGI, un vehículo que está pasando por diferentes manos en nuestra redacción dejando un gran sabor de boca por su agradable tacto general y economía de uso.

Más allá de tener que gestionar los largos desplazamientos con mayor cautela, debido a que hay zonas en el país donde todavía no se contemplan estaciones de GNC (Gas Natural Com-

primido), aunque la infraestructura aumenta mes a mes, lo cierto es que por carretera el propulsor 1.0 TGI responde con solvencia y, lo mejor, con una media de 3,56 euros cada cien kilómetros.

Efectivamente es difícil que nuestro protagonista supere los 4 kilos de gas natural cada cien kilómetros en ese escenario, una cifra que resulta imbatible para los rivales con opciones de gasolina o, incluso, diésel.

Los tres tanques de GNC ofrecen una capacidad de 13,8 kilos, aunque en el his-

torial de repostajes hemos llegado a introducir hasta 15,45 kilos. Esto se debe a las variables condiciones atmosféricas y a las diferentes condiciones de presión de cada estación.

En estas últimas semanas, entre autopistas, carreteras y tráfico urbano, hemos llegado hasta los 16.600 kilómetros en nuestro particular 'raid'. No hemos tenido ningún contratiempo en cuanto a sustos o averías, ni siquiera algún ruido extraño que nos indique que algo no va bien. Va todo como la seda, aunque nos ha obligado a

realizar la pertinente revisión de mantenimiento de los 15.000 kilómetros.

En apenas unas horas nos han cambiado el aceite y nos han comprobado los niveles de los diferentes líquidos y el estado de las luces. Nos vamos con el OK del taller tras haber pagado 75 euros por el servicio.

Pensábamos que en esta primera 'parada' nos tenían que comprobar el estado del circuito de gas, pero nos indican que esa comprobación se realiza cada 30.000 kilómetros. Perfecto.

En algunos de los tra-

yectos que hemos realizado nos hemos quedado sin GNC. Siempre que haya gas el Arona funcionará con ese combustible y cuando lo agota pasa automáticamente a gasolina. Tenemos que ser de paladar muy fino para darnos cuenta de esa transición porque se realiza de una manera suave y refinada.

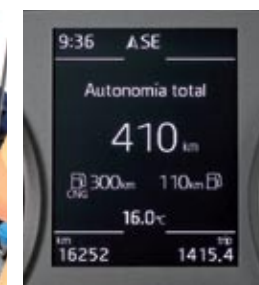
Es la hora de 'tirar' de los 9 litros de capacidad del depósito de gasolina. Según

sea el trazado y el tipo de conducción tendremos autonomía para cubrir entre 120 y 150 kilómetros. También hay que ser adivino para saber si estamos circulando ya con gasolina, porque el bloque trícilíndrico 1.0 TGI, asociado a la caja manual de seis relaciones, no difiere en cuanto a refinamiento en marcha y, a simple vista, en aspectos como el rendimiento, aunque la teoría indica que con este último combus-

tible los 90 CV de potencia deberían ser algo, sólo algo, más palpables.

Por cierto, el Arona TGI funcionará con gasolina sólo en tres supuestos: lógicamente si agotamos el gas; también si la temperatura del líquido refrigerante es inferior a -10 grados centígrados; y en los primeros instantes tras realizar el repostaje, ya que durante unos segundos analiza la calidad del gas introducido.

Hablamos de largos desplazamientos, pero muchos de los kilómetros los hacemos por Madrid y sus alrededores. La etiqueta ECO en el parabrisas nos da 'sosiego' a la hora de afrontar restricciones por contaminación o acceder a Madrid Central. Pero no solo eso: también evitamos pérdidas de tiempo al utilizar el carril BUS/VAO o descuentos en la zona SER de aparcamiento regulado.



◀▶ Nuestro Arona TGI se ha sometido a la primera de sus revisiones por mantenimiento. Tras realizar el cambio de aceite y revisar los niveles, todo va como el primer día.

REPOSTAR GNC SENCILLO, SEGURO Y LIMPIO

De entrada parece algo aparatoso... hasta que realizas el primer repostaje. Nuestro Arona TGI apenas necesita un par de minutos más que lo que tardamos en 'alimentar' a un vehículo de gasolina o diésel convencional. Y el protocolo es sumamente sencillo porque en la propia estación se van indicando los pasos a seguir. Apagamos el motor y conviene desconectar el móvil. A continuación introducimos la tarjeta, seleccionamos el surtidor y la cantidad a repostar. Conectamos la manguera, que no precisa acoplador como el GLP, y giramos 180 grados la

válvula de seguridad. Pulsamos el botón verde y, sin tener que mantenerlo pulsado, se realiza el repostaje. Cuando concluye

indica 'fin de servicio', giramos de nuevo la válvula y retiramos la manguera. Sólo queda recoger el ticket. Y, por supuesto, en caso de

que hayamos programado más dinero de inicio de lo repostado finalmente, nos devolverá la diferencia.



◀▶ El repostaje de GNC no necesita de un acoplador como el GLP. El tiempo es muy similar al que empleamos para repostar gasolina o gasóleo.



LAS CLAVES DEL PLAN ANTICONTAMINACIÓN DE LA CAPITAL

De Madrid Central a Madrid 360

Madrid 360 es la denominación del nuevo plan anticontaminación para la capital con el que se pretende reemplazar Madrid Central —el área que restringe el tráfico en la capital al vehículo privado en función de las etiquetas medioambientales— y que permitirá, según el Ayuntamiento, rebajar un 20 % los óxidos de nitrógeno (NOx) para 2023.

El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, esbozó hace unos días las medidas que tomará para mejorar el aire de la capital. El nuevo plan, que suaviza en parte las anteriores restricciones, se espera esté implementado en el primer semestre de 2020, aunque mientras seguirá en vigor la actual norma.

Estas son las principales propuestas.

► **200 millones para renovar el parque.** Se destinarán 200 millones de euros en cuatro años para renovar los vehículos que circulan por Madrid. De esta cifra, 25 millones serán para particulares que cambien su vehículo sin distintivo por otro 0, Eco o C. También habrá 10 millones de euros anuales para renovar la flota de comerciales, 5 millones de euros anuales para taxis y otros 5 para autobuses discretos.

► **Los vehículos con etiqueta C podrán pasar.** Los propietarios de un vehículo con etiqueta C —de gasolina matriculado a partir de 2006 y diésel posteriores a 2014— podrán acceder al centro de Madrid siempre que vayan al menos dos ocupantes.



Solo podrán estacionar en aparcamientos.

► **Prohibición para los más contaminantes.** Se prohibirá de forma gradual la entrada a la ciudad de los vehículos más contaminantes. En enero de 2020 estos coches no podrán estacionar dentro de la almendra central, salvo los residentes. En 2022, no podrán acceder ni circular dentro de la M-30. En 2023, se prohibirá la circulación en la M-30 a los vehículos más contaminantes de no residentes y en 2024 ningún vehículo de este tipo de fuera de Madrid podrá circular en el término municipal. En 2025, la prohibición será total.

► **Red de cargadores.** Se destinarán 5 millones de euros a ayudas para puntos

de recarga de coches eléctricos en aparcamientos de residentes y oficinas.

► **Autobuses gratuitos de cero emisiones.** En el primer trimestre del año 2020 se creará la Línea Cero, con autobuses no contaminantes, que será gratuita y servirá para moverse por el centro. Se pretende renovar el 100 % del parque de autobuses de la EMT y multiplicar por diez el número de eléctricos, que subirá de 68 vehículos a 200 en cuatro años, y a 668 en ocho años.

► **Ventajas para los menos contaminantes.** Los eléctricos disfrutarán de ventajas de acceso y estacionamiento. Los de etiqueta 0 estacionarán gratis en algunos aparcamientos y habrá descuentos de hasta el 50 % para los Eco (incluida la zona de Servicio de Estacionamiento Regulado).

► **Apuesta por la bicicleta y la moto.** Continuará el proceso de expansión de BiciMAD dentro y fuera de la M-30 y se crearán nuevos carriles bici. También se duplicarán las plazas de estacionamiento hasta llegar a las 21.000 en los próximos cuatro años.

► **Peatonalización de la Puerta del Sol.** Se pretende peatonalizar esta zona y su entorno para crear un 'espacio cero emisiones' en la capital.

► **Más aparcamientos disuasorios.** Se construirán 15.000 plazas de aparcamiento: 10.000 en 14 aparcamientos disuasorios



► El alcalde de Madrid, José Luis Martínez-Almeida, ha priorizado el relevo de Madrid Central.

rios y 5.000 de rotación y residentes.

► **Soterramiento de la A5.** Los ocho carriles de la A5 entre la avenida de Portugal y la de los Poblados se soterrarán con lo que se liberarán más de 90.000 m² en superficie. También se ejecutará la reforma del Nudo Norte y se habilitarán carriles Bus-VAO en los accesos a Madrid, comenzando por la A-42, donde se sitúa una de las estaciones de calidad del aire con peores registros (plaza Elíptica).

► **El tráfico, en una App.** Se creará una aplicación para reservar aparcamientos y consultar rutas donde aparezcan todos los parámetros de la calidad del aire y las restricciones por alta contaminación.

► **Sin calderas de carbón.** Habrá 50 millones de euros hasta 2022 para acabar con las calderas de carbón, y se reducirán al 50 % las 4.500 calderas de gasóleo para 2027. Se calcula que esta medida puede reducir hasta 90 toneladas de emisiones de NOx anuales.

el puntazo

Cataluña plantea un nuevo impuesto a los coches basado en las emisiones de CO₂

La Generalitat de Cataluña prevé introducir un nuevo gravamen, que se sumaría a los impuestos de matriculación y circulación, y que fija un pago en función de los niveles de emisión de CO₂ de los automóviles. Se calcula que con este impuesto se recaudarían unos 450 millones de euros en cuatro años. Las principales asociaciones vinculadas al automóvil ya han alertado sobre esta tasa, ya que consideran «que perjudica al sector y a la actividad económica de Cataluña, y que puede producir una sensible reducción de las matriculaciones en el territorio catalán».



La planta de PSA en Figueruelas ha fabricado 13,7 millones de vehículos

El Rey Felipe VI, en el inicio de fabricación del nuevo Opel Corsa

El Rey Felipe VI se ha puesto al volante de la primera unidad del Opel Corsa-e, la versión eléctrica de este modelo, que ha salido de la línea de montaje de la planta del Grupo PSA en Figueruelas (Zaragoza). Es la tercera vez que esta fábrica recibe a un rey de España en sus instalaciones, en esta ocasión para celebrar el inicio de producción de la sexta generación del utilitario de la marca del rayo, que contará con una variante cien por cien ecológica.

Carlos Tavares, presidente ejecutivo del Grupo PSA, ejerció de anfitrión de la ceremonia, que contó con la presencia de autoridades de los gobiernos central, local y autonómico, y representantes del Grupo PSA.

La producción del nuevo Opel Corsa supone un salto tecnológico en la planta de Figueruelas, ya que en la misma línea de montaje se fabricarán vehículos eléctricos, de gasolina y diésel de la nueva plataforma CMP multieenergía del Grupo PSA. Solo este año, de esta fábrica han salido un total de 336.420 vehículos —2.200 cada



la cifra

5.700

millones de euros es el coste extra en aranceles que la industria automovilística europea calcula que podría suponer un Brexit duro, es decir, la salida desordenada de Reino Unido de la Unión Europea, para los consumidores y el sector automovilístico.

Cae un 4% anual La producción remontó en verano

En los primeros ocho meses del año se fabricaron en nuestro país 1.893.100 vehículos, lo que supone un descenso del 4 % respecto al mismo periodo del año anterior. Sin embargo, los meses de julio y agosto rompen la tendencia negativa que se había impuesto desde octubre del año pasado, el último mes en positivo. En julio se produjeron 244.720 vehículos (un 1,4% más que en 2018) y en agosto se fabricaron 111.590 (un 12,6% más).

El mayor incremento en esos meses corresponde

taciones de vehículos frenaron su caída en el acumulado del año gracias a los mejores resultados de los meses de verano. En julio crecieron un 4,4% (205.358 unidades) y en agosto, un 5,6% (96.667). De enero a agosto, el descenso se queda en el 4,5%, hasta 1.536.279 unidades.

Race, Imerso y Liberty Acuerdo por la seguridad vial de los mayores

Según datos de la DGT, cada año fallecen en España cerca de medio millar de personas mayores de 65 en accidentes de tráfico. Poner freno a las tasas de siniestralidad



a la fabricación de turismos, que creció un 20,4 % en agosto. Este aumento puede achacarse en gran medida a la decisión de la planta de Seat en Martorell de no cerrar en agosto. La marca contrató a 1.300 trabajadores eventuales con la previsión de ensamblar 20.000 vehículos adicionales —7.000 más que el año pasado— en ese periodo.

También las expor-

en el colectivo sénior es el objetivo del acuerdo de colaboración que han firmado el Race, el Imerso y Liberty Seguros. La alianza comenzará con la evaluación de tres ciudades (Castellón, Valladolid y Bilbao), que ya han realizado iniciativas concretas dirigidas a mejorar la movilidad, accesibilidad y seguridad vial del colectivo de mayores de 65 años.

El sector aplaude las medidas

Las asociaciones del sector del automóvil, Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores y talleres) han valorado positivamente el nuevo plan del Ayuntamiento de Madrid. Para Mario Armero, vicepresidente ejecutivo de Anfac, «es el primer plan estructural de España, estable en el tiempo, que se enfoca en mejorar la calidad del aire de la ciudad. Fomenta, además, una movilidad inteligente, accesible y asequible

con medidas que abordan todos los aspectos de la sostenibilidad del transporte, dando soluciones concretas a los retos más importantes, entre las que destaca el plan de renovación basado en el etiquetado energético de la DGT». Por su parte, Marta Blázquez, vicepresidenta de Faconauto, ha explicado que «este tipo de planes deberían expandirse hacia más ciudades porque ofrece soluciones a los principales problemas que se repiten

por toda la geografía nacional: la necesidad de mejorar la calidad del aire y la de retirar ordenadamente de la circulación los vehículos más contaminantes». Para Ganvam, el plan de Almeida «sienta las bases para la renovación efectiva del parque, dando por hecho que la línea de ayudas dirigida a que los particulares cambien su coche sin distintivo por otro 0, Eco o C apoya también al seminuevo con estas etiquetas».



«No me parece lógico un 'eco' de dos toneladas»

Emilio Herrera, director general de Operaciones de Kia Motors Europa, nos da su opinión sobre la actual situación del sector tras ser distinguido por los seis jurados españoles del premio 'Car of the Year' con su ya clásico 'Abrazote de Manolo', galardón que reconoce a destacados personajes vinculados a la automoción, a la vez que rinde homenaje al recordado periodista del mundo del motor Manolo Doménech.



P.- ¿Cómo responderá el cliente ante el coche eléctrico; según pensáis vosotros o según piensan los políticos?

R.- Lo primero que quiero decir es que los diez años que tenemos por delante serán lo que yo llamo 'híbridos', en el sentido de que tendremos coches eléctricos y de combustión, coches conectados y no conectados, coches autónomos y otros con distintos niveles de autonomía, además de un cambio en las redes, porque la venta en internet se va a combinar con la del concesionario tradicional. Una época híbrida o de transición. En cuanto a si estamos preparados para el eléctrico, esos coches están funcionando en aquellos países donde el gobierno los apoya y subvenciona, y el cliente no compra por motivos medioambientales, sino puramente económicos. Al margen de otros asuntos como si puedo cargarlo o no. Ahí está el ejemplo de Francia, un país muy orientado al diésel donde está creciendo mucho el eléctrico porque hay una ayuda de

6.000 euros a la compra, más 2.500 por achatarramiento. Y el eléctrico entonces ya tiene sentido. Pero, además, la UE nos impone unas normativas que, para llegar a los 95 gramos, nos obligan a vender sí o sí coches eléctricos si queremos seguir vendiendo de gasolina y diésel. Es decir, que el eléctrico tiene éxito por estos motivos, y no porque el cliente esté



dispuesto a pagar 10.000 euros más, aunque esté convencido de que sea mejor.

P.- ¿Y la nueva movilidad?

R.- Hay que mirar el futuro de forma integrada, con distintos tipos de vehículos, no solamente con el coche. E incluyo el transporte público. El problema de iniciativas como el 'car sharing' que tenemos en Madrid es que estamos ahí

porque hay que estar, y porque en el futuro puede ser interesante, pero hoy no hay rentabilidad. Y será difícil lograrla. Pero una vez que haya vehículos autónomos ya no tendremos que contar con un operario que busque el coche y vaya a cargarlo, porque el coche irá por su propia iniciativa a la base para cargar-

◀ Para Herrera, ningún pronóstico de mercado a 10 años ve un 80 por ciento de eléctricos. «22, 25... 30 a lo sumo».

se él solo, y después volverá a posicionarse donde queramos. Aunque queda mucho todavía, pues hay que adaptar las ciudades y los coches, y éstos tendrán que tener un precio asequible. También está el modelo americano de 'subscription', en el que pagas una mensualidad que incluye cambio de coche a los seis meses, por si ahora necesitas un utilitario y luego un SUV, por ejemplo. Muy interesante sobre el papel pero que a las marcas no nos da rentabilidad alguna, pues basta con imaginar la campaña de coches que hay que tener por si el cliente quiere uno u otro, y ocurrirá que todos querrán uno parecido en el mismo momento para ir a esquiar. O sea, que el coche eléctrico no es rentable y nos estamos metiendo en temas que tampoco lo son, de manera que hay que buscar el equilibrio entre lo que es rentable y lo que no, y estar preparado para el día de mañana.

P.- Entonces, la rentabilidad sigue saliendo de la venta de coches diésel, de SUV...

R.- Correcto. Pero llegará el momento en que los coches eléctricos sí sean rentables y ganemos dinero con ellos... ¿cinco años? ¿siete? No lo sé. Lo que pasa es que la normativa europea nos fuerza a ir más deprisa de lo que deberíamos ir. Creo que el año que viene será muy interesante para ver cómo reaccionan las marcas, porque básicamente hay cinco opciones. La primera es pagar la multa, añadiendo la multa al precio del coche; la segunda es abandonar el mercado europeo, como ha hecho Infiniti, porque no compensa desarrollar y homologar para un escenario tan complicado; la tercera es lo que ha hecho FCA, que se ha unido a una marca que tiene eléctricos para presentar los datos conjuntamente a la UE con unos niveles de CO2 aceptables, pero imagino que no sale gratis y Fiat tendrá que pagar algo a Tesla; la cuarta, valorada por muchísimas marcas, es reducir el volumen de venta en Europa, y por ejemplo el segmento A de utilitarios pequeños ya no interesa a algunos porque no es muy rentable y porque, además, el peso del vehículo interviene en el cálculo del CO2, de modo



▲ Tras recibir el premio, Emilio Herrera charló sobre la actualidad y el futuro del sector con los seis jurados españoles del 'Car of the Year'.

do que al ser ligeros te acaban penalizando. Ford ha dejado de vender el Ka, por ejemplo, y le seguirán otros, lo que puede beneficiar a los que sí tengan modelos de esos, pues se llevarán más porción de la tarta. Y hay una quinta opción, que es la de Kia, consistente en buscar el equilibrio entre electricificados y coches de gasolina y diésel, y mantener el volumen gracias a eso, compensando los niveles de CO2 de unos con el de los otros. Por eso será tan interesante el 2020, porque veremos qué ficha mueven las marcas. Nosotros hemos calculado que con 500.000 coches que vendemos en Europa necesitamos 40.000 eléctricos; así que el cálculo para Volkswa-

gen, si quiere seguir vendiendo cuatro millones, es fácil, y tendrá que vender muchos ID.3 y otros muchos modelos eléctricos. Pero es que no queda otra opción, y algunos se han despertado muy tarde en esta carrera de la electrificación.

P.- ¿Y seguiréis desarrollando motores de gasolina y diésel?

R.- Es que en los próximos diez años se venderá de todo, pero no sabemos la cuota de cada tipo de vehículo y hay que estar preparado para todo, que es lo más complicado a nivel de producción. Sobre todo porque en los eléctricos dependemos de la producción de baterías, que en el caso de Kia se realiza con dos proveedores. No hay ninguna previsión que diga que

en diez años se venderá un 80 por ciento de eléctricos, y más parece que sea un 22, un 25, un 30 por ciento a lo sumo... En Alemania, que es un mercado grande, mucha gente está volviendo al diésel porque si haces muchos kilómetros es el que más interesa; pero los políticos tienen que dejar de desinformar, y vemos poco interés en escuchar a la industria. Al final hemos creado la tormenta perfecta, porque con el asunto del 'dieselgate' vendemos menos cuota de diésel, pese a que son los que menos CO2 generan, y por otro lado la tendencia de mercado son los SUV, más grandes y más pesados.

P.- ¿Y qué te parece la política de las etiquetas ecológicas?

R.- Tienen una parte buena, que es que sean para todo el país y sencillas para que el consumidor lo entienda; pero la tecnología no debe ser importante, y si pones etiquetas 'eco' lo que tienes que medir son emisiones; y esa es la parte a corregir. Si a un SUV de más dos toneladas le pones un sistema 'mild hybrid' y con eso ya tiene etiqueta 'eco', pues no me parece lógico, porque estás dando una etiqueta a la tecnología y no a las emisiones.

EMILIO HERRERA MÁS DE 20 AÑOS EN EL SECTOR

La gran trayectoria de Emilio Herrera, actual director general de Operaciones de Kia Motors Europa y con más de 20 años en el sector de automoción, es lo que han valorado los seis jurados españoles del 'Car of the Year' para distinguirlo con el ya tradicional 'Abra-

zote de Manolo'. «Representa para mí todo un honor recibir este premio tan especial que en 2017 fue otorgado ni más ni menos que a nuestro embajador Rafael Nadal», señaló Herrera durante el acto de entrega, que tuvo lugar en la bodega Edetária, en Gandesa (Ta-

rragona). Emilio Herrera fue director general de Kia Motors Iberia entre diciembre de 2012 y abril de 2018, tiempo durante el cual Kia se convirtió en la marca de volumen de mayor crecimiento en España, con ventas que se duplicaron entre 2013 y 2017.



▲▶ Junto a Emilio Herrera, en el centro, y de izquierda a derecha, Félix Cerezo (El Mundo), Juan Carlos Payo (Autopista), Inmaculada Guerra (Comunicación de Kia Motors Iberia), Xavier Pérez (El Periódico), María Wandosell (consejera delegada de Motorpress-Ibérica), Eduardo Dívar (director general de Kia Motors Iberia), Rafael Guitart (Coche Actual), Pedro Martín (Motor 16) y Pere Prat (La Vanguardia).



EN BREVE

Iberdrola y Mercedes-Benz han firmado un acuerdo para impulsar la movilidad sostenible en España facilitando la transición al vehículo eléctrico. De este modo, Mercedes-Benz incluirá las soluciones de movilidad de Iberdrola –recarga en hogar y pública– en la comercialización de sus coches de la gama EQ y furgonetas eléctricas. En el hogar, Iberdrola suministrará e instalará puntos de recarga en un paquete con tarifa plana y facilitará el acceso a la red de recarga pública en condiciones especiales, además de ofrecer recargas gratis durante seis meses.

Ford acaba de lanzar la aplicación Ford Pass Pro, diseñada para que los propietarios de pequeñas empresas y operadores de flota puedan mantener sus vehículos conectados. Los usuarios de esta app (disponible para Apple y Android) pueden gestionar hasta cinco vehículos Ford desde una sola pantalla.

La empresa de viajes compartidos CleverShuttle ha recorrido con el Toyota Mirai Fuel Cell más de dos millones de kilómetros libres de emisiones en 24 meses en Alemania. La empresa ha transportado ya a 567.000 pasajeros usando 45 unidades del Mirai.



Participa en dos iniciativas

Seat produce biometano a partir de residuos

Seat participa actualmente en dos proyectos –uno español y otro europeo– para transformar los residuos orgánicos en biocombustible. En nuestro país lidera la iniciativa 'Life Methamorphosis', que transforma la basura en biometano, un biocombustible que puede utilizarse en cualquier vehículo que funcione a gas. Además, la marca acaba de sumarse en Europa a 'Life Landfill Biofuel', una idea aprobada por la Comisión Europea, que tiene como objetivo la obtención de gas renovable a partir de los vertederos municipales. El proyecto se desarrollará junto con otras entidades durante los próximos cuatro años.

La marca calcula que solo con la basura orgánica que se genera en Barcelona se podrían mover 10.000 coches unos 15.000 kilómetros cada año. Y actualmente prueba en Barcelona la viabilidad del biometano obtenido de los residuos orgánicos en tres Seat León y un Arona, que recorrerán un mínimo de 30.000 kilómetros para comprobar el efecto de este combustible en sus motores.

La marca dispone de la gama más amplia de vehículos propulsada por gas natural comprimido: cuenta con cuatro modelos fabricados en España, el León, el León ST, el Ibiza y el Arona, éste, el único SUV GNC del mundo.

cubrir toda la superficie del parabrisas, lo que permitirá instalar las cámaras de los sistemas ADAS (Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción) más arriba, ya que al limpiarse toda la superficie, estos dispositivos tendrían una visión despejada del vehículo.

Volkswagen

Comienza a fabricar celdas de batería

Volkswagen apuesta por fabricar las celdas de batería que en un futuro equiparán sus vehículos eléctricos. Para ello, ha abierto una línea piloto



para la producción a pequeña escala de celdas de batería en el Centro de Excelencia de Salzgitter (Alemania). Además,

más, para 2023-2024 la marca pretende abrir una gigafactoría junto con el productor de baterías sueco Northvolt.



Seguridad

Hyundai y Kia equiparán un nuevo airbag lateral central

Los futuros modelos de Hyundai y Kia incorporarán un nuevo airbag lateral central que se expande en el espacio entre el conductor y el pasajero delantero, y que evitaría que estos choquen cuando se produce un impacto. Esta bolsa tiene una estructura interna que le permite mantener la forma y resistir el peso del pasajero y, en el caso de que no haya nadie en ese asiento delantero, el airbag protegerá al conductor de una colisión lateral proveniente del lado derecho.

Se espera que el nuevo airbag –que es 500 gramos más ligero que productos de otros fabricantes– disminuya en un 80% las lesiones en la cabeza causadas por pasajeros que chocan entre sí.

Audi

Reducirá las emisiones de sus vehículos

Audi ha lanzado al mercado el pasado mes de marzo su primer modelo 100% eléctrico, el e-tron, y antes de que finalice el año presentará el e-tron Sportback. Además, pretende ofrecer 30 modelos electrificados para el año 2025, de los cuales 20 serán completamente eléctricos.

Estos lanzamientos contribuirán a conseguir los objetivos de la marca, que se ha propuesto reducir las emisiones de CO₂ de sus vehículos durante todo el ciclo de vida del producto en un 30% para el año 2025. A largo plazo, Audi apuesta por una movilidad neutral en emisiones de CO₂ y aspira a ser neutral en términos climáticos en toda la empresa para el año 2050.

Tesla

Patenta un limpiaparabrisas innovador

El Tesla Model X tiene el parabrisas más grande del mundo, denominado Big Sky Tesla, y la marca ha patentado un sistema de limpiaparabrisas que sería capaz de cubrir toda esa gran superficie. Una tecnología con la que pretende revolucionar el mercado ya que, además, consume menos electricidad, presenta un mejor coeficiente aerodinámico, requiere menor mantenimiento, tiene más durabilidad y su diseño es más refinado.

El nuevo sistema se basa en un mecanismo electromagnético, en el que el brazo del limpiaparabrisas se desliza transversalmente a lo largo de todo el parabrisas por unos carriles. Este mecanismo se esconde bajo el capó cuando no está en funcionamiento. De esta forma, se puede

de una localidad pueden convertirse en los focos de atención de los usuarios de un vehículo eléctrico como en su momento eran las gasolineras. Iberdrola pone la infraestructura y la tecnología para que los grandes y pequeños comercios puedan satisfacer las necesidades de los usuarios y permitirles sacar el máximo partido a ese tiempo de recarga.

Así, los 25.000 puntos de recarga que tiene previsto instalar Iberdrola en cuatro años, tanto en la red de carreteras y autovías como en espacios de acceso público y privado, generarán valor para la zona donde se ubiquen. Y dando servicio a los conductores gracias a tecnologías como la App de 'Recarga Pública de Iberdrola' que permite planificar el viaje, reservando previamente los puntos de recarga, para evitar tiempos de espera. Es la mejor manera de sacar provecho a los equipos de recarga de Iberdrola entre los que destacan los de recarga semi-rápida (7,4-22 kW), rápida (50 kW) y superrápida (150 kW); ya que podrás elegir en cuál de ellos parar según si lo que deseas es dar un agradable paseo por un pueblo, descubrir algún rincón de España, hacer la compra, comer en un buen restaurante o, simplemente, parar a tomar un café. Una forma magnífica de volver a disfrutar del viaje que gracias a la movilidad eléctrica volverá a convertirse en realidad.

local, a impulsar nuevas iniciativas de negocio y a fomentar el emprendimiento en zonas que, en muchos casos, pueden pertenecer a eso que se ha dado en llamar la 'España vacía'. Al mismo tiempo, los conductores podrán planificar sus viajes eligiendo dónde y cuándo realizar paradas de descanso, como reiteradamente se recomienda, sin la constricción que supone sólo poder parar en las gasolineras para repostar el vehículo, ya que dispondrán de puntos de recarga prácticamente en cualquier lugar. Y ello hará que los viajes, además de más placenteros, sean más seguros.

Nueva oportunidad de negocio

En este nuevo modelo de viaje y en las oportunidades que se pueden generar, ya piensa Iberdrola cuando lanza soluciones como 'Smart Mobility Empresas'; gracias a la cual hoy en día, los Ayuntamientos o los pequeños comercios

cambiar. El punto de recarga no será privativo de las corporaciones petroleras, sino que negocios y Ayuntamientos podrán ofrecer este servicio a los usuarios, incluso en régimen de 'cortesía', sin contraprestación económica. Eso significará una oportunidad de negocio y de desarrollo en muchos pueblos de España, que pueden volver a abrirse a miles de viajeros. Porque para una parada de media hora no es lo mismo 'perder el tiempo' en un área de servicio apartada a las afueras de un pueblo que descubrir los encantos del mismo y aprovechar ese tiempo para hacer un poco de turismo exprés. Con ello, los viajeros volveremos a descubrir y conocer pueblos y ciudades, sus costumbres, sus monumentos o su gastronomía. Y en esas localidades, muchas de las cuales quedaron excluidas del ir y venir de viajeros cuando se instauró la red de autovías, podrá volverse a activar la economía

simplemente paraban a echar gasolina.

Redescubre el placer del alto en el camino

A partir de ahora, el desarrollo de la movilidad eléctrica facilitará el cambio de las rutinas de viaje. Y no tanto por una cuestión de autonomía, ya que las baterías que impulsan a los coches eléctricos cada vez ofrecen rangos más amplios, sino por la multiplicación exponencial de los puntos de recarga que la nueva movilidad posibilita, frente al viejo modelo de las gasolineras. Hasta ahora la rutina del viaje venía determinada por las paradas para repostar, que procurábamos hacer coincidir con las pausas para comer y descansar durante el viaje. Consecuencia de esta dinámica, ¿cuántas veces nos hemos encontrado en áreas de servicio en medio de ninguna parte, atestadas, con comida y servicios mejorables y otras incomodidades en un viaje por carretera? Esta realidad va a



Vuelve a disfrutar del viaje

Con la movilidad eléctrica van a cambiar los hábitos de viaje; en lugar de llegar del punto A al punto B en el menor tiempo posible tendremos la oportunidad de volver a recorrer carreteras y descubrir pueblos y ciudades. Eso permitirá reactivar la economía de muchos lugares. A ello ayudarán las soluciones de Iberdrola, como 'Smart Mobility Empresas'.

La movilidad eléctrica es el futuro, pero también nos puede llevar, en cierto modo, al pasado. Porque los viajes con coches eléctricos nos permitirán volver a experimentar y dar valor al viaje en sí mismo; podremos volver a descubrir sitios, ciudades, pueblos y parajes por los que ahora pasamos de largo. Antes de la España de las autovías, todos recordamos cómo cada trayecto de vacaciones o de fin de semana tenía una serie de 'paradas técnicas' para repostar en gasolineras o para estirar las piernas. Y eso permitía conocer muchos rincones de nuestro país. Con ello los pueblos abrían sus encantos a miles de viajeros que, además de repostar, dedicaban tiempo a recorrer sus calles, disfrutaban de su gastronomía... En definitiva, se generaba riqueza con ese turismo de viajeros que

+ en www.abarth.es



70 AÑOS EN UN SELLO

El 5 y 6 de octubre, los Abarth Days 2019 reunieron en Milán a numerosos fans de la marca, en un acto con el que ésta culminaba las celebraciones de su 70 cumpleaños. En el evento se dio a conocer el sello conmemorativo de este aniversario. Tiene una tirada de 60.000 unidades –con un valor de 1,60 euros– y reproduce el inconfundible escorpión, símbolo de la marca, y una bandera a cuadros en homenaje a sus numerosas victorias deportivas.

ATENTOS A...

DESDE EL 11 DE OCTUBRE

Fernando Alonso

ha presentado en Madrid la cuarta entrega del videojuego de carreras de Codemasters, **Grid**. Los jugadores podrán enfrentarse al bicampeón del mundo de F1 en diferentes retos.



+ en www.bmw.es

BMW
APUESTA POR EL **GOLF**
La Ryder Cup, el prestigioso torneo de golf que enfrentará a los equipos de EE.UU. y Europa, arrancará a mediados de septiembre de 2020. Y BMW, como socio de primer nivel de la competición,



ha puesto en marcha la campaña **#drivetoglorry** en el icónico **Wentworth Club (Surrey, Reino Unido)**, sede del tour europeo, con la asistencia del capitán europeo **Padraig Harrington**.

+ en www.mercedes-benz.com/en/classic/museum

MUSEO MERCEDES-BENZ



▲ El Papamóvil de 1980, el ganador del París-Dakar del 83, una unidad de los Bomberos del Tirol, el Clase G 'volador'... En total, once Clase G se exponen en el Museo Mercedes-Benz.



EL MUSEO MERCEDES CELEBRA 40 AÑOS DEL CLASE G

El Clase G, uno de los modelos más icónicos de Mercedes-Benz, celebra 40 años de una historia repleta de acontecimientos y aventuras. Y para conmemorarlo, la marca de la estrella organiza una muestra en su museo donde se podrán admirar algunas unidades con mucho que contar de este todoterreno mítico.

Abierta desde el 18 de octubre hasta el 19 de abril de 2020, en ella se podrán ver 11 Clase G únicos.

Entre ellos el 240 GD 'volador' de 1979, protagonista de una foto de prensa que dio la vuelta al mundo. También estará el 'Papamóvil' de 1980, utilizado por Juan Pablo II, o la reconstrucción del ganador del 'París-Dakar'

de 1983, con Jacky Ickx al volante. Y además de coches, los visitantes podrán comprobar la capacidad del Clase G sobre una rampa con una inclinación del cien por cien o descubrir sus secretos gracias a un coche seccionado en el que se ven, por ejemplo, su caja de transferencia o su eje trasero con bloques diferenciales.

+ en www.maserati.com/es

MASERATI

100.000 UNIDADES DEL GIBLI

Maserati ha fabricado ya 100.000 unidades de su berlina deportiva Ghibli. La que cumple ese número es un Ghibli S Q4 con acabado GranSport, en color Blu Emozione e interiores en piel natural color negro.

En el exterior cuenta con faros Full LED matrix adaptativos, inserciones Black Piano en el paragolpes delantero, faldones en el color de la carrocería, pinzas de freno de color rojo y llantas de 20 pulgadas.



+ en www.landrover.es

AVENTURA

Marruecos ha sido el lugar elegido para celebrar la décima edición del **Land Rover Discovery Challenge**, un evento solidario en el que 30 famosos y periodistas ponen a prueba su espíritu de aventura.

+ en <https://festivaldevelocidad.com>

FESTIVAL-LEGADO MARÍA DE VILLOTA CITA CON LA VELOCIDAD

La 4ª edición del Festival de Velocidad-Legado María de Villota –celebrado recientemente en Barcelona– fue un gran éxito de público, que acudió a disfrutar de un fin de semana de carreras. Pero también fue un éxito solidario, al recaudar fondos para financiar más de 2.000 tratamientos para niños con enferme-

dades neuromusculares y mitocondriales. El Festival proponía cuatro tipos de competición: Blancpain GT Series, con las finales de la Endurance Cup (46 coches, 137 pilotos), GT Sports Club (16 coches), Porsche Carrera Cup Francia and Benelux (49 inscritos) y Fórmula Renault Eurocup (22 coches).



▲ Los padres de María de Villota –en el centro– estuvieron presentes en el Festival, que también contó con una exposición dedicada a la piloto fallecida.

+ en www.hyundai.es

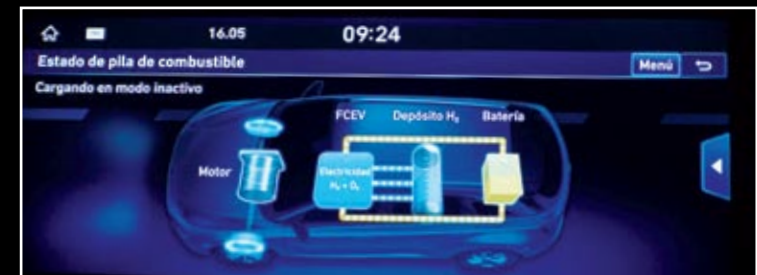
EL RETO DE MIREIA BELMONTE

ENTRENAMIENTO CON EL HYUNDAI NEXO

Mireia Belmonte se entrena dentro de una burbuja conectada al tubo de escape del SUV de hidrógeno Hyundai Nexo, que solo emite vapor de agua.

El anuncio con el que Hyundai da a conocer su gama ECO es uno de los más impactantes que ha grabado hasta ahora el fabricante. En el vídeo aparece la nadadora Mireia Belmonte entrenando. Pero no es un día de rutina normal, ya que la campeona olímpica está corriendo dentro de una burbuja respi-

rando las emisiones del tubo de escape del Hyundai Nexo, cuya tecnología de pila de combustible de hidrógeno le permite emitir solo vapor de agua. Según la nadadora, la campaña, que servirá para visibilizar esta tecnología, «es uno de los proyectos más alucinantes» en los que ha participado.



▲ Mireia Belmonte, durante la grabación del vídeo, en el que entrenó respirando las emisiones del Hyundai Nexo. La prueba estuvo supervisada por Vicente de la Varga, director del centro médico deportivo Camde.



+ en www.volvocars.com/es

VOLVO

EN BUSCA DE LAS MENINAS

Las Meninas de Velázquez toman de nuevo las calles de Madrid, y Volvo vuelve a colaborar con esta iniciativa con un total de cinco unidades del modelo XC40 personalizadas que recorrerán los diferentes espacios donde se han instalado las esculturas. La exposición al aire libre 'Meninas Ma-

drid Gallery' es obra del artista venezolano Antonio Azzato, embajador de

Volvo, que ha diseñado una Menina para la marca, (Serrano, 26). Volvo creará, además, una ruta para disfrutar de todas las esculturas, que podrá recorrerse con los XC40.



TOYOTA

CONCIENCIA AMBIENTAL

La gama de Toyota es un referente en cuanto a eficiencia y respeto al medio ambiente, pero la marca va más allá de sus vehículos y también exhibe su conciencia ambiental sumándose a acciones como el Día Mundial de la Limpieza, que une a personas de todo el mundo para eliminar las basuras del planeta. Empleados y

colaboradores de Toyota participaron en la limpieza de la Laguna del Campillo, en la localidad madrileña de Rivas-Vaciamadrid.





▲ De izquierda a derecha, en la fila superior: Borja Carabante (EMT), María Luisa de Conte, directora de RSC de Renault; Jean Pierre Mesic, director general de Renault Iberia; José Luis Manzaneros Abasolo (Ayesa); Reyes Maroto, ministra de Industria; Soledad Murillo, secretaria de Estado de Igualdad; Juan Alfaro, secretario general del Club de Excelencia en Sostenibilidad, y Cedric Prieto, cónsul de Francia en Madrid. Abajo, Carla Fernández; Sara Suárez; Teresa Perales, embajadora de Renault, y Juan Carlos Suárez-Quñones Fernández, de la Junta de Castilla y León.

VII Mejor Práctica en Movilidad Sostenible

Renault premia la **sostenibilidad**

La Fundación Renault para la Inclusión y la Movilidad Sostenible y el Club de Excelencia en Sostenibilidad han entregado los VII Premios a la Mejor Práctica en Movilidad Sostenible y los Premios Mujeres STEM y ADE. Una entrega que contó con la presencia de la ministra de Industria, Comercio y Turismo, Re-

yes Maroto, y la secretaria de Estado de Igualdad, Soledad Murillo de la Vega. Los premios, destinados a la movilidad sostenible, reconocieron el trabajo de AYESA en la categoría de Gran Empresa por su proyecto Wishilife, una plataforma de gestión de vehículos eléctricos compartidos en

la ciudad de Madrid. El premio de la categoría de Administración Pública fue a parar a la EMT (Empresa Municipal de Transportes de Madrid) por el Plan de Transporte al Trabajo (PTT) que apuesta por racionalizar los desplazamientos en vehículo privado de sus trabajadores. Y en la categoría de Pymes/Emprende-

doval azul ha presentado su equipo español... O más bien cómo va a ser ese equipo. De conformar la escuadra de entre 10 y 12 jugadores se va a encargar su capitán, José Iglesias, que además formará y coordinará al equipo en los diferentes campeonatos y competiciones de eSports. Y los juegos en los que van a participar los más importantes del universo de las carreras virtuales en todo tipo de plataformas: Forza Motorsport 7, Assetto Corsa, Gran Turismo... Con esta apuesta, Ford, que es la marca cuyos coches cuentan con mayor número de horas de conducción en los videojuegos, se lanza a un mundo en crecimiento que en 2019 generará a nivel mundial 1.100 millones de dólares —unos 14,5 millones de euros en España— o que van a generar una audiencia este año de 453,8 millones, de los cuales 6,9 millones son españoles. Para Cristina del Rey, directora de Comunicación de Ford España,

dores la Fundación Patrimonio Natural de Castilla y León ganó por su proyecto 'MOVELETUR: Turismo sostenible y movilidad eléctrica en espacios naturales', que fomenta la movilidad sostenible y eléctrica en Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León y las zonas centro y norte de Portugal. Además se entregaron los segundos Premios Mujeres STEM y ADE, que reconocen los trabajos de final de carrera o master a mujeres universitarias por proyectos relacionados con la movilidad sostenible. Las ganadoras fueron Carla Fernández, de la escuela de Ingeniería de Tecnologías Industriales de la Universidad de Vigo por su adaptación de una silla de ruedas eléctrica convencional para personas con daño cerebral, a otra con más prestaciones y con un coste reducido capaz de detectar obstáculos o las luces semafóricas para cruzar la calle con seguridad. La otra premiada, Sara Suárez, graduada en Turismo por la Universidad Autónoma de Madrid, ha analizado el impacto del 'car-sharing' en la movilidad urbana en busca de una movilidad más sostenible y nuevas posibilidades de negocio.

se trata de coger todo el conocimiento de Ford en carreras en el mundo real «y aplicarlo al mundo de los eSports y los pilotos de carreras virtuales. Queremos servir de plataforma para que corran en uno de nuestros vehículos de Ford Performance».



▲ De izquierda a derecha: Sara Socas, freestyler; Cristina Del Rey, directora de Comunicación de Ford España; José Iglesias, capitán del equipo Fordzilla en España, y Emmanuel Lubrani, director de Marca de Ford Europa.

Fordzilla, equipo eSports de Ford

Carreras **virtuales**

Ford salta de las carreras reales a la virtuales con Fordzilla, un equipo de eSports que va a tener cinco filiales europeas —Alemania, Italia, España, Francia y Reino Unido—. Cada uno de esos equipos partici-

pará en diferentes campeonatos, y entre todos ellos se conformará el equipo europeo Fordzilla para las competiciones internacionales. Y en Madrid, con motivo de la Madrid Games Week, la marca del



Lexus

30 años de lujo y calidad de **servicio**

En solo tres décadas, Lexus, la firma de lujo creada por Toyota, se ha convertido en referencia mundial en otra forma de hacer coches exclusivos y de relacionarse con sus clientes.

Hace 30 años se cumplía el sueño de Eiji Toyoda, el presidente de Toyota. El ejecutivo japonés había planteado en 1983 un reto: fabricar el mejor coche del mundo. Y en 1989, después de más de 1.000 millones de dólares invertidos en su desarrollo; 450 prototipos contruidos, después de más de 4,3 millones de kilómetros de pruebas recorridos y de una cantidad incalculable de horas de trabajo de miles de ingenieros, veía la luz el LS 400, el primer Lexus de la historia. Hoy, aquella aventura imposible —se dice que esta fue la palabra más repetida de todo aquel proceso— se ha convertido en una

marca reconocida mundialmente. Una marca líder indiscutible en aspectos como la satisfacción del cliente o en su apuesta decidida por la búsqueda de una movilidad sostenible —fue el primer fabricante que ya en 2011 anunció el abandono definitivo de los motores diésel y su apuesta inequívoca por la tecnología híbrida como el sistema de propulsión ideal para combinar rendimiento con eficiencia y respeto por el medio ambiente—. Aquel primer LS 400 dio las claves de lo que quería hacer Toyota. Una berlina a la que no le faltaba de nada en ningún aspecto, en la que se había puesto todo lo que

existía en la industria automovilística de la época con el objetivo de demostrar al mundo que se podía ser premium sin ser alemán. Esa apuesta rápidamente se entendió en Estados Unidos, donde los consumidores se entregaron a un fabricante que les permitía distinguirse. Pero posiblemente el salto adelante llegó cuando Lexus fue lanzada en el mercado europeo; el más exigente del mundo y el feudo de las marcas de lujo germanas. Eso fue a principios de los 90; a España llegó en 1994 con una gama formada por dos modelos; dos berlinas de porte señorial. Por un lado el mencionado LS 400 de 4,99 metros de longitud, con motor V8 de 253 CV, tracción trasera y cambio automático. Por otro, el GS 300, de corte más estilizado gracias a la mano de Italdesign, el estudio encargado de su diseño, pero igual de imponente en sus datos, con sus 4,95 metros, su motor de seis cilindros en línea o sus 212 CV. Y rápidamente, con un equipamiento cerrado que lo incluía todo —frente a la larga lista



◀◀ Si el LS 400 supuso un hito como primer Lexus de la historia, la llegada del RX revolucionó también la clase SUV, al mostrar que había sitio para un premium.



◀◀ La irrupción de Lexus en el mercado norteamericano revolucionó el segmento de las berlinas más lujosas y exclusivas.



de opciones de sus rivales— comenzó a apretarles las tuercas a estos. En estos 30 años, además de la calidad de fabricación, Lexus ha trabajado otros conceptos como una atención al cliente exclusiva con los que se ha convertido en una marca única. Y ha sido protagonista de hitos como la creación del primer SUV híbrido premium, el RX 400h; la hibridación absoluta de su gama —en España, de los modelos vendidos en los diez últimos años, el 95 por ciento son híbridos— o la creación de un mito de la deportividad, el LFA, un superdeportivo del que solo se fabricaron 500 unidades a un precio de 200.000 dólares, convertida ya en pieza de coleccionista. Y con ese espíritu de innovación, sin perder los valores clásicos de la tradición, la marca japonesa afronta el futuro.

LEXUS 216 nombres hasta llegar a Lexus

No se trataba solo de crear un coche; sino de inventarse una marca. Y para ello había que buscarle un nombre. La consultora encargada del proyecto presentó nada menos que 216 nombres para el nuevo fabricante. Entre ellos, denominaciones como Vectre, Venom, Chaparel o Calibre. Finalmente se abrió paso entre todos ellos Alexis, un poco más tarde derivó en Lexis y finalmente la 'i' se cambió por la 'u', y se convirtió en Lexus. Una denominación que es un acrónimo de Luxury, EXport y United States, mercado donde se lanzó la marca en 1989.



TRES PILOTOS, TÄNAK, OGIER Y NEUVILLE, AFRONTAN LAS DOS ÚLTIMAS CITAS DEL MUNDIAL CON OPCIONES DE CARA AL TÍTULO



Sébastien Ogier marcha segundo en el campeonato, con 212 puntos, y aún opta a lograr su primer título con Citroën.



Las opciones de Thierry Neuville de cara al campeonato se han reducido, pero tiene 199 puntos... y aún conserva posibilidades.



Para muchos es el nuevo rey del WRC, y su cotización subirá si finalmente gana el título. Ott Tänak tiene 240 puntos y es líder del Mundial.

Larga vida al rey Ogier, hasta que llegue el príncipe Tanak

La victoria en el reciente Rallye de Gales ha acercado a Ott Tanak a su primer título, con el que rompería los seis años de dominio del rey de Mundial, Sebastian Ogier. Pero 2018 recuerda que los vuelcos tan habituales en la disciplina dejan abierto cualquier pronóstico tanto para el francés como para Thierry Neuville. Quienes no tienen que esperar son Jan Solans y Mauro Barreiro, campeones del Mundo Junior en Gran Bretaña. La Federación Española de Automovilismo cosecha así el segundo título para sus programas de apoyo a nuestros jóvenes pilotos.

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

¿Logrará Sebastian Ogier la proeza de un séptimo título tras dar la vuelta a la tortilla a la situación de Citroën de estos últimos años? ¿Verá Ott Tanak recompensado su gran talento y la superioridad de 2019 tras los sinsabores del pasado año? ¿Logrará Hyundai con Thierry Neuville el fruto de su apuesta por el Mundial de Rallyes de estos últimos años? Tres pilotos de tres fabricantes diferentes se jugarán el título en los dos últimos rallyes de 2019, con Cataluña como próximo escenario y Australia para terminar.

Ott Tanak logró con su reciente victoria en Gales resarcirse de su abandono en

2018, cuando su primer título estaba al alcance de la mano. Aunque ahora cuenta con 28 puntos de ventaja, la historia del pasado campeonato recuerda que no debe confiar en su colchón para la recta final del campeonato. El pasado año sirvió como recordatorio para dejar la puerta abierta a cualquier resultado. Tras el Rallye de Alemania, Thierry Neuville contaba con 23 puntos sobre Ogier y 36 respecto a Tanak. Ogier llegaba a Gran Bretaña con 24 puntos de desventaja, y tercero en el campeonato. Sin embargo, terminó 18 puntos por delante gracias a una regularidad que le permitió lograr 70 en esas cuatro pruebas, mientras que Tanak solo cosechó 45 acosado por fiabilidad en rallyes cuya victoria

tenía al alcance de la mano. Por tercer año consecutivo, Neuville quedó sin opciones en la recta final del campeonato. Paradójicamente, en las cuatro últimas pruebas se dieron otros tantos ganadores diferentes, pero el piloto con más puntos fue Jari-Matti Latvala con 73, aunque sin

aspiraciones al título. ¿Qué pasará en 2019?

Tanak es el hombre del momento en el Mundial de Rallyes, y no solo por ser el piloto regularmente más rápido del campeonato, además de las cinco victorias que acumula hasta Gran Bretaña. En 2019 ha gana-

do más tramos que Neuville, Ogier, Latvala, Sordo, Evans y Meeke juntos. El francés, por ejemplo, solo había ganado hasta el rallye británico en 21 especiales, como reflejo de su filosofía tantas veces proclamada: ser el más rápido en las especiales no garantiza luchar por el título. Su estilo de competir desde la marcha de Volkswagen así lo confirma. Pero Ott Tanak lo ha puesto complicado.

El estonio ha sido en 2019 el más consistente en todo tipo de terrenos. La última victoria en Gales, con pleno de

puntuación, confirmó su altísimo nivel al soportar la presión de Neuville durante todo el rallye sin cometer el menor error en las difíciles condiciones de la prueba británica. Era su quinto triunfo en 2019, tras ganar en Suecia, Chile, Portugal, Finlandia y Alemania. Sin embargo, un año más la fiabilidad ha sido su principal enemigo, por lo que flota latente el temor a que se repitan momentos como los de 2018 y también de esta temporada. En Cerdeña, la dirección asistida fallaba en el último tra-

mo, y el estonio pasaba de la primera a la quinta posición. En el reciente Rallye de Turquía volvían los fantasmas del pasado año cuando tuvo que abandonar en un enlace por un problema electrónico. De los tres candidatos al título, era el único que no había ganado hasta el momento en Gran Bretaña, España y Australia. El triunfo de Gales ha resultado vital tras el fiasco turco, cuando sus rivales, especialmente Ogier, le habían pegado un buen mordisco a la ventaja lograda tras Alemania. Su triunfo en Gales

le permite depender solo de sí mismo, y si logra salir de Cataluña con 30 puntos de ventaja podría ya proclamarse campeón en la próxima cita del Mundial.

En Gran Bretaña, Ogier perdió ritmo a medida que avanzaba la competición, por lo que en la recta final de la prueba adoptó su estrategia de los dos últimos años: consistencia por encima de todo. Tras Gales, tiene en riesgo no ganar el título por primera vez en seis años. Para 2019 aceptó el desafío en su última etapa en el campeonato para cerrar el círculo con Citroën, de donde salió ante la incompatibilidad deportiva con Sebastian Loeb. Volvió con el título que no consiguió con sus compatriotas tras ganar en todas las participaciones de Volkswagen, y luego lograría la proeza de dar a M Sport y Ford el título. El C3 se mostró desde sus inicios como una montura rápida y manejable en asfalto, pero de comportamiento difícil en tierra y sobre superficies con cambio de adherencia. Para Ogier, se trata del séptimo título consecutivo y ganar con tres fabricantes diferentes y monturas no siempre superiores, como el Fiesta y ahora el C3.

Ogier empezó ganando en Montecarlo y, aunque repetía en México, ahí acabaron las victorias hasta Turquía.



◀◀ Mientras que Ogier —foto más a la izquierda— afronta su recta final en el campeonato, Neuville —centro— y Tänak —junto a estas líneas— tienen mucho más futuro por delante en el certamen. El estonio ha rendido a un gran nivel en 2019.



DE CARA AL 2020 PODRÍA HABER CAMBIOS EN EL MERCADO, PU ES VARIOS EQUIPOS ESTARÍAN TENTANDO A TÄNAK, EL HOMBRE DE MODA



Su séptimo en uno de sus terrenos favoritos, Alemania, fue una pesadilla. Un coche difícilmente conducible y dos pinchazos le alejaron a 40 puntos de diferencia respecto a Tanak. Pero en Turquía recibió oxígeno para un título que parecía alejarse. Como en Ford, Ogier se ha mostrado en 2019 extraordinariamente regular, pero Gales le ha vuelto a dejar descolgado.

Thierry Neuville, tercero en discordia, perdía fuelle en las últimas pruebas. El segundo puesto de Gran Bretaña le mantiene vivo en el campeonato, aunque sus opciones son mínimas por los 240 puntos del estonio fren-

te a los 199 del piloto belga. Ganó en Córcega y Argentina, pero desde entonces solo ha logrado un podio (Portugal) en seis rallyes. Sobre el papel, es el candidato más débil de los tres aspirantes y el que más errores personales ha cometido este último año de entre ellos, por lo que dependerá de la fiabilidad o errores de sus rivales para las dos últimas citas del campeonato.

Pero no habrá que esperar a Australia para conocer el ganador del Mundial Junior (JWRC) porque ya tiene nombre. Jan Solans y su copiloto Mauro Barreiro ganaron brillantemente en Gales, un triunfo que además les supu-

so el título tras superar en un intenso duelo a su rival Tom Kristensson. La Federación Española de Automovilismo se apunta un pleno total con el Rally Team Spain, el programa auspiciado por la entidad que también ha logrado el título en el Europeo Junior con Efrén Llarena y Sara Fernández.

Pero no solo la resolución del título es noticia en el Mundial de Rallyes. El mercado también es protagonista, o para ser más exactos Ott Tänak, perseguido por Ford e Hyundai, que disputan a Toyota la posible renovación del estonio para los próximos años. La cercana retirada de Sebastien Ogier

le convierten en el piloto número uno de los próximos años. “Estamos hablando con todo el mundo, así es como funcionan las cosas”, reconocía Tanak. El estonio se está tomando su tiempo, porque su objetivo es lograr un contrato en la estructura más potente considerando la llegada de las nuevas monturas híbridas. Más si cabe, si negocia con el título de 2019 en el bolsillo.

M-Sport persigue su vuelta, aunque no cuenta con el presupuesto y el apoyo directo de un fabricante, como Toyota e Hyundai. El equipo británico persigue la presencia de Ford al más alto nivel a partir de 2022, cuando entre

en vigor el nuevo reglamento híbrido. Salvatore Adamo, el responsable de Hyundai Motorsport, busca el ‘superrequisito’ que termine llevando a Hyundai a los dos títulos mundiales, algo que Neuville no consigue rematar. Pero Tanak está forzando la máquina con los equipos rivales para renovar un potente contrato con Toyota, el equipo con mayor presupuesto del campeonato.

Además del terreno deportivo, el Mundial vive momentos cruciales para su futuro. En 2022 llegarán las monturas híbridas a los tramos. La FIA trabaja con los diferentes candidatos para suministrar el equipamiento y material

► Jan Solans y su copiloto Mauro Barreiro se imponían en la prueba británica con su Ford Fiesta R2, sumando los puntos necesarios para alzarse con el título del JWRC, el Mundial Junior.



híbrido, y se espera que a finales de año se haga público en su totalidad el reglamento técnico, además de un deportivo para ampliar en 2021

el número de pruebas privadas de cara al desarrollo de los futuros coches híbridos, que seguirán utilizando los motores turbo de 1.600 cen-

tará entonces con pruebas en Europa, América, Asia, África y Australasia en un mismo año. Un hito que no se producía desde hace décadas.



Citroën es tercera en la clasificación de Constructores. El C3 ha rendido mejor este año en manos de Ogier.



Los 340 puntos de Hyundai sitúan al equipo de la marca coreana en la primera plaza, a falta de Cataluña y Australia.



Toyota ocupa la segunda posición por Marcas, pero a sólo 8 puntos de Hyundai. Todo sigue en el aire.

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE

dealerBest

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

LAS VENTAS CRECEN UN 18,3 % PERO ACUMULAN UNA CAÍDA DEL 7,4 %

Las matriculaciones de vehículos en nuestro país se recuperaron en septiembre, con un aumento del 18,3 % con respecto al mismo mes del año anterior. Esto podría amortiguar, que no compensar, la caída que comenzó en septiembre del pasado año, cuando las ventas descendieron un 17% con motivo del adelantamiento de las compras por la entrada en vigor del nuevo protocolo de emisiones WLTP. Pese a todo, como muestran los datos de Anfac (fabricantes), Faco-nauto (concesionarios) y Gan-vam (vendedores), el pasado mes es tan solo el segundo en positivo del año –en abril el crecimiento fue del 2,6 %– y las matriculaciones acumulan a estas alturas una caída del 7,4 %.

En total, en septiembre se comercializaron 81.751 unidades, con una subida tanto de la compra por parte de particula-

res (3,3 % y 40.893 unidades) como de alquileres (121,2 % y 5.635 unidades) y empresas (30,6 % y 35.223 unidades). Un crecimiento escaso en el apartado de particulares que hace que se siga reclamando un plan que dinamice el mercado.

Aunque el pasado mes la mayoría de las comunidades autónomas tuvieron cifras positivas, todas acumulan a estas alturas del año retrocesos con respecto a 2018 menos Murcia (5,6 %) y Ceuta y Melilla (1,6 %). La caída más acusada del año se produce en Cantabria (-17,3 %).

Por tipo de combustible, el 57,2 % de los usuarios se decantaron por modelos de gasolina, el 28,2 % optó por el diésel y el 14,5 % por tipos alternativos de propulsión. Por marcas, Seat se mantiene a la cabeza en ventas, tanto en septiembre como en el acumulado anual.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Septiembre	Enero-Septiembre
SEAT 7.003	SEAT 86.795
RENAULT 6.828	PEUGEOT 75.038
VW 6.422	VW 71.101
PEUGEOT 6.127	RENAULT 69.984
TOYOTA 5.032	OPEL 57.766
HYUNDAI 4.307	TOYOTA 53.949
KIA 4.126	CITROËN 53.021
FORD 4.112	HYUNDAI 46.553
CITROËN 4.035	KIA 42.686
OPEL 3.874	DACIA 42.325

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Septiembre	Enero-Septiembre
CLIO 2.284	LEÓN 27.577
QASHQAI 2.132	SANDERO 25.284
LEÓN 1.955	QASHQAI 23.485
GOLF 1.945	CLIO 21.264
MÉGANE 1.856	MÉGANE 20.335
MINI 1.853	ARONA 19.704
ARONA 1.639	IBIZA 19.437
IBIZA 1.602	CORSA 19.043
SANDERO 1.572	GOLF 18.686
3008 1.564	3008 17.855

PRECIOS

Koleos 1.7 Blue dCi 150 CV X-Tronic 4x2 Intens	28.888 €
Koleos 1.7 Blue dCi 150 CV X-Tronic 4x2 Zen	31.055 €
Koleos 2.0 Blue dCi 190 CV X-Tronic 4x4 Intens	32.643 €
Koleos 2.0 Blue dCi 190 CV X-Tronic 4x4 Zen	34.722 €
Koleos 2.0 Blue dCi 190 CV X-Tronic 4x4 Initiale Paris	39.352 €



RENAULT El Koleos estrena colores, llantas y faros LED Pure Vision

La firma del rombo ha actualizado el Koleos después de tres años en el mercado. Llega ahora a los concesionarios con tres niveles de equipamiento: Intens, Zen e Initiale Paris.

El primero incluye llantas de 17 pulgadas, climatizador bizona, alerta por cambio de carril, frenada de emergencia, sistema R-Link 2 con pantalla táctil de 7 pulgadas, sensor de aparcamiento trasero, detector de fatiga, asientos traseros regulables, etc. El Zen añade asistente de aparcamiento automático, faros LED Pure Vision, sistema ECO Monitor, llantas de 18 pulgadas, sensores de ángulo muerto, retrovisores abatibles eléctricamente, cristales tintados o iluminación ambiental en cinco colores diferentes.

El Initiale Paris es el acabado premium y se

asocia al motor diésel más potente. Cuenta con tapicería de cuero, asientos delanteros eléctricos (con memoria en el del conductor, calefacción y reposacabezas relax), alerta de distancia de seguridad, cristales laterales laminados, regulador de velocidad adaptativo, portón posterior eléctrico, sistema R-Link 2 con pantalla de 8,7 pulgadas...



HYUNDAI

Tres acabados para tres mecánicas en el Ioniq

El actualizado Hyundai Ioniq acaba de llegar a los concesionarios. El modelo mantiene sus tres mecánicas –eléctrica, híbrida e híbrida enchufable– y estrena cambios en el exterior, como una nueva parrilla –que en el caso del eléctrico es activa–, luces full LED, llantas o pilotos posteriores. En el interior se introduce un freno de estacionamiento eléctrico y también ofrece un cuadro de instrumentos digital de 7 pulgadas y

una pantalla central táctil de 10,25 pulgadas. La versión híbrida conserva la etiqueta ECO de la DGT, mientras que el híbrido enchufable y el eléctrico disponen de la Cero.

La gama se estructura en torno a tres acabados: Klass, Tecno y Style, y ofrece un descuento máximo de 4.200 euros en el caso de las versiones Hybrid y Electric, y de 2.400 euros para el Plug-In Hybrid.

PRECIOS	PRECIO	PRECIO FINAL
Hybrid Klass LE	27.045 €	22.845 €
Hybrid Tecno	29.495 €	25.295 €
Hybrid Style	32.495 €	28.295 €
Plug-In Hybrid Klass	33.425 €	31.025 €
Plug-In Hybrid Tecno	35.575 €	33.175 €
Plug-In Hybrid Style	38.575 €	36.175 €
Electric Klass	38.575 €	34.375 €
Electric Tecno	41.075 €	36.875 €
Electric Style	43.775 €	39.575 €

También hay un renting para particulares en el que el Hyundai Ioniq Hybrid tiene una cuota de 337 euros al mes –incluye el IVA y no hay cuota inicial– firmando un contrato de cuatro años y recorriendo un máximo de 10.000 kilómetros anuales.

LAND ROVER

Nuevo Defender: opciones para todos

El nuevo Land Rover Defender está ya en los concesionarios, aunque solo en su versión larga, el denominado 110, que cuenta con tres opciones: el 110, el 110 First Edition y el 110 X.

El más accesible ofrece dos motores diésel y dos de gasolina, y equipa de serie Terrain Response, faros LED, llantas de aleación de 18 pulgadas, asientos delanteros con ajuste eléctrico, sistema de sonido estándar o sistema Isofix en los asientos traseros.

La edición de lanzamiento First Edition cuenta con dos motores,

uno diésel y otro de gasolina, ambos con caja de cambios automática, y añade Terrain Response 2, faros Matrix LED, pack exterior Black, volante de piel de serie, llantas de aleación de 20 pulgadas, asientos delanteros y volante calefactables o un sistema de sonido Meridian.

Por su parte, el tope de gama, 110 X, se asocia al motor más potente de gasolina. Su equipamiento de serie incluye diferencial activo electrónico con reparto de par en curva, luces traseras con acabado

oscurecido, llantas de 20 pulgadas en color negro satinado, pedales metálicos brillantes y un largo etcétera. Además, la marca ofrece más de 170 accesorios originales para personalizar el modelo al gusto de cada cliente.

PRECIOS

DEFENDER 110	
D200 AWD diésel biturbo 200 CV	61.300 €
D240 AWD diésel biturbo 240 CV	65.900 €
P300 AWD gasolina turbo 300 CV	68.400 €
P400 AWD gasolina MHEV turbo 400 CV	78.800 €
DEFENDER 110 FIRST EDITION	
D240 AWD diésel biturbo 240 CV	82.300 €
P400 AWD gasolina MHEV turbo 400 CV	94.500 €
DEFENDER 110 X	
P400 AWD gasolina MHEV turbo 400 CV	112.600 €



LEXUS

INCORPORA CARPLAY Y ANDROID AUTO

El nuevo Lexus RX llega al mercado en octubre y será el primer modelo de la marca en incorporar de serie Apple CarPlay y Android Auto. Esto permitirá a los conductores acceder a su teléfono y utilizarlo a través de la pantalla del vehículo disfrutando de aplicaciones como Spotify, Apple Music, WhatsApp, Google Maps, etc.

Esta tecnología llegará como equipo de serie a los modelos modelos UX, NX, ES y RC el próximo año.



FIRST STOP Y REPSOL

ADAPTARÁN COCHES DE GASOLINA A GLP

La red de talleres First Stop ha firmado un acuerdo con Repsol para incorporar a su catálogo de servicios la adaptación de vehículos de gasolina a GLP. El paso de un combustible a otro es sencillo, y requiere solamente un kit homologado que se instala en el vehículo sin necesidad de tocar el motor. Suele costar unos 1.200 euros más IVA, y se amortiza en un uso normal entre 50.000 y 60.000 kilómetros de vida del vehículo.





Baiback, la empresa que revoluciona el mundo de las flotas

El próximo 9 de octubre estaremos de celebración en Baiback. Cumplimos dos años desde que inauguramos este proyecto lleno de emociones.

Desde su nacimiento, Baiback ha pasado por muchos procesos. Como todas las empresas, hemos tenido que esquivar obstáculos y superar muchos objetivos con esfuerzo, pero, sobre todo, con mucho entusiasmo y muchas ganas.

Gracias a eso, en poco más de un año conseguimos superar el 'Break Even Point' y hacernos con clientes potenciales con los que, a día de hoy, seguimos trabajando mano a mano en el apasionante mundo de la gestión de flotas.

Baiback es, como era la idea inicial, un punto de encuentro de profesionales del sector con amplia experiencia y, además, tiene ganas por hacer las cosas diferentes y seguir haciendo cosas nuevas.

¿Qué hacemos?

En Baiback trabajamos mano a mano con concesionarios, rent a car, carsharing, fabricantes y compañías de renting dedicándonos, de forma muy comprometida, a la digitalización de procesos y humanización de servicios.

Mejoramos los procesos a través de los medios digitales agilizándolos a su vez, con el fin de mejorar su rentabilidad, actualizar sus procesos de gestión de flota y remarketing y acelerar sus ventas y rotación de V.O., y todo sin incrementar costes de estructura.

¿Cómo lo hacemos?

1. Usamos la tecnología más avanzada.

2. Digitalizamos toda la documentación.
3. Analizamos datos e inteligencia de negocio.
4. Optimizamos los procesos.
5. Reducimos los plazos.
6. Ahorramos costes.
7. Incrementamos la rentabilidad.

Nuestros servicios estrella

A lo largo de dos años, hemos seguido aprendiendo y observando el mundo de la gestión de flotas. Por ello, surgieron Quikly y Baicars.

Quikly es el primer modelo de movilidad exclusivo para concesionarios. Se creó con el fin de que sean estos, que tienen todo lo necesario, los que estén a la cabeza en el mundo de la movilidad.

Además, incluye una plataforma de gestión para los concesionarios, a través de la cual tendrán al momento toda la información y con la que gestionarán cada uno de los coches.

Baicars, por su parte, se presenta en el momento en el que los hábitos de las personas han cambiado, porque ahora la mayoría de las ventas se encuentran en Internet.

Se trata de una plataforma de venta de vehículos de ocasión 100% online, un lugar donde los coches de stock y VO de concesionarios se venden de una forma más fácil y con una mejora de condiciones, tanto para vendedores como para compradores.

Como conclusión, somos la revolución en la gestión de flotas y nuestra misión es hacer que las cosas que parecen difíciles sean muy sencillas.

¿Buscas empleo?

Asesor comercial
(Oviedo)

Asesor Comercial
(A Coruña)

Gestor de Cuentas
(Madrid)

Asesor Comercial
(Girona)

Chapista
(A Coruña)

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f t

MOPAR

TIENDA ONLINE DE ACCESORIOS

Mopar acaba de abrir su tienda virtual, donde pone a disposición de los clientes de FCA todo tipo de accesorios (2.000 referencias) y recambios (más de 6.000).

La web también dispone de servicios a medida de cada usuario, de forma que este puede configurar y adquirir revisiones, paquetes de mantenimiento, etc, pidiendo cita en el concesionario que más le convenga.

Los clientes pueden elegir entre el servicio 'Click & Collect', con entrega en el concesionario FCA más cercano o a domicilio. Para celebrar la apertura, Mopar ofrece el envío gratuito en todos los pedidos realizados durante los primeros 30 días.

Envío gratis los primeros 30 días



MOTORTEC

ESTRENA PÁGINA WEB CON MÁS FUNCIONALIDADES

Motortec Automechanika, la feria de la industria de la automoción, estrenará página web en su nueva edición, que se celebrará en el recinto de la Feria de Madrid (IFEMA) del 10 al 13 de marzo de 2021.

La nueva página permitirá una mejor experiencia a los usuarios y un acceso optimizado para los distintos dispositivos (tablet, móvil, ordenador).

Con este cambio, los responsables de Motortec pretenden que la web se convierta en un pilar básico que genere un vínculo sólido entre el evento y sus expositores y visitantes, mejorando su comunicación y experiencia.

PRECIOS

	PVP	DESCUENTO	PRECIO FINAL
Camry 220H Business	36.500 €	4.200 €	32.300 €
Camry 220H Advance	37.900 €	5.400 €	32.500 €
Camry 220H Luxury	43.400 €	5.400 €	38.000 €

TOYOTA Camry:

el octavo, con hasta 5.400 euros de descuento

La octava generación del Toyota Camry, la berlina más vendida del mundo –más de 700.000 unidades anuales–, está ya en el



mercado español. Su gama ofrece ocho tonos para la carrocería y está compuesta por tres acabados: Business (pensado para flotas), Advance y Luxury. Ofrece un gran equipamiento de serie desde el más básico, con cámara de visión trasera, climatizador bi-zona, cuadro de instrumentos con pantalla

de 7 pulgadas, faros LED, sensores de luz, lluvia y aparcamiento delanteros y traseros, llantas de aleación de 17 pulgadas, sistema multimedia Toyota Touch 2 con pantalla táctil de 7 pulgadas y Toyota Safety Sense, el conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción de Toyota.

ABARTH

595 Pista: pensando en los jóvenes

Abarth actualiza la edición especial 595 Pista con un motor más potente de 165 CV. Además, estrena una nueva carrocería gris mate y un pack exterior con detalles de color verde en los paragolpes delantero y trasero y en las carcasas de los retrovisores. Está dirigido a los más jóvenes de la casa y, por eso, es un modelo totalmente conectado, con el sistema Uconnect con pantalla de 7 pulgadas HD, equipado con Apple CarPlay y Google Android Auto.

FIAT

Panda Trussardi: urbano de lujo

Desde 11.500 euros ya se puede comprar el nuevo Fiat Panda Trussardi, que surge de la colaboración entre la marca automovilística italiana y el fabricante de moda especializado en artículos de cuero. Para nuestro mercado, esta edición especial se asocia exclusivamente al motor 1.2 de 69 CV, cambio manual y tracción delantera.

Esta versión es el primer Panda que se puede pedir en color mate, aunque también está disponible en metalizado, en colores Café, Blanco Gelato, Negro Cinema y Gris Colosseo. Parte

de la carrocería Cross y en el exterior destaca por las barras de techo, las carcasas de los retrovisores y las llantas de aleación de color negro. En el interior también ofrece muchos detalles exclusivos y tecnologías como la radio Uconnect Mobile con soporte para dispositivos móviles.



Por 11.500 €

FACONAUTO

PLANES DE IGUALDAD EN LOS CONCESIONARIOS

Faconauto ha firmado un acuerdo con Pons Compliance para poner en marcha planes de igualdad en los concesionarios. El convenio se realizará a través de la iniciativa Faconauto Woman y, además de la elaboración de un código de buenas prácticas, posibilitará la realización de auditorías salariales que detecten y solucionen una posible brecha salarial en el sector.



CENTRO ZARAGOZA

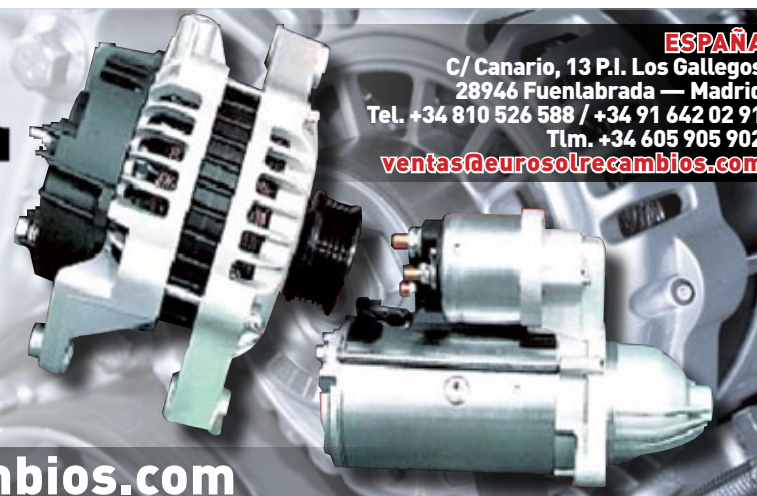
CELEBRA SU 30 ANIVERSARIO

Centro Zaragoza, el instituto de investigación sobre vehículos en el que participan 19 aseguradoras con el objetivo de mejorar la seguridad vial y la reparabilidad de los automóviles, ha celebrado su 30 cumpleaños. Al acto asistieron personalidades de diferentes ámbitos: industria, economía, transporte, etc.

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



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

Citroën Evasion, Fiat Ulysse y Peugeot 806: contra el Renault Espace

Diez años después de su llegada, el monovolumen del rombo se encontraba con tres rivales europeos de cuidado.

La nueva generación del Volkswagen Polo –del que en Landaben iban a fabricar 1.040 unidades diarias, una cifra más que respetable si tenemos en cuenta que en 2018 se

fabricaron 1.408 unidades al día entre Polo y T-Cross– pasaba por nuestras manos por primera vez. Nuestro al volante con el utilitario alemán nos mostraba un modelo que rebosa-



ba calidad por todos los lados.

Entre los modelos que conducíamos por primera vez estaba la versión familiar de un elegante italiano, el Lancia Dedra Station Wagon. Y un mito que adoptaba un nuevo sistema de tracción total para hacerlo aún más seguro y dinámico, el Porsche 911 Carrera 4.

La prueba a fondo tenía como protagonista a un deportivo más asequible, el Ford

Escort RS 2000 16V 4x4. Con 150 caballos, destacaba por su comportamiento, lo más parecido al legendario Escort Cosworth.

La comparativa se enfocaba en tres monovolumen de la misma familia: Citroën Evasion, Fiat Ulysse y Peugeot 806. Tres modelos que compartían desarrollo y que llegaban al mercado diez años después del pionero Renault Espace, con el que los comparábamos.



LA PORTADA

Nº 569

FECHA

13-9-1994

HABLAMOS DE

Los tres monovolumen nacidos del acuerdo entre el Grupo Fiat y PSA –Evasion, Ulysse y 806– acaparaban la mayor parte de nuestra portada. En ella también sobresalían la toma de contacto con el VW Polo y la prueba a fondo del Ford Escort RS 2000 16V 4x4, la antesala del Ford Escort Cosworth.

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

Lexus GS, la nueva definición del lujo

La marca de lujo de Toyota cumple 30 años de vida y 25 de su llegada a España. El GS, una deportiva y elegante berlina, era su segundo modelo a la venta. Lo poníamos a prueba.

Varias novedades se agolpaban en las primeras páginas de la revista. Entre ellas, la versión familiar del Citroën ZX, con un maletero que oscilaba entre 500 y 1.580 litros. Y también el buque in-

signia de Ford, el renovado Scorpio.

La gama de Opel afrontaba una nueva temporada con un abanico de modelos que cubría todos los segmentos del mercado y a la que le faltaba úni-

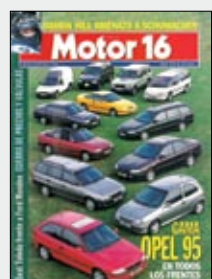


camente el Tigra. El pequeño deportivo ya se fabricaba en Figueruelas y estaba listo para su presentación.

La prueba a fondo contaba con un modelo que en cada detalle exprimía el concepto de lujo. Era el Lexus GS 300, una elegante berlina que junto al LS 400 conformaba la gama de la exclusiva marca japonesa, que cumple ahora 30 años de vida. Con diseño italiano y tecnología japonesa,

el GS 300 contaba con un motor de seis cilindros en línea y 212 CV, y brillaba por el funcionamiento silencioso y suave de ese propulsor y su excelente cambio automático.

Para la comparativa, dos berlinas más asequibles. El Ford Mondeo 2.0i 16V –3,2 millones y 136 CV– nos gustaba por su comportamiento. Y el Seat Toledo 2.0i 16V –2,9 millones y 150 CV– por su gran habitabilidad.



LA PORTADA

Nº 570

FECHA

20-9-1994

HABLAMOS DE

Doce modelos conformaban la gama de Opel de cara a un nuevo 'curso' al que luego se uniría el pequeño Tigra. La portada, por tanto, era un monográfico de la marca alemana. Y junto a ellos, la comparativa entre el Ford Mondeo y el Seat Toledo en sus versiones con motor 2.0 16V.



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto



Pico DEL CONFORT

3.355 M



NUEVA GAMA SUV CITROËN

LA AVENTURA EN MODO CONFORT.



SUV CITROËN C3 AIRCROSS

12 ayudas a la conducción
Grip Control con Hill Assist Descent
Hasta 520l de volumen de maletero
Asientos traseros deslizantes y abatibles
Mejor altura libre al suelo de su segmento

DESDE **13.990€⁽¹⁾**

NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS

20 ayudas a la conducción
Grip control con Hill Assist Descent
Hasta 720l de volumen de maletero
3 asientos individuales en segunda fila
Suspensión de amortiguadores progresivos hidráulicos®

DESDE **19.990€⁽²⁾**

CITROËN prefiere TOTAL (1) PVP recomendado en Península y Baleares de SUV Compacto C3 Aircross PureTech Gasolina 110 Live 13.990€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares que entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ con una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. PVP recomendado para el cliente que no financie: 14.590€. Modelo visualizado Nuevo C3 Aircross Shine desde 18.600€. (2) 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 propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 6.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. PVP recomendado para el cliente que no financie: 20.590€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross Feel con Opciones desde 23.390€. (1)+(2) No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. Oferta válida para pedidos del 1 al 31 de Octubre de 2019 matriculados hasta el 31 de Octubre de 2019. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Citroën SUV: Consumo mixto WLTP (L/100Km): 4,5 a 8,0. Emisiones de CO₂ mixto WLTP (g/Km): 117 a 181. Emisiones de CO₂ mixto NEDC (g/Km): 106 a 132.

INSPIRED
BY YOU
SINCE 1919

Opinión clientes

CITROËN ADVISOR
citroen.es