

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.767 del 3 al 16 de diciembre de 2019



Lo último

## DBX: EL SUV DE ASTON MARTIN

## ENAMORA Y CONVENCE

PROBAMOS EL

# PEUGEOT 208

PURETECH 130  
EAT8 GT LINE



## Conducimos las últimas novedades



Alfa Romeo Giulia



Audi S8



Mercedes GLB



Opel Corsa



Peugeot 208



Skoda Superb iV



Skoda CITIGOe iV



Volkswagen e-Up

## Salón de Los Ángeles Eléctricos y cañeros



Audi e-tron Sportback

VW ID Space Vizzion



Tesla Cybertruck

Lexus LC Cabrio





# Pico DEL CONFORT

3.355 M



## NUEVA GAMA SUV CITROËN LA AVENTURA EN MODO CONFORT.

ASIENTOS TRASEROS MODULABLES  
VOLUMEN DE MALETERO DE HASTA 720L  
HASTA 20 AYUDAS A LA CONDUCCIÓN

SUV C3 AIRCROSS  
POR  
**185€ /MES<sup>(1)</sup>**  
SIN ENTRADA  
- 47 CUOTAS/TAE: 6,46%  
- ÚLTIMA CUOTA: 9.284,16€

SUV C5 AIRCROSS  
POR  
**285€ /MES<sup>(2)</sup>**  
SIN ENTRADA  
- 47 CUOTAS/TAE: 6,17%  
- ÚLTIMA CUOTA: 10.373,86€

**CITROËN prefiere TOTAL** (1) PVP recomendado en Península y Baleares de un Nuevo C3 Aircross PureTech 110 FEEL 14.919,35€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 48 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. Capital financiado con comisión de apertura: 15.508,66€. Comisión de apertura: 589,31€. TIN: 4,95% TAE: 6,46% Importe total adeudado: 17.979,16€. Precio total a plazos: 17.979,16€. PVP para el cliente que no financie: 15.219,35€. (2) PVP recomendado en Península y Baleares de un C5 Aircross PureTech 130 S&S 20.076,65€ (Impuestos, transportes, y oferta incluidos), para clientes particulares que financien con una permanencia mínima de 36 meses a través de PSA Financial Services Spain, EFC S.A. y entreguen un vehículo propiedad del comprador al menos los últimos 3 meses. Capital financiado con comisión de apertura: 20.869,68€. Comisión de apertura: 793,03€. TIN: 4,6%, TAE: 6,17% Importe total adeudado: 23.768,86€. Precio total a plazos: 23.768,86€. PVP para el cliente que no financie: 20.376,65€. (1y2) Sujeto a aprobación financiera. Cuotas para una duración de contrato de 48 meses y 50.000 kms totales. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Oferta válida para vehículos matriculados antes del 31/12/2019. Oferta limitada a vehículos en Stock: 1.000 unidades. Los modelos visualizados no se corresponden con los ofertados. 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 CO<sub>2</sub> mixto WLTP (g/km): 118 a 181. Emisiones de CO<sub>2</sub> mixto NEDC (g/km): 106 a 132.

INSPIRED  
BY YOU  
SINCE 1919

OPINIÓN CLIENTES  
★★★★★  
CITROËN-ADVISOR.ES

## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

### Al detalle



#### UN GRAN MES PARA LA PRODUCCIÓN

El pasado mes ha sido el mejor octubre para las factorías españolas desde 2007. Las 270.070 unidades producidas en ese mes suponen un 9,6 por ciento de crecimiento y provocan una mejoría en las cifras totales del año gracias al crecimiento de la producción en los cuatro últimos meses. El motivo, la mejora de las ventas en Europa, permite además que crezcan también las exportaciones de automóviles más de un 8 por ciento frente al 1 por ciento que caen las exportaciones en el acumulado de los 10 primeros meses del año. Con los nubarrones que parecen avecinarse, un dato que lleva a la esperanza.



#### EL BROCHE DE ORO DE SAINZ

Si en la anterior revista nos felicitábamos por su primer podio, hoy toca aplaudir a Carlos Sainz por una temporada redonda que se ha rematado con el sexto puesto en el Mundial de Pilotos. No solo ha sido la calidad de pilotaje; también la tenacidad –como refrenda ese adelantamiento final a Hulkenberg– lo que le ha llevado a ese éxito. Enhorabuena.

## A tope con la electrificación

Las fábricas españolas están listas para ponerse en vanguardia en la producción de eléctricos. Pero las Administraciones deben dar muchos más pasos para situarnos al nivel de Europa.

La semana pasada, al volante de un Citroën C3 Aircross, tuve la oportunidad de visitar las tres plantas de producción españolas del Grupo PSA: Villaverde (Madrid), Figueruelas (Zaragoza) y Vigo (Pontevedra), que generan el 32,5 por ciento de todos los vehículos que se fabrican en España. De la misma manera que nuestro país, con sus 17 plantas, es el segundo mayor productor de coches del continente y el primero en vehículos comerciales ligeros, una muy buena posición que visto lo visto, va a tener continuidad con la electrificación. Concretamente en el recorrido realizado por las instalaciones de este grupo (Peugeot, Opel, Citroën y DS), he comprobado in situ cómo trabajan a tope en los eléctricos, con el objetivo 2020. De hecho, en el recorrido por la fábrica de Figueruelas pudimos ver algunas unidades de la versión cien por cien eléctrica del Opel Corsa. Exactamente igual que en Vigo, donde se

adjudicadas la producción de 16 modelos de vehículos electrificados para el periodo 2020-2021 y en tres de ellas se pueden, además, ensamblar baterías. De hecho, según la consultora IHS Markit, España superará los 500.000 vehículos fabricados en 2025 y será el tercer país en producción de coches de batería, después de Alemania y Francia. Un buen panorama que contrasta con la mala marcha en las ventas de este tipo de vehículos, de acuerdo con los datos de Anfac (patronal de fabricantes). Según su 'Barómetro trimestral de la Electromovilidad', mientras que en España solo avanza 0,8 puntos el índice de penetración de este tipo de vehículos y se coloca en un 16,1 en noviembre, la media de la Unión Europea sube a 2,5 y se sitúa en 25,9 puntos. Es decir, en lo que queda de año, sería necesario vender 5.200 unidades más para ponernos al nivel de la UE, algo bastante ilógico si tenemos en cuenta la es-

caz de electrolineas y aparcamientos de recarga en un país donde 16 millones de coches aparcen en la calle. Una razón más entre otras que hace que los incentivos para vehículos limpios solo se hayan agotado en tres autonomías y de que siga pendiente un 47 por ciento de un fondo que se acaba el 31 de diciembre. En otras palabras, la industria del automóvil en España se ha puesto las pilas para poder estar en condiciones de ofrecer el coche cien por cien eco, pero las Administraciones Públicas van a tener que poner mucho de su parte para que la nueva movilidad termine siendo eficaz en la lucha contra el cambio climático.

Según la consultora IHS Markit, España superará los 500.000 vehículos fabricados en 2025 y será el tercer país en producción de coches de batería, después de Alemania y Francia. Un buen panorama que contrasta con la mala marcha en las ventas de este tipo de vehículos. Mientras en España el índice de penetración de estos coches es del 0,8 por ciento, la media europea llega al 2,5 por ciento.

## 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  
Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com  
Julían 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.  
Consejo editorial: María Jesús Benet, 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: M30.2471983

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



Nº 1.767 · 3 al 16 diciembre de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**8.- QUÉ PASA  
SALÓN DE LOS ÁNGELES**

Movilidad eléctrica con carácter...  
Eso es lo que se ha visto en las novedades vistas en Los Ángeles...  
Y también en Guangzhou.

**9.- AUDI E-TRON  
SPORTBACK**

**10.- KIA SELTOS**

**11.- LEXUS LC 500  
CONVERTIBLE**

**12.- TESLA CYBERTRUCK**

**13.- TOYOTA RAV4 PRIME,  
HYUNDAI VISION T CONCEPT**

**14.- VOLKSWAGEN ID.  
SPACE VIZION**

**16.- LEXUS UX 300e**

**17.- MERCEDES MAYBACH  
GLS 600 4MATIC**

**18.- CUATRO RUEDAS  
ASTON MARTIN DBX**

La firma británica se lanza, por primera vez, al segmento SUV.

**20.- AUDI RSQ8.**

La marca de los aros corona su gama con la versión más brutal del Q8, con 600 caballos de potencia.

**22.- PEUGEOT 208 GT LINE  
130 CV**

El nuevo Peugeot 208 GT Line es un coche interesante y lógico. Y muy divertido.

**28.- ALFA ROMEO GULIA Y  
STELVIO**

Los dos modelos más representativos de la marca se someten a una actualización.

**30.- AUDIS8**

Una poderosa berlina que transmite confort y elegancia y que se desliza por la carretera a velocidades de vértigo.

**32.- MERCEDES GLB**

Un SUV comedido en tamaño pero imbatible por funcionalidad.

**34.- OPEL CORSA**

La sexta generación del Opel Corsa

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	28
ASTON MARTIN	18
AUDI	9, 20, 30
CITROËN	48
KIA	10
LEXUS	11, 16
MERCEDES	17, 32
OPEL	34
PEUGEOT	22, 36
SEAT	44
SKODA	40
TESLA	12
TOYOTA	13
VOLKSWAGEN	42



5 AÑOS GARANTÍA ASISTENCIA MANTENIMIENTO



seat.es/tarraco

**Escribir un libro. ✓  
Formar una familia. ✓  
Explorar el espacio.**

Nuevo **SEAT Tarraco** por **26.700 €.**

Sujeto a financiación.

**Sigue sumando.**

Nunca es tarde para seguir cumpliendo tu lista. Y con el Nuevo SEAT Tarraco es más fácil que nunca. Disfruta de la última tecnología en seguridad y todo el espacio que necesitas con hasta 1.920 l de capacidad interior. Nuestro SUV más grande está equipado con Full LED, cuadro de mandos Digital Cockpit y asistentes a la conducción. Tu próximo gran plan en familia empieza ahora.



Consumo medio combinado de 5,7 a 9,5 l/100 km. Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 148 a 214 g/km. [Valores WLTP.] Emisiones ponderadas de CO<sub>2</sub> de 129 a 166 g/km. [Valores NEDC]. Imagen acabado SEAT Tarraco Xcellence con opcionales. PVP Recomendado para Península y Baleares para SEAT Tarraco 1.5 TSI 110 kW (150 cv) Style por 26.700 €. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Financial Services incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/12/2019 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.

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

# NUEVO PEUGEOT e-208

## FULL ELECTRIC

UNBORING THE FUTURE



PEUGEOT i-Cockpit® 3D

HASTA 340 KM DE AUTONOMÍA\*

CARGA RÁPIDA 80% EN 30 MINUTOS\*\*

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo Peugeot e-208. Valores WLTP: datos en curso de homologación.

\* Ciclo WLTP, 2019 estándar, correspondiente a 340 KM WLTP

\*\* En puntos públicos de carga de 100 kW

# La fiesta de los coches electrizantes

Los expertos pronostican que en el año 2025 un 15 por ciento de los vehículos vendidos en Europa tendrá mecánica cien por cien eléctrica, y que la proporción en China será del 14 por ciento. Curiosamente, en Estados Unidos el proceso de electrificación será más lento, pues para esa fecha sólo un 8 por ciento de las matriculaciones correspondería a modelos BEV, animados exclusivamente por batería. Sin embargo, y nunca mejor dicho, la

industria se está poniendo las pilas en aquel mercado como en pocos, y buena prueba de ello es que las novedades que más interés despertaron en Los Ángeles eran eléctricas, como el Mustang Mach-E de Ford, el Audi e-tron Sportback, el Volkswagen ID. Space Vizzion o el Tesla CyberTruck, que a nadie dejó indiferente. Y entre los híbridos, primicias de relieve como un Toyota Rav4, bautizado Prime, que es enchufable.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com



Audi e-tron Sportback

## Más aerodinámico y con mayor autonomía

En la primavera del próximo año llega a los concesionarios la segunda variante de carrocería del e-tron, bautizada Sportback y con un perfil más coupé que el e-tron original, pues se mantiene el largo -4,90 metros- y el ancho -1,94-, pero se reduce la altura 13 mm -mide exactamente 1.629- y se apuesta por

un techo con más caída hacia atrás, lo que sólo resta 20 milímetros de altura al techo en la plazas traseras, según Audi. Y el maletero también cede algo de volumen, pues anuncia 555 litros -45 menos-, aunque mantiene intactos lógicamente los 60 litros del espacio de carga frontal. La aerodinámica mejora -Cx de



◀ El e-tron Sportback 55 Quattro homologa 446 kilómetros de alcance WLTP, 34 más que con la carrocería normal. Entre otras razones, por su mejor aerodinámica: Cx de 0,25 y 13 milímetros menos de altura.

0,25 en lugar de 0,26- y eso ayuda a optimizar la autonomía, pues la versión Sportback 55 Quattro, de 408 CV y con batería de 95 kWh, homologa 446 kilómetros WLTP -34 más que el e-tron 55 Quattro normal, o crossover-, mientras que el Sportback 50 Quattro, con 313 CV y batería de 71 kWh, anuncia 347

kilómetros de alcance medio. En cuanto a prestaciones, si el primero pasa de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos en modo 'S' -con el programa 'D' la potencia se limita a 360 CV y el '0-100' se completa en 6,6 segundos-, la versión 50 Quattro emplea 6,8 segundos. Y en todos los casos, el motor que actúa normalmente es el del eje trasero, mientras que el delantero interviene sólo cuando aceleramos al máximo o patinan las ruedas posteriores. En cuanto a la recarga rápida, el 55 Quattro admite puntos de hasta 150 kW, y de hasta 120 kW el 50 Quattro.



◀ Maletero posterior de 555 litros, frente a los 600 del e-tron 'normal'. La longitud y la anchura de la carrocería no varían.



LOS PRECIOS DEL MUSTANG MACH-E ARRANCAN EN EE.UU. EN 43.895 DÓLARES. EN ALEMANIA, LA VERSIÓN BÁSICA COSTARÁ 46.900 EUROS



**ACURA TYPE S CONCEPT.**- Se había dejado ver por la Car Week de Monterey en verano, pero Los Ángeles ha sido su primer evento masivo. Avanza la siguiente generación del TLX Sedán, a la venta en Norteamérica, y apuesta por un V6 turboalimentado y una puesta a punto deportiva.

**ALFA ROMEO STELVIO.**- Además del renovado Giulia, la casa milanesa mostraba el Stelvio 2020, que también recibe un sistema de infoentretenimiento mejorado, con pantalla táctil de central de 8,8 pulgadas y un procesador más rápido. Y cambia la instrumentación y algún detalle interior.



**BMW M8 GRAN COUPÉ.**- Además del M2 CS -en segundo plano-, la firma bávara estrenaba en Los Ángeles el M8 Gran Coupé, con su 4.4 Biturbo de 625 CV y 76,5 mkg. Acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos, tiene tracción total con diferencial M xDrive y alcanza 250 km/h... o 305 en opción.



**BUICK ENCORE GX ST.**- La firma de GM desvelaba esta versión con paquete deportivo exterior de su Encore GX, dotada para la ocasión de un nuevo 1.3 Turbo de gasolina -155 CV y 24,0 mkg-, asociado a un cambio automático CVT. Además, también crece el número de asistentes.

**CHEVROLET TRAILBLAZER.**- La marca más popular de GM renueva su SUV de talla de media, cuya gama permite elegir entre motores de gasolina 1.2 y 1.3, ambos con turbo y transmisión automática CVT. Y la versión 1.3 se ofrece también con tracción total y caja automática Hydra-Matic de 9 marchas.



**CHRYSLER PACIFICA HÍBRIDO.**- Gana deportividad con las llantas de 20 pulgadas, los acabados exteriores negros y un interior más refinado. La versión híbrida enchufable, de 260 CV, asocia un V6 de ciclo Atkinson a una batería de 16 kWh, y recorre 48 kilómetros en modo eléctrico.



◀▶ A partir del Seltos y por encargo de Kia, un preparador californiano ha creado dos prototipos: X-Line Urban Concept –izquierda– y X-Line Trail Attack Concept –arriba–.

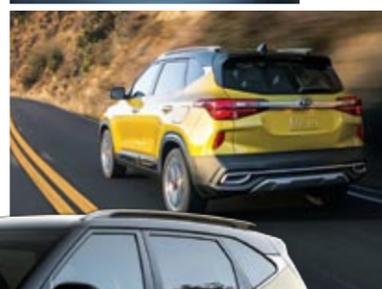
## Kia Seltos Un nuevo SUV asequible para el mercado norteamericano

Del mismo modo que Kia ofrece en Europa el Stonic, adaptado a la creciente demanda de modelos B-SUV en nuestro continente, a la firma coreana le faltaba en su gama para el mercado norteamericano un SUV de acceso, papel que hasta ahora desempeñaba el Soul, un crossover de carácter más urbano que polivalente. Y eso se soluciona con la llegada del Seltos, de 4,32 metros de largo, 1,80 de ancho y 1,65 de alto, cuya distancia entre ejes es de 2,61 metros. Además, tiene una altura

libre al suelo mayor –19 centímetros– y su maletero ronda los 430 litros con las cinco plazas en uso. En Estados Unidos, la oferta de motores será doble, siempre de gasolina: un 2.0 atmosférico con 146 CV y cambio automático de variador y un 1.6 turboalimentado con 175 CV y asociado a la caja automática DCT de doble embrague con 7 marchas. Asimismo, y eso le diferencia del Stonic también, el Seltos permite elegir entre tracción delantera y total, derivando

este último sistema del empleado en el Kia Telluride, un SUV de gran tamaño a la venta al otro lado del Atlántico.

▶▶ El Seltos mide 4,32 metros de largo, lo que le sitúa en la gama Kia entre Soul y Sportage.



## Lexus LC 500 Convertible Por ahora, con el motor V8 de gasolina y no con el híbrido

El LC, el deportivo más exclusivo de Lexus, estará disponible desde ahora con dos carrocerías: el Coupé, ya conocido y que en nuestro país está disponible únicamente como LC 500h –mecánica híbrida de 359 CV, fruto de combinar un V6 3.5 de 299 CV y un motor eléctrico de 179 CV–, y el Convertible, desvelado en el Auto Show angelino únicamente como LC 500, de manera que bajo su capó delantero late un V8 5.0 de gasolina cuyo rendimiento no ha sido comunicado aún; del mismo modo que nada se dice todavía sobre un hipotético LC 500h Convertible. La gran novedad es la capota eléctrica de lona, formada por cuatro capas aislantes y que puede operarse en 15 segundos, incluso en marcha, siempre que no se superen los 50 km/h. Además, cuando la plegamos queda oculta por una tapa posterior que ha obligado a los diseñadores de la firma asiática a reconfigurar la zaga. Y hay otros cambios, aunque menos evidentes,

como los refuerzos estructurales que compensan la ausencia de techo, mínimas diferencias en las dimensiones extremas –es 10 milímetros más corto y 5 más alto– o un equipo específico en varios apartados, como la climatización –salidas de aire en la zona del cuello– o un paraviento posterior transparente destinado a reducir las turbulencias cuando se circula sin capota.

▶▶ Lexus ha reforzado la carrocería para asegurar la rigidez torsional tras la eliminación del techo. Y la zaga tiene un diseño específico.



# LA CAPOTA ELÉCTRICA DE LONA DEL LC CONVERTIBLE TIENE CUATRO CAPAS Y PUEDE QUITARSE O PONERSE EN MARCHA HASTA 50 KM/H



**CORVETTE CONVERTIBLE.-** Desvelado en octubre, el Corvette Stingray Convertible acudía también a la cita californiana. Es el primero de la saga con techo duro retráctil, que puede quitarse o ponerse en 16 segundos; incluso en marcha, hasta 48 km/h. El maletero no cede volumen: 356 litros.



**FORD F-250 BY DUNAWAY GARAGE.-** Desarrollado para el SEMA de Las Vegas, el asombroso F-250 de este especialista tejano recibía a los visitantes del Auto Show de Los Ángeles, junto a la puerta. Las llantas son de 30 pulgadas y el motor, un 6.7 turbodiésel, el de serie.

**DODGE CHALLENGER 50.-** Se cumplen 50 años del nacimiento del 'muscle car' de Dodge y la firma americana lo celebra con esta serie limitada –1.960 unidades–, que en realidad es un paquete de equipamiento específico combinable con varias versiones, algunas con cerca de 500 caballos.



**FORD ESCAPE.-** Si en Europa calienta motores el nuevo Kuga –tercera generación–, en Norteamérica hace lo propio la 'reinterpretación' para aquel mercado, que es la cuarta generación del Escape. Estará disponible con motores de gasolina, pero también con mecánicas híbrida e híbrida enchufable.



**FIAT 500X SPORT.-** En el primer trimestre del 2020 comienzan las entregas en Estados Unidos del 500X Sport, allí disponible sólo con motor 1.3 Turbo de 177 CV, cambio automático de 9 marchas y tracción total. Las llantas son de 18 pulgadas, y de 19 en opción. El precio allí, 26.895 dólares.



**FORD GT MK II.-** Se harán 45 unidades y costará 1,2 millones de dólares –1.080.000 euros–. Basado en el coche de carreras del WEC, genera cuatro veces más carga aerodinámica a alta velocidad que el GT normal y su motor rinde 200 CV más que el GT de Le Mans, al no estar limitado.



**FORD MUSTANG MACH-E.-** A España llegará en diciembre de 2020 o enero de 2021, pero seis países europeos lo verán pocos meses antes. Y sabemos los precios para ellos. Así, en Alemania costará 46.900 euros el básico: 258 CV, tracción trasera y autonomía de 450 kilómetros.



**FORD RANGER T1JN EDITION.-** Nuevo proyecto conjunto de Ford y la familia Tjin, famosos preparadores locales y habituales del SEMA Show. Esta vez toman un Ranger, le dotan de suspensión neumática con una posición más baja y sitúan bajo el capó un potente 2.3 EcoBoost de gasolina.



**JEEP GLADIATOR GRAVITY.-** Además de la nueva versión diésel del Wrangler para el mercado estadounidense, con 260 CV, Jeep volvía a mostrar su Gravity Concept, creado a partir del Gladiator con accesorios de la gama Mopar. Es decir, que un cliente se lo podría 'fabricar' igual... o a su gusto.



**HONDA CR-V.-** La firma japonesa mostraba la gama 2020 del CR-V, uno de los SUV más exitosos en Norteamérica desde hace tiempo. Hay cambios de todo tipo, pero lo más llamativo es que empieza a ofrecerse allí la versión Hybrid, con tracción AWD y un gasto un 50 por ciento inferior.



**KARMA REVERO GT.-** Tras el Revero GT visto en China hace meses llega ahora el GTS, cuya producción se iniciará el próximo año. Esta lujosa berlina eléctrica de doble motor acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y tiene su velocidad máxima autolimitada a 210 km/h.

## Tesla Cybertruck Un pick-up eléctrico entre la genialidad y la extravagancia

A bombo y platillo, el magnate Elon Musk desvelaba en el Auto Show de Los Ángeles su última sorpresa, una especie de vehículo pick-up llamado Cybertruck que verá la luz en 2022 y que, por supuesto, contará exclusivamente con mecánicas eléctricas. En concreto, habrá tres alternativas de propulsión: Single Motor RWD –un motor, tracción trasera, paso de 0 a 100 km/h en unos 6,5 segundos y autonomía de 402 kilómetros–, Dual Motor AWD –dos motores, tracción total, aceleración de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos y autonomía de 482 kilómetros– y Tri Motor AWD –tres motores, tracción total, aceleración de 0 a 100 km/h en unos 3

segundos y alcance en torno a 800 kilómetros–. Además, presumirán de una impresionante capacidad de remolque: 6.350 kilos el Tri Motor, 4.535 el Dual Motor y 3.400 el Single Motor. La carrocería del Megatruck es de acero inoxidable y, según Tesla, muy resistente a los pequeños impactos, mientras que los cristales son teóricamente irrompibles, aunque durante la presentación del coche se rompieron dos con aparente facilidad. La caja de transporte posterior tiene una longitud de 1,98 metros, y los ángulos de movilidad 'off road' anunciados son muy generosos: 35 grados el de ataque y 28 el de salida.

▶▶ Habitáculo con seis plazas, pues entre las butacas delanteras hay un asiento 'de emergencia'. El interior es casi tan minimalista como el exterior, y una pantalla de 17 pulgadas preside el salpicadero.



# DEL CYBERTRUCK DE TESLA HABRÁ TRES VERSIONES, DOS DE ELLAS CON TRACCIÓN TOTAL. EL DISEÑO DE SU CARROCERÍA ES ROMPEDOR



**KARMA SCZ CONCEPT.** La empresa radicada en California asombraba con un nuevo 'concept', también eléctrico, esta vez con dos motores que suman 1.100 CV y le permiten acelerar de 0 a 100 km/h en 1,9 segundos. Se anuncia una autonomía de 350 kilómetros y tiene frenos carboncerámicos.



**MERCEDES-AMG GLS 63.** El enorme SUV alemán recibe un V8 4.0 Biturbo de 612 CV y 86,7 mkg, dotado de un alternador EQ Boost de 16 kW –22 CV– que alimenta la red de 48 voltios. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,2 segundos, alcanza 250 km/h –280 en opción– y consume 11,9 l/100 km.

**LINCOLN CORSAIR GRAND TOURING.** El Corsair, lanzado en la pasada primavera, recibe ahora esta nueva variante Grand Touring dotada de una mecánica híbrida enchufable que asocia un 2,5 de gasolina a dos motores eléctricos –tracción total–, y permite cubrir más de 40 kilómetros sin emisiones.



**MINI JOHN COOPER WORKS GP.** En marzo de 2020 comienzan las entregas de las 3.000 unidades que se fabricarán del, por el momento, Mini más potente de la historia. Porque el JCW GP rinde 306 CV y 45,9 mkg, y con esa energía puede alcanzar 265 km/h y acelerar hasta 100 km/h en 5,2 segundos.



**MERCEDES-AMG GLE 63 4MATIC+.** Versión deportiva del nuevo GLE con dos niveles de potencia: en el 'básico', el V8 4.0 Biturbo rinde 571 CV, mientras que la versión S escala a 612 CV: de 0 a 100 km/h en 3,8 segundos. Ambos se ayudan de la hibridación EQ Boost de 48V, con 22 CV extra.



**NISSAN SENTRA.** La firma japonesa lanza la octava generación de este popular sedán, duro rival de Honda Civic y Toyota Corolla en Norteamérica. Es más bajo y más ancho, presenta un aspecto más deportivo y está disponible solo con motor de gasolina –un 2.0 Turbo de 149 CV– y cambio CVT.



◀◀ Hyundai dice que algún detalle del Vision T Concept llegará a los modelos de serie.



## Hyundai Vision T Concept El SUV 'plug-in hybrid' que adelanta futuros diseños

El espacio entre el Stonic y el Sportage que Kia cubre con el Niro y, desde hace poco, con el Xceed no parece tan cuidado en la gama de Hyundai, que parece estar preparando un modelo de esa talla para ubicarlo entre Kona y Tucson. Porque la marca optó en su momento por el Ioniq como base de

sus nuevos modelos ecológicos –híbrido, híbrido enchufable y eléctrico–, pero en el futuro ese papel podría desempeñarlo un SUV compacto, y el Vision T Concept, dotado de mecánica PHEV, avanza ideas. Además, Hyundai dice que más futuros coches de la casa se inspirarán en sus vanguardistas rasgos.

## Toyota Rav4 Prime Un híbrido enchufable para responder a la competencia

Desde 2016 Toyota vende en Estados Unidos el Prius Prime, versión híbrida enchufable del actual Prius, y ahora esa tecnología y esa denominación se extiende al Rav4 en aquel mercado, donde la casa nipona debe responder al creciente número de modelos SUV 'plug-in'. El Rav4 Prime emplea un 2,5 de cuatro cilindros con ciclo Atkinson cuyos 176 CV reciben la ayuda de dos motores eléctricos –uno de ellos va

en la parte trasera para asegurar la tracción en ese eje– hasta totalizar 302 CV. El paso de 0 a 100 km/h se completa en 5,8 segundos y las nuevas baterías de iones de litio recargables en enchufe van debajo del suelo. Estrena el Predictive Efficient Drive, que usando datos del navegador ayuda a ahorrar gasolina como si fuese un copiloto virtual, y permite cubrir 62 kilómetros en modo completamente eléctrico.



▶▶ Llantas de 19 pulgadas y otros detalles deportivos distinguen al Prime del resto de los Rav4.



**PORSCHE 99X.** A la vez que debutaba en la Fórmula E, el 99X se presentaba ante el público de Los Ángeles para potenciar la faceta eléctrica de la firma germana. Además, el monoplaza supone el regreso de Porsche, tras más de 30 años de ausencia, a las competiciones tipo 'fórmula'.



**TOYOTA CAMRY AWD.** Luisilisl duiis blam, conum alit ut ectem incidui er suscililit irilla accum zzriliquis eugiam, quis er sequi te ea faccum diam veniam zzriure velenis euipit wisl.Ud delit essequat. Illa augue taasd fadadaf asdf asd ads fafdadsf adasdfadad

**PORSCHE MACAN TURBO.** La nueva versión Turbo del Macan rinde un 10 por ciento más de potencia con un 20 por ciento menos de cilindrada, pues adopta un 2.9 biturbo de seis cilindros con 440 CV. Acelera de 0 a 100 km/h en 4,3 segundos, alcanza 270 km/h y equipa los optimizados frenos PSCB.



**TOYOTA GR SUPRA HYPERBOOST.** Desde el SEMA de Las Vegas llegaba a Los Ángeles este Hyperboost Edition, con uso masivo de fibra de carbono en la carrocería, neumáticos más anchos y aerodinámica radical. Equipa frenos Brembo y su motor ve dispararse la potencia hasta 750 CV.



**PORSCHE TAYCAN 4S.** Tras el Turbo S y el Turbo llega la tercera versión del modelo eléctrico de Porsche, aquí con batería de 79,2 kWh de serie, aunque la de 93,4 usada por sus 'hermanos' será opcional. Rinde 530 CV, o 571 con el Performance Battery Plus, y alcanza 100 km/h en 4,0 segundos.



**TOYOTA HIGHLANDER.** El actualizado Highlander llega a las tiendas de Estados Unidos a comienzos de 2020, permitiendo elegir entre un V6 3,5 de gasolina, con 295 CV, y un 2,5 híbrido de cuatro cilindros asociado a dos motores eléctricos. La plataforma es completamente nueva.

que pasa **LO ÚLTIMO SALÓN DE LOS ÁNGELES**

► La batería, de 82 kWh, va entre los ejes y bajo el suelo. Es común a las dos versiones: una con un motor trasero y tracción en ese eje -275 CV- y otra con un motor adicional delante -otros 65 CV, que suman 340-, ya con tracción total.



**VW ID. Space Vizzion Familiar y eléctrico** con dos tipos de tracción

Volkswagen sigue desvelando proyectos de futuros vehículos eléctricos bajo el paraguas de su nueva división ID. Conocíamos seis -uno de ellos, el ID. Concept, se ha convertido ya en el ID.3 de serie- y ahora nos llega el séptimo, bautiza-

do ID. Space Vizzion Concept y que avanza un coche que ya tiene fecha de lanzamiento: 2021. Se trata de un modelo a caballo entre familiar tradicional y crossover, y destaca por sus generosas dimensiones, ya que mide 4.958 milímetros de lar-

go por 1.897 de ancho y 1.529 de alto, y tiene una batalla de 2.964 milímetros. Es ahí, entre los ejes, donde alberga la batería de 82 kWh, que podemos cargar en puntos rápidos -hasta el 80 por ciento de su capacidad máxima-, y es un elemento común para las dos versiones mecánicas que ofrecerá la firma de Wolfsburg: una con un solo motor de 275 CV situado en la parte posterior, y que tiene trac-

ción trasera, y otra que equipa ese mismo motor pero añade otro más pequeño -65 CV- en la zona delantera para garantizar la tracción a las cuatro ruedas. En este último caso, los 340 CV totales se traducirán en prestaciones de órdago, pues alcanzará los 100 km/h en unos 5 segundos. En cambio, la velocidad punta se limitará electrónicamente a 175 km/h, o al menos así ocurría en el 'concept' de Los Ángeles. Además, la autonomía WLTP rondará los 590 kilómetros. El ID. Space Vizzion presume de una aerodinámica excepcional -Cx de 0,24-, equipa llantas de 22 pulgadas y recurre en su interior a una instrumentación de realidad aumentada y a una enorme pantalla central táctil de 15,6 pulgadas que agrupa las principales funciones.

► La mayoría de las funciones se manejan desde la pantalla central flotante de 15,6 pulgadas. El suelo de la segunda fila es completamente plano.



**EL ID. SPACE VIZZION SE CONVERTIRÁ EN REALIDAD EN 2021**



**TOYOTA MIRAI.** - Si hace unas semanas veía la luz en Tokio, la segunda generación del Mirai acudía ahora al Auto Show para su estreno en Norteamérica. En California, la red de hidrogeneras es ya extensa, sobre todo en ciudades como Los Ángeles, San Francisco, San Diego y Sacramento.

**VOLKSWAGEN ATLAS CROSS SPORT R.** - Destinado a competir en la famosa Baja 1000, el Atlas Cross Sport R equipa el motor 2.0 Turbo de la marca pero subido a 480 CV. Se conserva el equilibrio entre potencia y fiabilidad, aunque los ingenieros de Volkswagen dicen que es factible llegar a los 600 CV.



**VOLKSWAGEN BUS ELÉCTRICO.** - EV West, empresa local dedicada a convertir modelos 'normales' en eléctricos, tomó un VW Bus de 1972 y le dotó de la mecánica del e-Golf, con 136 CV. La batería, de 35,8 kWh, va debajo de los asientos delanteros y tiene 200 kilómetros de autonomía.

Real Casa de la Moneda  
Fábrica Nacional de Moneda y Timbre

**MONEDAS DE COLECCIÓN**



**HISTORIA de la NAVEGACIÓN**

La Fábrica Nacional de Moneda y Timbre completa la colección "Historia de la Navegación" compuesta por veinte monedas a color.

En esta colección se reproducen los barcos más representativos de cada época, con mayor presencia de barcos españoles.

1ª EMISIÓN



DRAKAR ESCANDINAVO NAVE DE COMBATE FENICIA NAVÍO ESPAÑOL BUQUE ESCUELA JUAN SEBASTIÁN ELCANO

2ª EMISIÓN



TRIRREME DE GUERRA GRIEGA BAC PATIÑO CRUCERO ACORAZADO CARLOS V CHAMPATÁN CHINO

3ª EMISIÓN



CARABELA GALERA SIGLO XVII NAVÍO DEL SIGLO XIV LHD JUAN CARLOS I

4ª EMISIÓN



BIRREME DE GUERRA ROMANA NAO VICTORIA GALEÓN ESPAÑOL SIGLO XVII FRAGATA ACORAZADA NUMANCIA

5ª EMISIÓN



JABEQUE ESPAÑOL SIGLO XVIII GOLETA ESPAÑOLA SUBMARINO GALERNA BIO HESPÉRIDES



PACK INICIAL:  
**67,76 €**  
+ ÁLBUM GRATIS



**REVERSO COMÚN**  
Valor Facial: 1,5 Euro  
Metal: Cupro-Níquel  
Diámetro: 33 mm  
Peso: 15 gr

TIRADA MÁXIMA DE LA COLECCIÓN  
**10.000 UNIDADES**

Adquiriendo las 4 primeras monedas de 2018 de manera conjunta, recibirá **GRATIS** el álbum que incluye la historia y descripciones de cada barco.  
**P.V.P. Álbum: 10 €**

**P.V.P. Moneda individual 16,94 €**

La Tienda del Museo  
Doctor Esquerdo, 36  
28009 - Madrid  
Tel: 91 566 65 42 - 91 566 67 92  
Fax: 91 566 66 96

Lamas Bolaño  
Gran Vía, 610  
08007 - Barcelona  
Tel: 93 270 10 44  
Fax: 93 302 18 47

Edifil  
Bordadores 8  
28013 - Madrid  
Tel: 91 366 42 71  
Fax: 91 366 48 21

También en:

Estancos  
Comercios Numismáticos  
y Filatélicos

Julián Llorente  
Espoz y Mina, 15  
28012 - Madrid  
Tel y Fax 91 531 10 92

Coleccionismo de monedas  
C/ Rúa Mayor 43 - 47, 1ºD  
37008 - Salamanca  
Tel: 92 380 02 74 / 92 306 24 58

Diputació, 305  
08009 - Barcelona  
Tel: 93 487 02 00  
Fax: 93 487 03 92

Real Casa de la Moneda  
Fábrica Nacional de Moneda y Timbre

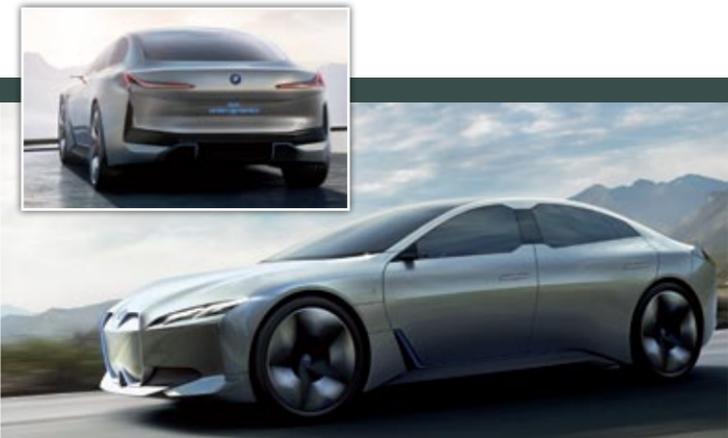
Visite el Museo de la Real Casa de la Moneda  
C/ Dr. Esquerdo, 36

[www.fnmt.es/tienda](http://www.fnmt.es/tienda)

Precios válidos en el momento de la publicación del anuncio, que podrán ser modificados en función de las cotizaciones de los metales o de los impuestos aplicables.

### EL BMW i4, UN GRAN COUPÉ ELÉCTRICO

Confirmado, será en 2021. Y confirmado también, será una especie de Serie 4 Gran Coupé. Hablamos del i4, mostrado por BMW como 'concept' y que, dotado de la nueva arquitectura BME Electric Power, compartirá con el iX3 –lanzamiento en 2020– la quinta generación de la tecnología eDrive, que agrupa en una misma unidad el motor, la transmisión y la electrónica de propulsión. En concreto, el i4 rendirá una potencia de 390 kW –530 CV– y acelerará de 0 a 100 km/h en 4 segundos; y su batería, de unos 80 kWh y peso en torno a 550 kilos, proporcionará una autonomía media de hasta 600 kilómetros.



### Lexus UX 300e

## El primer eléctrico del líder de los híbridos premium

Mientras en Los Ángeles veía la luz el LC 500 Convertible, animado por un V8 de gasolina, en China nació el primer vehículo cien por cien eléctrico de Lexus, el UX 300e. Y elegir el UX no es casual, pues se trata del SUV de carácter más urbano en la firma de lujo de Toyota, lo que cuadra con una gran parte de los potenciales clientes del coche eléctrico en China o Europa, los primeros mercados a los que llegará a finales de 2020. Y en Japón será comercializado ya en 2021.

Su aparición supone todo un acontecimiento para un fabricante cuya gama se encuentra prácticamente monopolizada por los vehículos híbridos autorrecargables, donde Lexus es líder dentro del segmento premium. El UX 300e, primer Lexus con etiqueta '0 Emisiones', monta bajo el capó delantero un motor eléctrico de 150 kW –204 CV de potencia– y 30,6 mkg de par máximo que obtiene su energía de una batería de iones de litio de 54,3

kWh alojada bajo el habitáculo, entre los ejes, de manera que no resta espacio ni a los pasajeros ni, por supuesto, a la zona de carga posterior. La plataforma, en cualquier caso, ha debido ser modificada para alojar ahí la batería y protegerla ante hipotéticos accidentes, y los cambios se extienden a la puesta a punto del chasis, pues la suspensión se ha optimizado de acuerdo al peso extra del coche y a un centro de gravedad más bajo que en los UX híbridos. Además, Lexus ha añadido aislamiento acústico para aminorar aún más los ruidos aerodinámicos y

▼ Como ya es casi norma en los eléctricos, la batería va bajo el suelo, entre los ejes. Tiene 54,3 kWh de capacidad y garantizará una autonomía en torno a 400 kilómetros. Y hay tomas recarga en ambos lados.

de rodadura –serían más evidentes al no haber apenas rumorosidad mecánica–, redondeando ese capítulo al dotar al UX 300e del control de sonido activo (ASC, o Active Sound Control), que contrarresta ruidos con sonidos naturales. El conductor podrá seleccionar el programa de conducción preferido, y también podrá elegir, empleando para ello las levas del volante, entre

cuatro modos de regeneración en deceleraciones y frenadas: desde un modo en el que el coche no retiene al desacelerar y sigue rodando 'libremente' hasta otro con tanta retención que podrá prescindirse casi siempre del pedal de freno. El UX 300e, del que no hay precio todavía, equipará de serie los avanzados asistentes de seguridad del Lexus Safety System+.



### LAMBORGHINI LAMBO V12 VISION GT

Ni en Guangzhou ni en Los Ángeles, sino en una fiesta celebrada en Mónaco, Lamborghini desveló su producto más extremo: el Lambo V12 Vision GT. La mala noticia es que no se trata de un modelo real, y tampoco avanza un futuro hiperdeportivo, sino que es el último integrante del juego 'Gran Turismo Sport' de Playstation 4, que aparecerá en la próxima primavera. Pero el Lambo V12 Vision GT sí anuncia características técnicas, pues comparte la mecánica V12 híbrida de 819 CV con el Lamborghini Sián, lo que le permitirá superar 'virtualmente' los 350 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 2,8 segundos.



## Mercedes-Maybach GLS 600 4Matic Lujo, confort y exclusividad vestidos de todocamino

La división Maybach, dedicada a los productos más exclusivos de Mercedes-Benz y centrada hasta ahora en sus Clase S para multimillonarios, pasa a contar con un segundo modelo: el GLS. Porque en Guangzhou fue presentado el GLS 600 4Matic, que iniciará su comercialización en el segundo trimestre pero que no distará mucho de sus rivales directos: Bentley Bentayga y Rolls-Royce Cullinan. En cuanto a dimensiones, la carrocería es idéntica

que la del GLS 'convencional', con 5,21 metros de longitud, distancia entre ejes de 3,13 metros y maletero con 520 litros, pero la personalización exterior es específica –llantas de 22 pulgadas, cromados, parrilla, acabado bicolor...– y el habitáculo cambia por completo, ya que hay dos filas de asientos en lugar de tres, y la segunda está formada por dos butacas, no tres, de manera que sólo hay cuatro plazas. Y es que la prioridad ha sido el confort absoluto, de modo que los asientos traseros se

convierten en cama, tienen función masaje y cuentan con infinidad de ajustes eléctricos; y entre ambos encontramos mesas abatibles, una nevera... Además, los acabados son especialmente refinados: cuero nappa, madera noble, inserciones de aluminio o una moqueta más mullida. Y para facilitar el acceso a un vehículo tan alto, al abrir las

puertas se despliega eléctricamente un escalón que después se repliega automáticamente al cerrarlas. Bajo el capó, el Mercedes-Maybach GLS 600 equipa un V8 biturbo 4.0 con 558 CV de potencia –a 6.000 rpm– y 76,5 mkg de par máximo –entre 2.500 y 5.000 rpm– que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos pese a declarar el conjunto una masa de 2.710 kilos. Y la velocidad punta se ha limitado a 250 km/h. Además, la mecánica cuenta con microhibridación EQ Boost de 48V. En cuanto al chasis, el GLS 600 se beneficia de la tracción total 4Matic y de la suspensión activa E-Active Body Control, puesta a punto de forma específica.



► El GLS de Maybach mide lo mismo que el Mercedes GLS 'normal': 5,21 metros. Pero el interior se ha reconfigurado, y en vez de siete plazas hay solo cuatro, aunque con un confort muy superior. Y suma asientos-cama, mesas, nevera...



ESTRENO HISTÓRICO EL DBX ES EL PRIMER SUV DE ASTON MARTIN Y EL PRIMER MODELO DE LA MARCA QUE CONTEMPLA CINCO PLAZAS



▶ El interior se remata con una calidad y una tecnología que abruman. No le falta detalle, incluso con accesorios a juego como bolsos o maletas en piel que se ubican de manera óptima dentro de un maletero que ofrece hasta 632 litros.

El primer cinco plazas en Aston Martin presenta, además, asientos traseros plegables 40/20/40 y un generoso maletero con 632 litros de capacidad.

El equipamiento está a la altura de un vehículo premium, incluidos una serie de paquetes y accesorios tan cu-

# Un nuevo capítulo

Quién nos iba a decir que Aston Martin terminaría sucumbiendo al 'tsunami SUV', aunque viendo el DBX es más fácil de asimilar. Cinco plazas, versatilidad en todos los terrenos y un potente V8 con 550 CV para mantener la deportividad y las prestaciones propias de la marca británica.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Todo el mundo parece sucumbir al embrujo de los SUV. Impensable hace años en marcas de corte deportivo, al final la cuenta de resultados manda y obliga a dar el paso. Ocurrió con Porsche en su día, y más recientemente con Bentley o Lamborghini. Ahora le llega el turno a Aston Martin, que ha presentado en el último Salón de Guangzhou, en China, el DBX, su primer todocamino... y su primer modelo con cinco plazas a lo largo de sus 106 años de historia.

Lógicamente no se trata de un todocamino sin más. Más bien, es un 'peso pesado' con alma de deportivo. Nace desde una nueva plataforma desarrollada para la ocasión y se utiliza aluminio laminado en

su fabricación, el mismo método que se emplea en su gama deportiva, con el fin de ganar rigidez y ligereza. Aún así, el peso total del conjunto alcanza los 2.245 kilos.

Un gran corazón ruga bajo el capó. Se trata de un viejo conocido, el 4.0 V8 con doble turbocompresor que también late en modelos como el DB11 y el Vantage. En el DBX ofrece 550 CV y unos impresionantes 71,4 mkg de par máximo. Todo ese potencial se gestiona por medio de una transmisión automática de nueve relaciones con convertidor de par, un tándem que es capaz de 'proyectar' a nuestro protagonista hasta los 291 km/h de velocidad punta, o acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 4,5 segundos.

No se renuncia a un siste-

ma de escape activo que, debería ser una delicia para los oídos, ni a soluciones como la desactivación activa de cilindros, cuando la carga del motor lo permite, para limitar el consumo. Homologa 14,3 litros cada 100 kilómetros.

Uno de los aliados dinámicos del DBX es su sofisticado sistema de tracción total. El reparto de la motricidad puede variar entre un 47 por ciento delante y un 53 detrás hasta llegar a enviar el cien por cien del par a las ruedas traseras para enfatizar su espíritu deportivo. Añade diferenciales centrales y traseros activos, un control vectorial de par, frenos sobredimensionados, una suspensión neumática que permite elevar la altura del conjunto 45 milímetros o bajarla en 50, y un eje de

transmisión fabricado en fibra de carbono.

Una de las novedades tecnológicas es el asistente de control electrónico antivuelco eARC. Consta de unas barras estabilizadoras activas que se gestionan por medio de un sistema eléctrico de 48 voltios y limitan el balanceo de la carrocería. Los neumáticos Pirelli P Zero, montados sobre llantas de 22 pulgadas, también contribuirán a la consecución de un magnífico agarre y una dinámica deportiva.

El DBX puede variar su personalidad gracias a un asistente de conducción que contempla hasta seis programas diferentes, actuando sobre el motor, la dirección, la tracción y la suspensión. Cuatro están enfocados al asfalto,

▶ Motor V8 con 550 CV, tracción total, suspensión neumática, estabilizadoras activas... Es un purasangre en asfalto, y no se pone de perfil si hay que afrontar retos camperos.



incluyendo los modos Sport y Sport+. El estreno llega con los modos Terrain y Terrain+, que sacan a relucir su lado

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.982
Potencia máxima/rpm	550 CV/6.500
Par máximo/rpm	71,4 mkg/2.200
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, 9v.
Frenos delant./traseros	Discos ventilados
Neumáticos del.-tras.	285/40-32S/35R22
Peso (kg)	2.245
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.039/1.998/1.680
Volumen maletero (l)	632
Capacidad depósito (l)	85
De 0 a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad máx. (km/h)	291
Consumo mixto (l/100 km)	14,3
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	269
Precios desde... (euros)	N.D.

más aventurero, incluyendo un control de descensos o una capacidad de vadeo de 50 centímetros. Y, por ejemplo, se ha adoptado un tubo de respiración en el diferencial trasero para que pueda circular sumergido marcha atrás cuando se accede al agua con un remolque para poner a flote una embarcación.

La seguridad y el confort de marcha están garantizados gracias a su avanzada oferta tecnológica. Entre los asistentes de conducción encontramos un control de velocidad activo, mantenimiento de carril, frenada de emergencia automática, reconocimiento de señales de tráfico, control de ángulos muertos, aparcamiento asistido, cámara 360 grados... Asimismo presenta



una dotación multimedia y de entretenimiento a la última, desarrollada en colaboración con su socio Daimler AG.

Por su parte, en el interior la atmósfera que se respira combina calidad, habitabilidad y deportividad a partes iguales. Piel, Alcántara, madera, fibra de carbono... materiales nobles para rematar un conjunto espectacular. Puertas sin marco, butacas deportivas, pantalla TFT de 10,25 pulgadas en el cuadro...

riosos como personalizables. A modo de ejemplo, el DBX contempla un paquete que incluye una lavadora portátil por si nuestra mascota se mancha después de un paseo, o el denominado Sky, que proporciona calentadores de botas de esquí para hacer la primera bajada de la mañana mucho más agradable.

En definitiva, un vehículo revolucionario por lo que significa en la marca británica, y con el que, sin duda, se abrirá una nueva cartera de clientes atraídos por el formato SUV. Las primeras unidades llegarán a los concesionarios en el segundo semestre de 2020, y para hacernos una idea de por dónde respira, en Alemania la factura de partida ascenderá a 193.500 euros.



# Cumbre se escribe con Q

Para rematar la gama del Q8 la marca alemana lo pasa por las manos de Audi Sport, que ha creado este RS Q8 en el que se esconde lo más avanzado de su catálogo tecnológico. Es lo más bestial de Audi.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Desde el pasado mes de julio, cuando lo vimos por primera vez, estábamos guardando el secreto. Audi quería coronar su gama con un Q. Y el elegido era el Q8; que mezclado con las siglas RS da como resultado este tremendo superdeportivo con formas de crossover. Un coche que en el pliego de condiciones sobre

su estilo debía guardar, seguramente, un párrafo similar a este: «debe ser tremendo no solo en su conjunto; sino también en todos y cada uno de sus detalles». Y pare-

ce que lo han tomado al pie de la letra.

La gran parrilla octogonal Singleframe en color de contraste gris Manhattan con trama de nido de abeja en negro

brillante, las entradas laterales en negro brillante u otros elementos aerodinámicos en aluminio mate; las llantas opcionales de 23 pulgadas, el pequeño alerón de techo, el difusor trasero en aluminio mate o las salidas de escape ovaladas son señas de identidad que se unen a una gama de nueve colores de carrocería, tan llamativos algunos como este verde de las fotos. Y para un aspecto aún más racing, se puede optar por paquetes de diseño black y carbon que añaden ciertos toques a la parrilla, el difusor y la línea horizontal de la iluminación posterior.

Y en el interior, acabado de lujo pero centrado al máximo en el carácter superdeportivo. Hay asientos deportivos en piel Nappa o Alcantara con bordados RS –y pueden ser de cuero Valcona con patrón de nido de abeja y emblemas RS bordados–, volante con el logo RS en cuero perforado, con levas de cambio y botones multifunción. E incluye el botón ‘RS Mode’ para activar los modos RS1 y RS2 en el Audi Drive Select, con los que se cambian los gráficos en la pantalla del Audi Drive Select.



El lujo y la deportividad se mezclan en un interior que mantiene el estilo del Q8 y lo remata con detalles como los asientos RS, el volante en cuero perforado, los cosidos en rojo...

Pero el protagonismo para esa deportividad está en la parte técnica. El motor con el que Audi convierte su SUV en un superdeportivo es un V8 4.0 biturbo con tecnología Mild Hybrid de 48 voltios. Con 600 caballos de potencia y un par máximo de 800 Nm –81,6 mkg– entre 2.200 y 4.500 rpm, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en solo 3,8 segundos y llega a los 200 km/h en 13,7 segundos. Además, alcanza los 250 km/h en su configuración normal, porque con el paquete dynamic opcional llega a los 305 km/h de velocidad punta.

Pero, además, gracias al sistema Mild Hybrid y al alternador conectado al cigüe-

ñal, durante la deceleración recupera hasta 12 kW, que almacena en una batería de iones de litio. Eso le sirve para poder circular hasta 40 segundos con el motor apagado y a una velocidad entre 55 y 160 km/h, con el consiguiente ahorro de energía: hasta 0,8 litros menos cada cien kilómetros.

Tracción total integral quattro, cambio tiptronic de ocho velocidades, dirección a las cuatro ruedas, diferencial central mecánico que reparte la fuerza entre los ejes, control selectivo del par en cada rueda y suspensión neumática adaptativa con control de amortiguación de serie son clave para su compor-

tamiento. Y con el paquete dynamic plus se ofrece diferencial deportivo quattro, frenos cerámicos RS y sistema de estabilización activa.

Cuenta, además, con ocho modos de conducción en el Audi Drive Select: comfort, auto, dynamic, efficiency, allroad, offroad y los dos modos RS individualmente configurables –RS1 y RS2–, que se activan en el citado botón ‘RS Mode’ que gestiona el motor, la transmisión, la dirección, la suspensión, el sonido del escape o la climatización. Los frenos, RS con discos ventilados, de 420 milímetros de

diámetro en el eje delantero y de 370 en el eje trasero; y pinzas de 10 pistones. Y en opción, frenos cerámicos RS con pinzas en gris, rojo o azul, y un diámetro de 440 milímetros delante y 370 detrás.

Para rematar, más de 30 asistentes de ayuda a la conducción: el crucero adaptativo, de eficiencia, asistente de cruces, de cambio de carril, de bordillos o la cámara de 360°.

Todo ello, unido, da como resultado, posiblemente, el modelo más especial de Audi. Una obra cumbre que se escribe con Q.



El aspecto exterior es brutal en cada detalle. Tomas de aire, faldones, alerón, llantas... El color negro brillante combina con el verde ‘Hulk’.



# Directo al corazón

Los coches se pueden comprar con la cabeza o con el corazón. Pero el nuevo Peugeot 208 GT Line de 130 CV con cambio automático EAT8 puede comprarse aunque nos guiemos por ambas cosas. Es un coche interesante y lógico en su segmento. Y muy divertido.



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

La llegada del Peugeot 205 GTI en 1984 revolucionó el segmento de los pequeños deportivos a pesar de que inicialmente la potencia de ese divertido modelo era de sólo 105 CV –más tarde tuvo 130, como nuestro protagonista–. Pero el coche pesaba menos de mil kilos, por lo que la relación peso-potencia era incluso más ventajosa que la del nue-

vo 208 más potente, y conducirlo rápido era muy divertido porque convertía en fácil lo difícil. En Peugeot son conscientes de la huella que dejó en su día ese modelo y a la hora de diseñar el recién llegado 208 han hecho varios guiños al mítico 205. Pero, además, esta versión GT Line probada hereda parte de la filosofía de aquel GTI que enamoró a miles de conductores amantes de las prestaciones, el tacto deportivo y la facilidad de conducción. Todo ello, lógicamente, acompañado de un gran despliegue de seguridad,

tecnología y calidad, atributos que por entonces ni estaban ni se les esperaba.

Porque en 35 años la evolución de todas y cada una de las partes de un automóvil ha sido salvaje. Así que si un usuario del Peugeot 205 del famoso eslogan 'contigo al fin del mundo' hubiese podido probar el último 208 en aquella época habría pensado que se montaba en un concept futurista con mecanismos, calidades y sistemas casi de ciencia ficción. Comenzando por un puesto de conducción que sorprende por casi todo. Desde el cuadro de instrumentos configurable con efecto 3D hasta el volante, casi de competición por sus formas y sus posibilidades multifunción, pasando por la generosa pantalla táctil central en color, la ausencia de freno de mano de palanca, las formas del mando del cambio automático –más propio de un avión– o el teclado tipo

piano dispuesto bajo la pantalla. Moderno, tecnológico, minimalista... el i-Cockpit de Peugeot rompe de forma radical con la rutina de diseño interior de otros modelos, pero el peaje a pagar es que no todo el mundo se adapta bien a este planteamiento. La mayor pega es que para ver bien el cuadro de instrumentos hay que bajar mucho el volante, y eso obliga a modificar por completo la postura a todo aquel que nunca lo colocaba así. El efecto 3D –un proyector superior refleja parte de la información en una pantalla superpuesta del cuadro, consiguiendo ese efecto de tres dimensiones– tiene su gracia, pero no gana eficacia en la visión de los datos más habituales. Y el teclado, situado demasiado horizontal, tampoco aporta demasiada ergonomía a este, eso sí, original conjunto.

El 208 transmite calidad y la sensación de que es un coche que va a tener una excelente vejez. Por ajustes, clase de los materiales y solidez general el 208 convence. Y el espacio interior, sin ser de los



## LA CLAVE

amas@motor16.com

*Me gusta mucho esta nueva generación de coches pequeños que ya no lo son tanto. En concreto, este Peugeot 208 de nueva homada combina tecnologías de coche grande y más caro con un diseño que convence desde el primer vistazo y un tamaño magnífico. Un modelo urbano que también es divertido en carretera.*

PRECIO		22.100 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>103</b> G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		A FAVOR		EN CONTRA
	COMPORTAMIENTO	*****	Cambio automático muy eficaz. Aplomo y diversión al volante. Tecnología y seguridad. Rendimiento del motor de tres cilindros.	Diseño i-Cockpit 'antipático' según la talla. Espacio en las plazas traseras. Mandos de consola poco visibles. Consumo sensible al uso.	
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



◀ El respaldo trasero se abate por secciones asimétricas, aunque no queda una superficie plana. La rueda de repuesto, de emergencia, es opcional y resta unos cuantos litros al maletero, hasta quedarse en 265. Pero las formas del espacio de carga son muy regulares y aprovechables.



**EQUILIBRADO**  
**EL TAMAÑO DEL NUEVO 208 ES PERFECTO Y SUS FORMAS, MUY EQUILIBRADAS. CON UN DISEÑO QUE ENTRA POR LOS OJOS**  
**IMAGEN 3D**  
**LLAMATIVO Y ORIGINAL, PERO REQUIERE ADAPTACIÓN. ASÍ ES EL CUADRO DE MANDOS DEL NUEVO 208**



▲ El cuadro con efecto 3D es vistoso y llamativo, pero requiere adaptación. Y el teclado central es práctico, aunque debería verse mejor.



▲ El cambio automático EAT8 tiene modo manual, seleccionable a través de una tecla en la propia palanca.

▲ Con el mando que se sitúa junto al freno de estacionamiento eléctrico se puede seleccionar uno de los tres modos de conducción: Eco, Normal o Sport. El cambio EAT8 de 8 marchas se puede manejar con las levas del volante. Los asientos sujetan muy bien, pero no tienen regulación lumbar.

mejores, cumple con nota y las zonas donde pueden escasear los centímetros se compensan. Por ejemplo, los ocupantes de las plazas traseras pueden meter los pies bajo el asiento delantero y los pasos de rueda no invaden la banqueta trasera, por lo que se puede aprovechar la anchura del asiento en su totalidad. En cuanto al maletero, es más pequeño que el de sus rivales ya que con rueda de repuesto de emergencia se queda en 265 litros -309 con kit de reparación-; sin embargo, sus formas son muy regulares y aprovechables: 103 centímetros de ancho por 67 de fondo y 55 de alto hasta la bandeja.

El motor del 208 GT Line probado es un Puretech de tres cilindros y 130 caballos que, asociado al cambio automático EAT8, combina una agradable respuesta en ciudad y recorridos cortos si se selecciona el modo Eco, con genio y talante deportivo cuando se pisa el pedal derecho en modo Sport. Es decir, una potencia que resulta más que suficiente para un primer nivel de modelo con toques y filosofía deportiva. Aunque hemos comprobado que los datos de consumo son especialmente sensibles al tipo de conducción que se realice. En modo ahorro en el coche y en modo relax en el conductor el consu-



▲ El 208 GT Line tiene un comportamiento divertido que recuerda mucho al que brindaba el original 205 GTI. Y no es nada incómodo.

mo rondará habitualmente los 6 litros cada 100 kilómetros, lo que permitiría recorrer algo más de 700 kilómetros con un

depósito. Pero los puertos de montaña con curvas y curvas y más curvas tienen una especie de imán para este 208 GT

Line, y allí las cifras de gasto se pueden ir fácilmente a los 8 o 9 l/100 km. En ese entorno, además de estar en su salsa, el 208 demuestra al conductor su doble personalidad. Tampoco queremos magnificar rendimiento y dinámica de un modelo de 130 CV porque desde luego los hay más potentes y rápidos, pero no con un paso por curva mucho más eficaz que el que muestra este modelo. Ni con su forma de facilitar una conducción ágil y muy divertida. Porque nuestro protagonista negocia las curvas con un apoyo noble y decidido, sin balanceos acusados ni saltos inesperados. Los ingenieros han diseñado unos ajustes es-

pecíficos para el nivel GT Line, logrando un compromiso muy interesante entre agrado en la respuesta de muelles y amortiguadores y sujeción del coche en zonas bacheadas y curvas enlazadas. El cambio automático de 8 marchas es una delicia porque las dos últimas relaciones son de claro desahogo, lo que en autovía y autopista reduce mucho el consumo. Y en otro tipo de vías, y ante la posibilidad real de que el cambio tienda a engranar siempre la marcha más larga dejando al motor algo muerto, el EAT8 ofrece un modo manual -apretando una tecla en la propia palanca- que permite mantener

la marcha elegida hasta que se llega al corte de revoluciones, a 6.000 rpm. Y los menos amantes de los cambios automáticos deben saber que, además de ese sistema que permite tener siempre el control al elegir la marcha, el 208 lleva levas de buen tamaño en el volante para cambiar sin retirar las manos de éste. El resultado es que en modo Sport, con el programa M de la transmisión activado y cambiando con las levas, al 208 GT Line de 130 CV con EAT8 va a persuadir incluso al menos convencido para disfrutar mucho en cualquier escenario, pero sobre todo en una carretera con pocas rectas.

Nuestro protagonista no es barato... pero tampoco es caro. Y no lo es porque este acabado GT Line lleva una dotación de serie mucho más completa que la de cualquiera de sus rivales, incluidos los faros Full LED, el climatizador automático, la frenada de emergencia con vídeo y radar, el freno de estacionamiento eléctrico, los sensores de luces y limpiaparabrisas o la cámara de visión trasera con detector de obstáculos delante y detrás. Faltaría, eso sí, la pantalla táctil de 10 pulgadas con navegador, Apple CarPlay, Android Auto y cuatro tomas de USB, que es una opción con un coste de 600 euros.

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



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

**FICHA TÉCNICA**

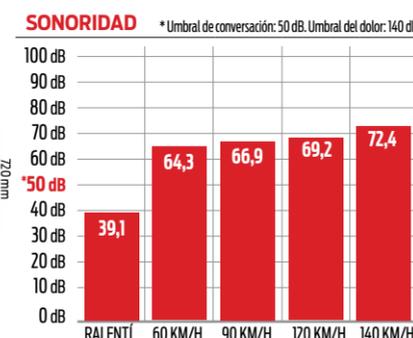
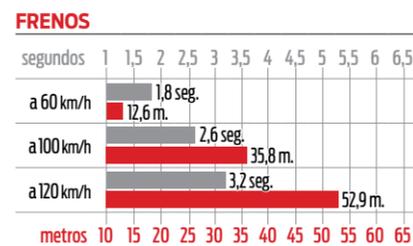
<b>MOTOR</b>	<b>1.2 PURETECH 130</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.199
Alimentación	Iny. directa conducto común. Turbo variable. Intercooler. Admisión variable
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,5 / 1.750
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles y amortiguadores.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	205/45 R17
Marca	Michelin
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.240
Capacidad del depósito (l)	44
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,5
Número de plazas	5

**EQUIPAMIENTO**

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Selector de modos de conducción	▲		
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Pantalla táctil de 10 pulgadas			▶
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior abatible 60:40	▲		
Faros LED	▲		
Recarga móvil inalámbrica			▶
Aparcamiento asistido			▶
Navegador			▶
Acceso y arranque sin llave			▶
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
<b>SEGURIDAD</b>			
Asistente mantenimiento carril			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Detector de obstáculos del. y tras.	▲		
Sistema luces cortas/largas aut.	▲		
Asistente de salida en batería		▼	
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Control crucero adaptativo			▶
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Frenada de emergencia con radar	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Control por voz	▲		
Llamada de emergencia e-Call	▲		
Vigilancia ángulos muertos			▶
Intermitentes LED	▲		

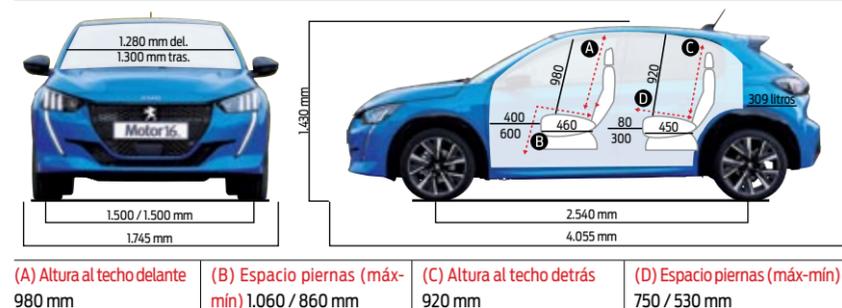
**BANCO DE PRUEBAS**

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	208 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	16,6
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,7)
Recorriendo (metros)	153
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,7
1.000 m desde 40 km/h en D	28,7
De 80 a 120 km/h en D	6,6
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 22,0 km/h de promedio	8,1
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	5,5
Conducción dinámica	9,6
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	6,2
A 140 km/h de crucero	7,1
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	665
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>	
Vel. baja (ciudad) / Vel. alta (carretera)	7,1 / 4,8
Consumo combinado	5,7
Emissiones CO2 NEDC / WLTP (g/km)	103 / 128



**PRINCIPALES OPCIONES**  
 Alarma perimétrica y volumétrica: 300. Recarga móvil inalámbrica: 100. Techo de cristal panorámico con cortinilla: 1.000. Park Assist: 500. Pantalla táctil de 10 pulgadas con navegador, 4 tomas USB y Apple CarPlay y Android Auto: 600. Control de crucero adaptativo con stop&go y Lane Position Assist: 300. Vigilancia de ángulos muertos: 150. Techo en color negro: 300. Apertura manos libres: 300.

**MEDIDAS**



**EN COMPARACIÓN CON...**



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

	PEUGEOT 208 GT LINE 1.2 PURETECH 130 EAT8	OPEL CORSA 1.2T 130 AT8 GS LINE	RENAULT CLIO RS LINE TCE 130 EDC	SEAT IBIZA 1.0 ECOTSI 115 DSG 7 FR PLUS
<b>Precio</b>	22.100 euros	18.488 euros	21.394 euros	21.140 euros
<b>Cilindrada</b>	1.199 cc	1.199 cc	1.333 cc	999 cc
<b>Potencia</b>	130 CV / 5.500 rpm	130 CV / 5.500 rpm	130 CV / 5.000 rpm	115 CV-5.000-5.500 rpm
<b>Par máximo</b>	23,5 mkg / 1.750 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	24,5 mkg / 1.600 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
<b>Cambio</b>	8 velocidades / Aut. convertidor	8 velocidades / Aut. convertidor	7 velocidades / Aut. doble embrague	7 velocidades / Aut. doble embrague
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
<b>Consumos</b>	5,7 l/100 km (WLTP)	5,6 l/100 km (WLTP)	5,8 l/100 km (WLTP)	5,8 l/100 km (WLTP)
<b>Emisiones</b>	103 g/km CO2 (NEDC)	103 g/km CO2 (NEDC)	118 g/km CO2 (NEDC)	111 g/km CO2 (NEDC)
<b>Autonomía</b>	770 kilómetros	775 kilómetros	725 kilómetros	689 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	208 km/h	208 km/h	200 km/h	193 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	8,7 segundos	8,7 segundos	9,0 segundos	9,5 segundos
<b>Maletero</b>	309 litros	309 litros	340 litros	355 litros
<b>Dimensiones</b>	4.055 / 1.745 / 1.430 mm	4.060 / 1.765 / 1.435 mm	4.050 / 1.798 / 1.440 mm	4.059 / 1.780 / 1.444 mm
<b>Batalla</b>	2.540 mm	2.538 mm	2.583 mm	2.564 mm
<b>Diámetro giro</b>	10,4 metros	10,4 metros	10,4 metros	10,6 metros
<b>Depósito comb.</b>	44 litros	44 litros	42 litros	40 litros
<b>Peso</b>	1.240 kilos	1.233 kilos	1.248 kilos	1.164 kilos
<b>A favor</b>	Esta versión del nuevo Peugeot 208 destaca por lo bien que se planta sobre el asfalto, el buen rendimiento de su motor y la rapidez y suavidad con la que engrana las marchas su cambio automático de 8 marchas. Y su diseño entra por los ojos.	Tiene un precio más asequible, aunque no va tan equipado. También comparte con el 208 el cambio y el motor de 130 CV. Sus reglajes de suspensión son algo más firmes en esta versión GS Line, pero el comportamiento es similar. El cuadro de instrumentos es más práctico.	El cambio automático del último Clío es más rápido, aunque algo más brusco. Disfruta de una mayor distancia entre ejes, por lo que ofrece algún centímetro extra en las plazas traseras y más maletero. Su comportamiento está a muy buen nivel. Y está muy bien hecho.	Es la referencia en comportamiento y el único que puede llevar suspensión adaptativa. Tiene el mayor maletero del grupo y es mucho más ligero que el resto. Y a pesar de su menor potencia, este motor de 115 CV resulta muy equilibrado.
<b>En contra</b>	El i-Cockpit es original, pero poco práctico porque muchos conductores tendrán que adoptar una posición forzada al volante. Los asientos no llevan regulación lumbar. Muchos de los mandos se ven mal. Y el consumo es bastante sensible al uso.	La consola central molesta un poco en la pierna derecha del conductor. El espacio en las plazas traseras no es para tirar cohetes. Y al igual que su rival, el consumo es sensible al tipo de uso. Y aunque su precio es sensiblemente menor, su equipamiento tiene algunas lagunas.	Pesa algo más, y aunque ofrece más par y la misma potencia cede tres décimas ante sus rivales de PSA. Y tener un depósito con dos litros menos, sumado al mayor gasto, reduce ligeramente su autonomía. Su cambio es de 7 marchas y va menos desahogado.	Es algo caro, aunque este acabado FR Plus va cargado de equipamiento. El cambio automático es de doble embrague, pero con 7 marchas en vez de 8, y resulta algo más brusco. Sus prestaciones son claramente peores que las de sus rivales.



**EL DETALLE**

**SEGURIDAD Ayuda a evitar accidentes**

El equipamiento de serie del 208 con nivel de acabado GT Line cuenta con elementos tan interesantes como el servicio e-call de SOS con teleasistencia, frenada de emergencia automática con vídeo y radar, alerta de cambio involuntario de carril, faros FULL LED, detección de nivel de inflado de neumáticos, alerta de cansancio o cambio automático a luces largas. Todo ello se suma a los seis airbag y a opciones como la vigilancia de ángulo muerto y el control de crucero adaptativo con stop&go.



**SI ME LO QUIERO COMPRAR**

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,42 euros/km. Coste km total: 0,57 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 256,33 euros/año. Seguro a todo riesgo: 381,08 euros/año con franquicia de 240 euros.

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

**DATOS DEL COMPRADOR**  
**PEUGEOT**  
 Fabricante/ Importador: PSA Retail Madrid S.A. Calle de Eduardo Barreiro, 110. 28041 Madrid. Tlf.: 913 472 000.

**RED DE POSVENTA**  
 994 puntos de asistencia en toda España.

**GARANTÍA**  
 Dos años sin límite de kilometraje  
[www.peugeot.es](http://www.peugeot.es)

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 25.350 EUROS**



# Orgullo italiano



**MÁS TECNOLÓGICO TANTO EL GIULIA COMO EL STELVIO SE REMATAN CON MÁS CALIDAD EN EL INTERIOR Y SE RODEAN DE NUEVAS PANTALLAS DIGITALES EN EL CUADRO Y EN EL SALPICADERO, CON FUNCIONES Y GRÁFICOS ACTUALIZADOS.**



▲ No hay cambios en la gama de motores, y a nivel de chasis solo se ha mejorado la precisión de la dirección a alta velocidad en autopista.

Los dos modelos más representativos de la marca se someten a una actualización que salpica a la calidad del interior, a la oferta multimedia y a una dotación más generosa en asistentes de conducción. Hemos comprobado todas sus mejoras al volante de ambas por carreteras italianas.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Alfa Romeo cumple 110 años de historia en 2020 y la mejor manera de celebrarlo es actualizando sus modelos estrella, el Giulia y el Stelvio. Se trata de unas pinceladas que afectan al interior, al sistema multimedia y al equipamiento de seguridad, que contempla nuevos asistentes. También se incrementa la oferta de personalización con nuevos colores. Pero no hay cambios de peso a nivel de chasis o motorizaciones.

En 2021 estos dos modelos serán totalmente nuevos, pero a modo de 'antesala' hemos comprobado las mejoras que llegarán al mercado en enero de 2020. Muchas se pedían a gritos en vehículos de esta talla, como una mejor insonorización interior. Esa faceta se ha optimizado claramente al introducir cristales laminados de mayor calidad y dosis más generosas de material aislante por la carrocería.

Además, se ha rediseña-

do la consola central, que se remata con más calidad y un mayor número de huecos, y se contempla la carga inalámbrica para el móvil. La palanca del cambio y el mando giratorio que controla el sistema de infoentretenimiento gozan de una mayor precisión, mientras que el volante es nuevo, ofrece un tacto más agradable e incorpora nuevos mandos y funciones.

En el cuadro de mandos estrena una pantalla central de TFT de 7 pulgadas, mientras que en el salpicadero se apuesta ahora por una segun-

da pantalla táctil de 8,8 pulgadas con gráficos rediseñados y mucho más intuitivos. Además, el conductor puede crear su propia página de inicio. Es de serie en toda la gama.

Alfa Romeo es una marca con miles de fieles repartidos por todo el mundo. Pero también hay que hacer 'cantera' y rebajar la media de edad de sus clientes. Y eso pasa por ofrecer una oferta multimedia competitiva. Los nuevos Giulia y Stelvio se rodean del denominado Alfa Connected Services, una práctica herramienta que ofrece diferentes

servicios y soluciones. Entre ellos My Assistant, que incluye llamada de emergencia y comunicación para solicitar asistencia, o My Remote, que permite acceder desde el smartphone al 'estado de salud' del vehículo, incluyendo asistentes de voz de Alexa o Google Home.

También contempla My Car, para conocer los parámetros del vehículo; My Navigation, con información del tráfico, radares o climatología; My wifi, que permite compartir la conexión de Internet con ocho dispositivos diferentes en el interior; así como My Theft Assistance, que nos alertaría del robo del vehículo.

Hay que destacar, asimismo, el servicio I-Link by Leasys, una especie de 'car sharing' personal que estará disponible en nuestro mercado en el segundo semestre de 2020. El propietario del vehículo podrá crear un grupo con su propio círculo de familiares y amigos a través de



▶▶ Se ha incrementado el número de asistentes de conducción y la gama de colores.

WhatsApp, Messenger... para compartir el coche sin necesidad de dejar las llaves. Como máximo serán 10 las personas implicadas, y en la aplicación sabrán la disponibilidad del vehículo, así como el tiempo que cada uno lo ha utilizado. Los pagos por el uso se hacen de manera telemática y proporcional.

El tercer gran bloque de novedades salpica a los asistentes de conducción. Hasta ahora los dos vehículos portaban elementos como la frenada de emergencia automática, una alerta de cambio involuntario de carril, luces de carretera inteligentes o el práctico Park Assist. Pero ahora, con el asesoramiento de Bosch, incorpora asistentes más avanzados como el mantenimiento de la trayectoria con asisten-



cia en la dirección, un control del ángulo muerto también con control sobre la dirección si el conductor no reacciona, un control de cruce adaptativo con función de atascos, reconocimiento de señales con función de control de velocidad inteligente o una alerta de fatiga del conductor. Ahora, de hecho, se presume de un Nivel 2 de conducción autónoma.

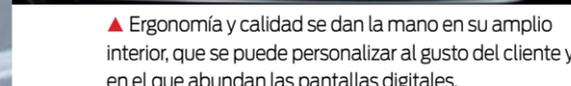
Los cambios en el chasis son mínimos y afectan ligeramente a la asistencia de la dirección, ahora más precisa a alta velocidad en autopista.

La gama de motores es la misma que se ofrecía hasta el momento, con variantes de gasolina y turbodiésel entre 160 y 280 CV de potencia. La novedad reside en que el Giulia contempla ahora también la versión de gasolina 2.0 de 280 CV con propulsión trasera –hasta ahora sólo se asociaba a la tracción total–. Nos comentaron que se ha mejorado la eficiencia y el nivel de emisiones de los propulsores al retocar ligeramente la centralita, pero no tenemos datos precisos al respecto.

Por último, señalar que se

han introducido nuevos colores en la gama, agrupados en cuatro categorías: Competizione –con referencias deportivas–, Metal, Solid y Old Timer –rinden tributo a los tonos más emblemáticos a lo largo de la historia–. También se aprovecha la ocasión para estructurar la gama con nuevas denominaciones de acabados: Super para el nivel de acceso, Ti para la línea más elegante y un enfoque más deportivo protagonizado por los Sprint y Veloce. Y el tope de gama Quadrifoglio llegará a mediados de 2020.

PRECIO		N.D.
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : N.D. G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Dinámicas excelentes. Mayor calidad percibida. Más dotación de seguridad y conectividad.	Consumo de las versiones Quadrifoglio. Plaza central trasera. Gráficos de la navegación.	



VUELA RASO SU CAPACIDAD DE CORRER ESTÁ FUERA DE TODA DUDA. Y PARA DETENERSE, LO MEJOR ES EQUIPARLO CON LOS FRENOS OPCIONALES. LA SUSPENSIÓN NOS AISLA DEL ENTORNO



▲ Ergonomía y calidad se dan la mano en su amplio interior, que se puede personalizar al gusto del cliente y en el que abundan las pantallas digitales.

# Atleta trajeado

¿Te imaginas a todo un equipo de bobsleigh ataviado con elegantes trajes de Hugo Boss? Pues así puedes ver a este Audi S8, una poderosa berlina que transmite confort y elegancia desde el minuto uno, y que se desliza por la carretera a velocidades de auténtico vértigo.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

2 horas y 28 minutos podría ser el tiempo necesario para cubrir los 615 kilómetros que separan Barcelona y Madrid si las infraestructuras y, sobre todo, los límites legales de velocidad lo permitieran. A todo ello tendrías que añadir el viajar con este imponente Audi S8, una señorial berlina que es tan elegante como prestacional.

Tanto es así que puede presumir de alcanzar una velocidad máxima –autolimitada– de 250 km/h, de igual forma que en sólo 3,8 segundos mueve sus 2.305 kilos desde 0 hasta 100 km/h. Y para que te hagas una idea, eso es una décima menos de lo que en su día necesitaba para ejecutar esa misma aceleración un Audi R8 V10 FSI con sus 525 CV de potencia.

Audi Sport imprime su sello

personal en el exterior del S8, que adquiere detalles sutiles para diferenciarse del resto, pero sin caer en la vulgaridad. Detalles como la parrilla Singleframe con toques metálicos, los cuatro terminales de escape, los acentos en aluminio o sus llantas de 20 pulgadas potencian la deportividad de esta versión, que no sabrás dónde esconder para mantenerlo alejado de tu chófer.

Sus entrañas darían para

escribir un libro, comenzando por su tecnología Mild-Hybrid de 48 voltios, que ofrece ventajas como conseguir la deseada etiqueta 'ECO' de la DGT. Y eso es tan solo la punta del iceberg.

Su batería de iones de litio, con 0,47 kWh de capacidad, alimenta entre otros a su avanzada suspensión activa predictiva, que nada más abrir la puerta eleva su carrocería 50 milímetros como por

arte de magia. Así, el asiento se coloca casi a la altura de un Audi Q7 y se mejora el acceso y la salida del habitáculo, donde el cuero, el aluminio y la fibra de carbono están a la orden del día. Si no son elementos de tu agrado, siempre podrás personalizar tu S8 al gusto. Faltaría más, señor.

La amplitud interior es sensacional, pero como es ya habitual en este segmento, la plaza central trasera es prácticamente testimonial.

Delante, cero agobios y muchas pantallas digitales desde las que se controla esta berlina capaz de volar a ras de suelo. Requieren algo de aclimatación, pero nada que no tenga solución.

Bajo su capó delantero se esconde el conocido 4.0 V8 TFSI usado por los RS 6 Avant o RS 7 Sportback, pero descafeinado hasta los 571 CV de potencia. Menos mal.

PRECIO <b>N.D.</b>	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>258 G/KM (WLTP)</b>	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Confort de marcha. Prestaciones. Calidad. Equipamiento. Tecnología. Etiqueta ECO.</p>	<p>Precio. Sensaciones de la suspensión. Opciones caras. Levas pequeñas. Plaza central.</p>

Su suavidad es pasmosa, ayudado por el cambio Tiptronic de 8 velocidades y de las mencionadas suspensiones, que leen la carretera y se adaptan a lo que va a venir. Esos 48 voltios también sirven para dar dirección a las ruedas traseras, de forma que su agilidad en ciudad es similar a la de un A3. ¿No te lo crees? Pues tiene un diámetro de giro de 11,4 metros, cuando en el A3 son 10,7 metros.

Pero donde este Audi S8 se encuentra como en casa es en vías rápidas. A 120 km/h su corazón gira a sólo 1.940 rpm... Pero por arri-



▲ El S8 sólo está disponible con carrocería 'corta' y 5,18 metros de largo. Los toques metálicos delatan a esta versión cuyo 4.0 V8 TFSI proporciona 571 CV de potencia. Su motor eléctrico inyecta otros 16 CV.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 TFSI
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.996
Potencia máxima (CV)/rpm	571/6.000
Par máximo (mkg)/rpm	816/2000-4500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados
Neumáticos	265/40 R20
Peso (kg)	2.305
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.179/1.945/1.474
Volumen maletero (l)	505
Capacidad depósito (l)	82
De 0 a 100 km/h (s)	3,8
Velocidad máxima (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	11,3
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	258
Precios desde... (Alemania)	140.000 €

ba tiene mucha vida; tanto, que no llega ni a la zona en la que entrega su par motor máximo.

Esta berlina pide a gritos las famosas 'autobahn' alemanas, en las que el límite de velocidad 'recomendado' es algo meramente anecdótico.

Cinco son sus modos de conducción, entre los que destaca el Efficiency para maximizar el ahorro –tiene función 'inercia', desconexión activa de cilindros, start-stop que apaga el motor por debajo de 22 km/h...–. Pero también estrena el nuevo Comfort+, en el que sus suspensiones obran el mila-

gro de minimizar el cabeceo de su carrocería en aceleraciones o frenadas, además de eliminar la inclinación de la misma en las curvas. Este S8 siempre va plano y perfectamente apoyado, pero también es cierto que los estómagos más sensibles no se escaparán de un mareo por esa capacidad que demuestra para aislarlos del exterior.

Aunque mide 5,18 metros de largo y 1,95 de ancho, las curvas no le intimidan. En Dynamic ajusta el tacto de la dirección, de su sistema de tracción quattro, de la suspensión –ahora su carrocería da sensación de que se mue-

ve más– o de su diferencial trasero deportivo. Atención a lo rápido que puedes viajar con este S8, en el que no estarían de más unas levas más generosas, y que también frena con energía. Más si pagas una buena suma –en Alemania son 8.500 euros– por sus frenos carbocerámicos, que obligan a las llantas de 21 pulgadas con gomas 265/35. Estos tienen discos delante de 420 milímetros y pinzas de 10 pistones, y detrás tampoco va escaso. Además, puedes llegar a sumar hasta 38 asistentes de conducción, ideales para nuestros 'aburridos' 120 km/h.



◀ El sistema MBUX y las dos pantallas de 10,25 pulgadas son de serie. La tercera fila no está nada mal –deja el maletero en 130 litros– y la segunda se desplaza longitudinalmente hasta 140 milímetros. El maletero parte de 570 litros.



▲ Fuera del asfalto se defiende de maravilla, más si equipa el paquete off-road opcional. La tracción 4Matic varía el reparto de potencia en todo momento.

# Equilibrio perfecto

La firma de la estrella lanza un nuevo SUV dentro de su gama de vehículos compactos. Es este interesante GLB, comedido en tamaño pero imbatible por espacio y funcionalidad. Aterriza con cinco opciones mecánicas, incluida una firmada por AMG que rinde 306 CV.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Ya son ocho los modelos compactos que Mercedes-Benz ofrece a sus clientes. El último en llegar es este GLB, un SUV que aterriza en los concesionarios para posicionarse entre los conocidos GLA –la futura

generación se presenta el 11 de diciembre– y GLC.

Mercedes ha sabido aprovechar hasta el último milímetro en este GLB, cuya funcionalidad interior es propia de los mejores monovolumen del mercado. Muestra de ello es la tercera fila, que la segunda fila de asien-

tos, dividida en partes 60:40, presenta una banqueta que se puede desplazar hasta 140 milímetros para jugar con su maletero –gana 190 litros en su posición más adelantada– o para ser benévolo con los ocupantes de la tercera fila, que es una opción que ronda

los 1.050 euros y que está disponible para cualquier GLB. Compuesta por dos asientos que se ocultan en el piso –se pierde el doble fondo–, son bastante aprovechables... una vez acomodados; porque

el acceso no es su punto fuerte por lo elevado del piso. Si es cierto que a mi, midiendo 1,74 metros de estatura, aún me sobra algo de espacio hasta el techo y me permite meter los pies por debajo de la banqueta central para viajar algo más desahogados.

El diseño interior recuerda al del Clase B y ofrece el sistema MBUX, compuesto por dos pantallas de 10,25 pulgadas que nos mantienen informa-

dos en todo momento, y con las que puedes interactuar con tu voz y su 'Hey Mercedes'. A ellas se puede sumar un Head-Up display entre otros muchos asistentes de conducción, que deberían tener un funcionamiento más suave y menos intrusivo –por lo menos el asistente de cambio de carril–.

El puesto de conducción es realmente cómodo y en segundos te acomodas a la perfección en este SUV cuyos acabados son realmente notables y denotan solidez.

Inicialmente la gama estará compuesta por cinco propulsores y comenzamos con un GLB 250 4Matic, una ver-

sión animada por un propulsor de gasolina con 224 CV, acompañado de un cambio automático de doble embrague –no hay un GLB con cambio manual–, y de la tracción a las cuatro ruedas, que varía su entrega de potencia entre ambos ejes en función del programa de conducción elegido: Eco, Comfort, Dynamic...

Aunque pesa 1.745 kilos, ofrece unas prestaciones sensacionales y se mueve con una gran soltura. Está bien insonorizado, pero su gasto es sensible al uso. Rondar los 8,5 l/100 km en conducción normal será lo habitual. Si valoras el gasto igual una interesan-

te versión es el GLB 200, que además permite ahorrar un pellizco al no tener tracción 4Matic. Tampoco descartes los diésel con 150 y 190 CV de potencia, porque el consumo es un punto a su favor. Ahora bien, son algo más ásperos que los de gasolina y su sonido es algo más 'feo'.

Si el consumo no es prioritario, y la economía no aprieta, la opción ideal es el AMG 35 4Matic, porque además de proporcionar unas prestaciones envidiables ofrece una dinámica sensacional, propia de los deportivos de Affalterbach. No es barato, pero es un SUV para los más atrevidos.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	200	250	AMG 35	200d	220d
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.991	1.991	1.950	1.950
Potencia máxima (CV)/rpm	163/5.500	224/5.500	306/5.800-6.100	150/3.400-4.400	190/3.800
Par máximo (mkg)/rpm	25,5/1.620-4.000	35,7/1.800-4.000	40,8/3.000-4.000	32,6/1.400-3.200	40,8/1.600-2.600
Tracción	Delantera	4Matic	4Matic	Delantera o 4Matic	4 Matic
Caja de cambios	DCT, 7 velocidades	DCT, 8 velocidades	AMG DCT, 8 velocidades	DCT, 8 velocidades	DCT, 8 velocidades
Frenos delanteros/traseros	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos vent.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/45 R18	225/45 R18	235/50 R19	225/45 R18	225/45 R18
Peso (kg)	1.630	1.745	N.D.	1.755 (4Matic: 1.810)	1.810
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.634/1.834/1.659	4.634/1.834/1.659	4.634/1.834/1.658	4.634/1.834/1.659	4.634/1.834/1.659
Vol. maletero 5 plazas (l)	570-1.805	570-1.805	570-1.805	570-1.805	570-1.805
Capacidad depósito (l)	52	60	60	52 (4Matic: 60)	60
De 0 a 100 km/h (s)	9,1	6,9	6,9	5,2	9,0 (4Matic: 9,3)
Velocidad máxima (km/h)	207	236	250	204 (4Matic: 201)	217
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	6,9	7,9	7,5 (NEDC)	5,5 (4Matic: 5,7)	5,7
Emissiones CO <sub>2</sub> WLTP (g/km)	157	178	171 (NEDC)	144 (4Matic: 150)	151
Precios desde... (euros)	42.675	55.000	N.D.	42.675 (4M: 45.000)	47.350

DESDE **42.675 €**

EMISIONES OFICIALES: DE 144 A 178 G/KM (WLTP)

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

- Confort de marcha. Calidad. Dinámica. Consumos en los diésel. Siete plazas. Funcionalidad.

#### DEBE MEJORAR

- Sin una versión 'ECO'. No hay cambio manual. Detalles de equipamiento. Precio algo elevado.



**CAMBIO EAT8** COMO EN LOS COCHES GRANDES. LA CAJA AUTOMÁTICA, DE CONVERTIDOR DE PAR Y 8 MARCHAS, ES SUMAMENTE EFICAZ



# Sube el listón



Llega la sexta generación de Opel Corsa con suficientes innovaciones como para hablar de un coche radicalmente nuevo, desde el esqueleto a la carrocería, pasando por el corazón, o las articulaciones. El Corsa ha hecho pesas y se ha puesto las pilas. Está disponible desde poco más de 12.000 euros y, de momento, lo hemos probado con motores de combustión.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Del actual Corsa, el nuevo sólo conserva el nombre. No podía ser de otra manera cuando hablamos del primer modelo desarrollado por Opel como parte integral del Groupe PSA, con un presupuesto como es debido y el 'savoir faire' del grupo francés. Del nuevo Opel Corsa se admiten pedidos desde hace semanas, cuando se comunicaron sus precios; y ya se puede configurar el coche en la web de la marca, de modo que solo quedaba saber cómo iba.

Lo cierto es que en junio ya tuvimos ocasión de probar varias unidades camufladas del Corsa, que nos dejaron un excelente sabor por aplomo, silencio de marcha, agrado de conducción y empuje de los motores de gasolina. Pero ahora, con el coche definitivo, vestido de calle y con su puesta a punto final, hemos podido conducirlo por carre-



▲ La versión Elegance lleva un alerón trasero más corto y cuida más la elegancia. Se diferencia bastante exteriormente del acabado GS Line.

<b>PRECIO DESDE</b>		<b>12.186 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : DE 108 A 132 G/KM		
<b>PRIMERAS IMPRESIONES</b>		
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>	
Calidad. Comportamiento y agrado. Equipo de seguridad. Cambio automático 8 marchas.	Consumo sensible al uso en gasolina. Espacio detrás. 2.000 euros más caro diésel que gasolina.	

ras croatas para constatar que nuestras impresiones iniciales con los Corsa camuflados iban en la buena dirección. Magnífica insonorización, un reglaje específico de muelles y amortiguadores diferente al que puedan utilizar tanto el nuevo Peugeot 208 como el DS 3 Crossback, con los que comparte plataforma, y una ligereza del conjunto que se aprecia enseguida. El nuevo Corsa tiene un aplomo magnífico, se conduce con facilidad y sus reacciones a buen ritmo son sanas y previsibles, sobre todo comparado con el modelo al que sustituye. Sin duda, se disfruta conduciendo el nuevo Corsa con una conducción fluida y agradable que se sitúa ya al nivel del modelo de referencia, el Seat Ibiza. Y las versiones GS Line, que incluyen el motor de 130 CV, van más firmes y tienen un tacto deportivo que siempre agradecerán los más 'lanzados'. Y como ya decíamos entonces,



◀ La presentación interior del nuevo Corsa es ordenada y elegante. Y las versiones GS Line tiene un toque picante.



el motor de gasolina tricilíndrico de 130 CV, siempre asociado a un cambio automático de 8 marchas, resulta el más brillante y dinámico, con prestaciones de GTI y consumos,

eso sí, sensibles al tipo de uso. O sea, que si elegimos el modo Eco y realizamos una conducción normal la media de gas- to estará entre 6 y 7 l/100 km, mientras que sin miramientos

y con una conducción 'alegre' que no busque el ahorro, la cifra superará fácilmente los 8.

En cuanto al Corsa diésel, consume 1,4 l/100 km menos que su equivalente en ga-

tes-, y 40 litros menos so lleva rueda de emergencia. Y se ha reducido la altura de carga, tiene unas formas más regulares y es más profundo. Por su parte, el volante tiene más juego de regulación en altura y el asiento va situado en una posición más elevada, por lo que la postura de conducción es menos forzada que hasta ahora, y mucho menos que en el Peugeot 208 para según qué tallas, aunque molesta algo una arista de la consola central en la pierna derecha.



37 años, cinco generaciones y 13,7 millones de unidades después, llega la sexta generación del Corsa, un superventas con ganas de conectar, nunca mejor dicho, con un nuevo cliente que en este tipo de vehículos exige ya casi la misma seguridad, tecnología y calidad que podría buscar el usuario de un segmento superior. Y la versión eléctrica, el Corsa-e, llegará el próximo mes de febrero.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.275 CV	1.2T 100 CV	1.2T 130 CV	1.5D 100 CV
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
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)	12,0 / 2.750	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	25,5 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Man. 6v. / Aut. 8v.	Automática, 8 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Tambor	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Discos
Neumáticos	185/65 R15	195/55 R16	195/55 R16	195/55 R16
Peso orden de marcha (kg)	1.055	1.165	1.233	1.165
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.060/1.765/1.435	4.060/1.765/1.435	4.060/1.765/1.435	4.060/1.765/1.435
Volumen maletero (l)	309 - 1.081	309 - 1.081	309 - 1.081	309 - 1.081
Capacidad depósito (l)	40	40	40	41 (+15 de AdBlue)
De 0 a 100 km/h (s)	13,2	9,9 (Aut: 10,8)	8,7	10,2
Velocidad máx. (km/h)	174	188	208	188
Consumo mixto (l/100 km)	5,4	5,5 (Aut: 5,9)	5,6	4,1
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	123	124 (Aut: 132)	128	108
Precios desde... (euros)	<b>12.186</b>	<b>14.009 (17.525)</b>	<b>18.125</b>	<b>15.909</b>

solina, el 1.2 Turbo de 100 CV. Eso sí, a partir de 3.500 vueltas, en aceleración, el sonido de este motor 1.5 se hace mucho más patente. En cualquier caso, Opel asegura que el 'mix' de ventas para este modelo será del 90 por ciento gasolina y solo 10 por ciento diésel.

El nuevo Corsa es 39 milímetros más largo y tiene más batalla -28 mm-, pero es más bajo -48 mm- y menos ancho -pierde sólo 1 mm-. El resultado es un interior que gana centímetros y un maletero que gana litros. En concreto, Opel anuncia 309 litros con kit de reparación -24 más que an-

Opel ha trabajado mucho la diferenciación visual entre los acabados Elegance y GS Line. Por ejemplo, no comparten ni el paragolpes delantero ni el trasero, y el GS Line lleva asientos deportivos, pedales específicos y un alerón trasero más pronunciado, mientras que el Elegance se inclina por un acabado más lujoso.

Los precios se conocen desde hace tiempo, y parten de 12.186 euros, o 10.900 para la versión Edition de 75 CV -16.300 es su precio de tarifa oficial-, sin tener que financiar gracias a una campaña especial que durará unos días.

**CON SUS 4,30 METROS SE CONVIERTE EN UNO DE LOS B-SUV MÁS GRANDES, CERQUITA YA DEL 3008**



▲ El e-2008 apenas se diferencia exteriormente, salvo por la parrilla en el color de carrocería o el logo. La instrumentación es específica.

### PEUGEOT e-2008 Las entregas, a partir de marzo

Fabricado también en Vigo, el e-2008 llegará poco después que las otras versiones, pues las entregas comenzarán en España en marzo o abril, con precios que arrancan en los 30.450 euros del nivel básico Active –sin contar posibles descuentos del Plan Moves–, aunque el cliente dispone de tres acabados más: Allure, GT Line y GT, éste por 36.650 euros. Al volante, el e-2008 se muestra agradable, silencioso y realmente energético, de modo que su ámbito de acción excederá la ciudad. Porque alcanza su punta de 150 km/h con gran facilidad, y con su ‘0-100’ en 8,1 segundos supera, incluso, al 2008 PureTech 155. Además, es estable al límite, y sus 310 kilos extra –la batería de 50 kWh pesa 350– están bien camuflados. En cuanto al gasto, en un breve test por carretera le medimos a ritmo ‘muy vivo’ más de 25 kWh/100 km, pero en conducción turística el promedio rondó los 13 kWh/100 km.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
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)	1.548
La./An./Al. (mm)	4.300 / 1.770 / 1.550
Maletero (l)	405 / 1.438
Neumáticos	215/65 R16
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	50,0 kWh
Peso de la batería (kg)	350
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto (Wh/km)	n.d.
Emissiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	310
Alcance máximo urbano WLTP (km)	n.d.
Tiempos de recarga	30' (a 100 kW), 7 h 30' (wallbox) y 17 h 30' (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	<b>30.450</b>

# Ser líder te crece

El pasado año, el 2008 fue el más modelo vendido en España en el segmento B-SUV, que es el que más crece, y de ahí la importancia para Peugeot de su sucesor, que conserva el nombre pero apenas nada más. Crece de tamaño, es mas seguro y tecnológico... y lo hay en versión eléctrica.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Estamos ante un modelo netamente español, pues si el primer 2008 se fabricaba en Francia (Mulhouse), esta segunda generación nace en tierras gallegas, donde la firma del león espera producir 250.000 unidades al año, lo que incluye al e-2008 cien por cien eléctrico, que inicialmente recibirá baterías chinas CATL para más adelante equipar las suministradas por la propia PSA desde Europa.

Al margen de esa alternativa ‘0 emisiones’ –ver cuadro–, la gama ofrecerá también variantes de gasolina y diésel. Las primeras, con el PureTech 1.2 tricilíndrico en versiones de 100, 130 y 155 CV –la menos potente sólo con ca-

ja manual y la más briosa, exclusivamente EAT8–; y las de gasóleo, con el BlueHDi 1.5 en versiones de 100 CV –manual– y 130 CV –automático EAT8–. Y acabamos de ponernos al volante de casi todas durante un test en Francia previo al lanzamiento en nuestro país, previsto para el 9 de enero y

que arrancará con precios desde 17.550 euros.

¿Cuál elegir? Difícil pregunta, porque todas van realmente bien por dos motivos básicos: los cinco motores tiene turbo –eso se traduce en un par generoso desde bajo régimen– y el nuevo 2008 es bastante ligero, en parte por su

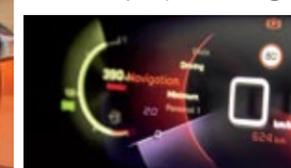
nueva plataforma CMP, usada también por el nuevo 208, el DS 3 Crossback o el nuevo Opel Corsa. Pero si nos obligan a quedarnos con un 2008, votamos por el PureTech 155 EAT8 –bastante caro al ir ligado al acabado deportivo GT–, ya que empuja con fuerza y progresividad, no suena nada mal y encima gasta en la práctica unas décimas menos que el PureTech 130. Este último, no obstante, será probablemente el que atraiga más clientes –está disponible en manual y automático–, pues sus prestaciones son más que suficientes para el 90 por ciento de las necesidades y sus precios son ajustados. Y ojo, porque el PureTech 100 –desde 17.550 euros– no parece mala idea si hacemos mucha

ciudad y los desplazamientos extraurbanos suelen ser por autovía. En cuanto a los diésel, notable alto para ambos,

aunque el de 130 CV con caja EAT8 enamora más. Y el nuevo 2008 conviene también por su forma de



◀ Maletero con 405 litros, más otros 29 extra –no en el e-2008– bajo el plano de carga.



▶▶ Como el nuevo 208, el 2008 estrena el i-Cockpit 3D, con cuadro digital configurable. Y el espacio interior ha aumentado.

PRECIO DESDE **17.550 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DE **0 A 113 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>Amplitud y maletero. Agrado general de uso. Comportamiento y confort. Mecánicas eficaces.</p>	<p>Acceso al habitáculo un poco alto. Instrumentación 3D no muy visible. PureTech 155 sólo GT.</p>

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	PURETECH 100	PURETECH 130	PURETECH 155	BLUEHDi 100	BLUEHDi 130
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.199	1.199	1.499	1.499
Potencia máxima (CV/rpm)	100 / 5.500	130 / 5.500	155 / 5.500	100 / 3.500	130 / 3.700
Par máximo (mkg/rpm)	20,9 / 1.750	23,5 / 1.750	24,5 / 1.750	25,5 / 1.750	30,6 / 1.750
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6 vel. / Aut. 8 vel.	Automática, 8 vel.	Manual, 6 vel.	Automática, 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil. / Tambor	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Discos	Discos ventil. / Tambor	Discos ventil. / Discos
Neumáticos	215/65 R16	215/60 R17	215/55 R18	215/65 R16	215/60 R17
Peso en vacío (kg)	1.192	1.192 (Aut: 1.205)	1.205	1.205	1.235
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.300 / 1.770 / 1.550	4.300 / 1.770 / 1.550	4.300 / 1.770 / 1.550	4.300 / 1.770 / 1.550	4.300 / 1.770 / 1.550
Volumen maletero (l)	434 - 1.467	434 - 1.467	434 - 1.467	434 - 1.467	434 - 1.467
Capacidad depósito (l)	44	44	44	41 (+15,1 de AdBlue)	41 (+15,1 de AdBlue)
De 0 a 100 km/h (s)	10,9	8,9 (Aut: 9,1)	8,2	11,4	9,3
Velocidad máx. (km/h)	188	198	208	180	195
Consumo mixto WLTP (l/100 km)	5,4	5,7 (Aut: 6,0)	6,2	4,5	4,8
Emissiones CO <sub>2</sub> NEDC (g/km)	94	103 (Aut: 109)	113	96	100
Precios desde... (euros)	<b>17.550</b>	<b>20.500 (22.300)</b>	<b>27.400</b>	<b>19.250</b>	<b>24.000</b>

moverse si la carretera se reuerce, pues Peugeot ha vuelto a poner muy bien a punto el chasis, especialmente una suspensión que pisa de cine el asfalto y presume de equilibrio entre confort y dinamismo.

La guinda es un interior amplio, funcional y cómodo, y un maletero de 434 litros. En cambio, no vemos una ventaja la instrumentación 3D –a veces no se lee con facilidad– y el acceso al interior exige levantar bastante el pie, como en el DS 3 Crossback. Pero, detalles al margen, el 2008 nace como un producto redondo, dispuesto a repetir liderato.



▲ No hay cambios en cuanto a calidad o habitabilidad, pero el cuadro de mandos y la pantalla táctil del salpicadero cuentan con información personalizada referente a la tecnología híbrida 'plug-in'. También ofrece servicios online y una oferta de infoentretenimiento específica.

# Mundos paralelos

El Superb es el 'buque insignia' de Skoda, y ahora se convierte también en el primer modelo de la marca que apuesta por la tecnología híbrida enchufable. Además de confort y espacio a raudales, ahora toca hablar de máxima eficiencia gracias al protagonismo de su aportación eléctrica.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Y seguimos con la electrificación como premisa, en el caso de Skoda con estrenos a pares. Por un lado, su 'buque in-

signia', el Superb, ya presume de una oferta híbrida enchufable; y por otro, el utilitario Citigo se convierte en el primer modelo totalmente eléctrico de la casa checa, ambos

bajo el sello iV, que contará con más de diez modelos electrificados hasta el 2022.

El Superb iV, disponible tanto en berlina como con carrocería familiar Combi, apuesta por un motor TSI de 156 CV y otro eléctrico de 115 que suman una potencia conjunta de 218 CV. El segundo se alimenta gracias a una batería de iones de litio con 13 kWh de capacidad –10,4 útiles– ubicada bajo el piso, por delante del eje trasero. Esto obliga a reubicar el depósito de gasolina, y por eso el maletero pierde 140 litros de ca-

pacidad –150 en el Combi– y no puede llevar rueda de repuesto. En cualquier caso ese compartimento sigue siendo realmente generoso: 485 y 510 litros, respectivamente.

La hibridación 'plug-in' se ofrece con todos los acabados disponibles del Superb, salvo la variante Scout, que al montar tracción total impide ubicar esta tecnología.

La toma de energía está perfectamente camuflada en la parrilla frontal. De serie se ofrece un cable de carga modo 2 que, en una toma de 2,3 kW, permite cargar la batería

en 5 horas. En una de 3,6 kW el tiempo se reduce a 3 horas y 30 minutos. Si somos cuidadosos, podremos circular de manera totalmente eléctrica hasta 62 kilómetros.

Para ello debemos ser muy eficientes con la frenada regenerativa –presenta dos niveles– y gestionar adecuadamente los modos de conducción Híbrido y E, este último totalmente eléctrico. También tenemos opción de un programa Sport, además de los habituales Eco, Comfort, Normal

e Individual. Además, se puede gestionar el nivel de carga de la batería a la carta, para utilizarla cuando queramos: por ejemplo, al llegar a la ciudad. En modo eléctrico, el sistema E-noise emite un sonido 'metálico' para que nos oigan y se eviten atropellos.

Con una autonomía total homologada que ronda los 930 kilómetros, en la práctica podremos utilizar el Superb iV a diario sin necesidad

de hacer funcionar el motor térmico. Por eso el ahorro es tan atractivo y presumiremos de la etiqueta medioambiental '0 emisiones'.

Esta nueva variante 'plug-in hybrid' monta de serie la suspensión adaptativa DCC y contempla asistentes como el Side Assist, un control de cruce predictivo, Front Assist, Trailer Assist, Area View o unos faros Matrix Full LED.

Tuvimos ocasión de rodar con el nuevo Superb iV y nos cautivó por su refinamiento

y bajo nivel sonoro. Una delicia por ciudad y eficiente por autopista, pues parece que el motor térmico viva 'aletargado'; porque sólo cuando se hunde el pie en el acelerador con fuerza se hace presente.

Estas versiones híbridas enchufables ya están a la venta, con un precio de salida de 39.250 euros en la berlina y de 40.500 en el Combi. Y las tarifas se reducen hasta los 31.900 y 33.100 euros, respectivamente, si se aplican todas las campañas de Skoda.

▼ La batería se monta bajo los asientos traseros y se reubica el depósito de gasolina; y por eso pierde hasta 150 litros de capacidad en el maletero. La toma de carga queda camuflada en la parrilla frontal.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.4 TSI (BERLINA)	1.4 TSI (COMBI)
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.395	1.395
Potencia máxima (CV/rpm)	156 / 5.000-6.000	156 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.550-3.500	25,5 / 1.550-3.500
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	85 kW (115 CV)	85 kW (115 CV)
Par	33,7 mkg	33,7 mkg
Potencia máxima total	218 CV	218 CV
Par máximo total	40,8 mkg	40,8 mkg
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 vel.	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventil./Discos	Discos ventil./Discos
Peso (kg)	1.655	1.677
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.869 / 1.864 / 1.468	4.862 / 1.864 / 1.477
Maletero (l)	485 - 1.610	510 - 1.800
Capacidad del depósito (l)	50	50
Tipo de batería	Ion-litio	Ion-litio
Capacidad de la batería	13,0 kW/h (10,4 útiles)	13,0 kW/h (10,4 útiles)
De 0 a 100 km/h (s)	7,7	7,8
Velocidad máxima (km/h)	224	224
Vel. máx. en eléctrico	-	-
Consumo mixto (l/100 km)	1,1-1,9 (WLTP)	1,1-1,9 (WLTP)
Emissiones CO2	33-35 g/km	37-38 g/km
Alcance en modo eléctrico (km)	62 (WLTP)	62 (WLTP)
Tiempo de recarga	De 3h 30' a 5h 00'	De 3h 30' a 5h 00'
Precios desde... (euros)	39.250	40.500

**PRECIO DESDE 39.250 €**

**EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: ENTRE 33 Y 38 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Confort y refinamiento en marcha. Eficiencia. Amplitud. Etiqueta '0 emisiones' de la DGT.	 Maletero más pequeño y sin rueda de repuesto, ni en opción. Tacto del pedal del freno.



**CERO EMISIONES CON EL NUEVO SUPERB iV PODEMOS CIRCULAR HASTA 62 KILÓMETROS DE MANERA COMPLETAMENTE ELÉCTRICA**





## Una lógica aplastante

El primer modelo eléctrico de Skoda tiene 83 CV y una autonomía de hasta 260 kilómetros. La ciudad se hace más atractiva con el Citigo<sup>e</sup> iV.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Pasará a la historia por ser el primer vehículo totalmente eléctrico de Skoda y comparte tecnología y genética con el Seat Mii y el Volkswagen e-up!, también en sus variantes sin emisiones.

El Citigo<sup>e</sup> iV consta de un motor eléctrico de 83 CV alimentado por una batería de iones de litio de 32,3 kWh de capacidad útil -36,8 kWh brutos-, que otorga una autonomía media de 260 kilómetros en ciclo WLTP. Está integrada en los bajos del vehículo, y por lo tanto no afecta a la habitabilidad ni al volumen del maletero.

El tiempo de carga oscila entre una hora, si lo hacemos en una toma rápida de 40 kW -la máxima que admite-, y 12 horas y 43 minutos en un enchufe doméstico de 2,3 kW,

en ambos casos almacenando hasta un 80 por ciento. Y si el punto es de 7,2 kW necesitaremos 4 horas y 15 minutos.

Este modelo cuenta con tres programas de conducción: Normal, Eco y Eco+. Los dos últimos recortan la potencia -hasta 68 y 54 CV, respectivamente- y el par motor de forma gradual, con el fin de incrementar la autonomía. También ofrece cuatro niveles de

gestión de la frenada regenerativa, que se seleccionan sobre la palanca del cambio, que presenta una sola relación.

En nuestra toma de contacto exclusivamente urbana, con un día muy despacible que incluyó lluvia, viento y la climatización trabajando sin cuartel, el consumo medio registrado en el ordenador de a bordo fue de 15,2 kWh.

Este modelo ya se comer-



▲ Circular por la ciudad es una gozada por su agilidad y silencio general.

DESDE **22.370 €**

EMISIONES OFICIALES: **0 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

- +
- Tacto general.
- Consumo y autonomía para el uso diario.
- Aptitudes urbanas.
- Precio con descuentos.

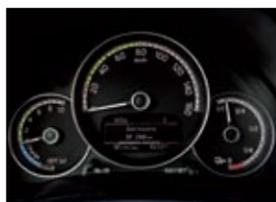
#### DEBE MEJORAR

- 
- Gestión de la frenada regenerativa poco intuitiva. Maletero.
- Apertura de ventanillas traseras tipo 'compás'.

## FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>	<b>61 KW (83 CV)</b>
Potencia máxima	61 kW (83 CV)
Par máximo	212 Nm (21,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso en vacío (kg)	1.160
La./An./Al. (mm)	3.597 / 1.645 / 1.481
Maletero (l)	250 / 923
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	36,8 kWh (32,3 útiles)
Peso de la batería (kg)	248
De 0 a 100 km/h (s)	12,5
Vel. máxima (km/h)	130
Consumo mixto (kWh)	12,8
Emisiones CO <sub>2</sub>	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	260
Alcance máximo urbano WLTP (km)	358
Cargador a bordo	2,3 kW
Tiempo de recarga (al 80 %)	entre 1 hora (toma de 40 kW) y 12 h 43' (toma de 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	<b>22.370</b>

cializa con dos acabados, Ambition y Style, y en su dotación de serie incluye una alerta de cambio de carril. De partida cuenta con una agresiva campaña de descuentos que permite acceder al vehículo desde 16.900 euros, además de una ayuda para el punto de carga de otros 800 euros.



◀ El interior es simple y funcional. La conectividad, la navegación y los servicios multimedia se gestionan a través del smartphone. Ofrece cuatro plazas y la batería se puede cargar en una hora al 80 por ciento en una toma de 40 kW.

**TORRE de BARREDA**

**FAMILIA DE VINOS**  
[www.bodegas-barreda.com](http://www.bodegas-barreda.com)

**GAMA** ESTÁ DISPONIBLE CON DOS ACABADOS Y UN PRECIO DE SALIDA DE 20.290 EUROS CON DESCUENTOS, PERO SIN PLANES DE AYUDA

# Urbanita ejemplar



Por su tamaño y naturaleza eléctrica, el nuevo e-up! se convierte en una de las mejores opciones para circular por la ciudad, aunque ha incrementado su autonomía hasta los 260 kilómetros y su rendimiento hasta los 83 CV para afrontar retos de mayor calado. Ya está a la venta.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Es rara la semana que no hablamos de la estrategia eléctrica de alguna marca. Volkswagen tiene una atractiva oferta, que comenzará en 2020 con el ID.3 y su nueva plataforma MEB, que dará vida a nada menos que 79 vehículos totalmente eléctricos hasta 2029. Ese es el futuro inminente, pero a modo de 'aperitivo' la marca alemana ya tiene a la venta el nuevo e-up!, el modelo de acceso a su gama '0 emisiones'.

Es y será el más urbanita de todos, y aunque ya existía una variante eléctrica de este modelo, ahora se ha preparado a conciencia para lo que viene, incluido un precio que lo hace muy apetecible: 22.570 euros sin campañas. No varía el tamaño, ni el aforo de cuatro plazas, ni siquiera la capacidad del maletero, con 251 litros. Sin embargo,

incrementa su radio de acción hasta los 260 kilómetros de autonomía en ciclo WLTP, gracias a una nueva batería de iones de litio que, ocupando el mismo espacio, duplica la capacidad útil hasta los 32,3 kWh –36,8 brutos–, cuando antes ofrecía 18,7 kWh. Se ha aumentado el número de celdas; y por eso su peso se incrementa hasta los 280 kilos, 15 más que antes.

La batería alimenta a un motor eléctrico de 61 kW (83

CV) y 212 Nm de par máximo que se gestiona mediante una transmisión automática de un sola relación. Con un peso conjunto de partida de 1.160 kilos, el e-up! tiene limitada la velocidad máxima a 130 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 11,9 segundos. Unas cifras más que suficientes para su escenario urbano y los alrededores.

El tiempo de carga de la batería varía según la naturaleza de la toma. En el mejor de los

casos podemos cargar hasta un 80 por ciento en una hora si apostamos por una estación rápida de 40 kW, la máxima capacidad que admite el vehículo. En un 'wallbox' de 7,2 kW obtendremos el mismo almacenamiento en alrededor de cuatro horas; y en una toma doméstica de 2,3 kW el tiempo se prolongará hasta las 16 horas. El vehículo viene equipado con una toma CCS y un cable de modo 3 de 32A de serie. Por cierto, la batería está garantizada por ocho años o 160.000 kilómetros.

En marcha se contemplan tres modos de conducción: Normal, Eco y Eco+. El primero queda 'liberado' de ataduras electrónicas, el segundo limita la potencia a 68 CV, el par a 167 Nm y la velocidad a 115 km/h, mientras que el Eco+ recorta aún más el rendimiento –54 CV, 133 Nm y 90 km/h– con el fin de incrementar la autonomía. Incluso



◀ El interior es sencillo, pero cuenta con todo lo necesario. La conectividad se realiza a través del smartphone, vía Bluetooth. Desde la palanca del cambio se gestiona la intensidad de la frenada regenerativa.



▲ El tiempo de recarga oscila entre una hora, usando una toma de 40 kW, y 16 horas en un enchufe doméstico de 2,3 kW. Con un 'wallbox' de 7,2 kW necesita cuatro horas.

desconecta automáticamente la climatización.

Con independencia de todo eso, el conductor puede contribuir a alargar el radio

de acción siendo más eficiente a la hora de regenerar la energía proveniente de las frenadas y deceleraciones. Para ello cuenta con cuatro niveles de regeneración, seleccionables mediante la palanca del cambio. Los tres primeros se realizan mediante movimientos laterales de la palanca, mientras que el cuarto, el más 'agresivo', se hace de manera vertical sobre la posición 'B' de la mencionada palanca. Sinceramente nos parece más intuitivo el sistema que se gestiona mediante unas levas en el volante.

Nos ponemos en marcha con el nuevo e-up! con dos ocupantes y la climatización activada. Recogemos el vehículo con 220 kilómetros de autonomía y afrontamos un recorrido mixto con trayectos urbanos, carretera y autovía. Finalizamos la etapa tras recorrer 67 kilómetros, a una velocidad media de 46 km/h

## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	61 KW
Potencia máxima	61 kW (83 CV)
Par máximo	212 Nm (21,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos
Peso en vacío (kg)	1.160
La./An./AL (mm)	3.600/1.645/1.492
Maletero (l)	251 - 959
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	32,3 kWh
Peso de la batería (kg)	248
De 0 a 100 km/h (s)	11,9
Vel. máxima (km/h)	130
Cons. mixto (kWh/100 km)	12,7
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	260
Alcance máximo urbano WLTP (km)	358
Cargador a bordo	7,2 kW
Tiempos de recarga	Entre 1h a 40 kW (al 80%) y 16 h a 2,3 kW
Precios desde... (euros)	22.570

PRECIO DESDE **22.570 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 0 G/KM

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

Agilidad urbana. Consumos y autonomía en ciudad. Tacto general. Precio con descuento.

#### DEBE MEJORAR

Gestión de la carga regenerativa poco intuitiva. Ventanillas traseras tipo 'compás'. Maletero.



**2.594 KILÓMETROS** ESA DISTANCIA HEMOS CUBIERTO EN UN VIAJE CON ESTE ARONA TGI Y NOS HEMOS GASTADO 118 EUROS. INMEJORABLE



◀ Repostar GNC es tan sencillo como rápido. En sus tanques caben 13,8 kilos, que a 120 km/h nos dan para hacer más de 320 kilómetros sin problemas. El Arona TGI se ofrece con cambio manual de 6 marchas.

acelerador. Ese viaje dio como resultado otros 4,37 kilos.

12ª Etapa. Vitoria-Aranda de Duero: 191 kilómetros. Regresamos a nuestro punto de partida, y de nuevo la orografía acompaña para mimar el gasto, con 4,1 kg/100 km. Es por ello que en este trayecto gastamos sólo 7,84 kilos.

13ª Etapa. Aranda de Duero-Alcorcón: 179 kilómetros. Llegamos a nuestro destino tras haber completado un total de 2.594 kilómetros en cinco jornadas realmente agradables. En este último repostaje hay que sumar otros 7,16 kilos de GNC.

Si nos ponemos calculadora en mano, que era lo que buscábamos al emprender esta ruta, vemos que hemos gastado un total de 122,45 kilos de GNC, a los que tenemos que sumar 1,33 litros de gasolina de la primera jornada –el equivalente a 1,80 euros–. En total, el gasto en gas natural comprimido ascendió hasta los 116,32 euros –prácticamente lo mismo que tuvimos que desembolsar en vías de peaje: AP7, AP2, AP68...–, lo que da como resultado 118,12 euros para recorrer los mencionados 2.594 kilómetros.

Eso supone que con solo 4,50 euros podemos circular 100 kilómetros, algo que a día de hoy está al alcance de muy pocos vehículos... Y este, además, tiene etiqueta ECO.

# De gira con 118 euros

Dar la vuelta a España gastando sólo 118 euros en combustible es algo insólito. Sin embargo, este Seat Arona TGI te permite hacerlo sin más 'problema' que tener algo de previsión antes de emprender el viaje para dar con las 87 gasineras que actualmente hay por toda España.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

'Nuestro' Arona TGI se hace mayor. Tras la revisión de los 15.000 kilómetros –costó 75 euros en un concesionario oficial– se nos ocurrió embarcarnos en un viaje para recorrer casi por completo la Península Ibérica intentando consumir exclusivamente gas natural comprimido.

Puede parecer una auténtica aventura, pero es cierto que solo requiere de una pequeña planificación para localizar todas y cada una de las estaciones de GNC a nuestro paso –actualmente hay 87 en España y 11 en Portugal–.

Esa planificación dio como resultado un viaje de 2.594 kilómetros a través de 20 pro-

vincias. Y con el objetivo de gastar 100 euros en carburante. Sí, una verdadera locura. Eso equivale a 105 kilos de GNC –durante el recorrido obtuvimos una media de 0,95 euros/kg–, o cargar sus tres tanques 7,6 veces.

1ª Etapa. Alcorcón-Mérida: 330 kilómetros. La primera en la frente, porque la baja presión de carga del surtidor permitió repostar 12,9 kilos –en total caben 13,8–, que materializamos en 307 kilómetros a un gasto medio de 4,2 kg/100 km manteniendo una velocidad de 120 km/h. A esa velocidad, el 1.0 TGI de 90 CV gira a 3.100 rpm en sexta. Los 23 kilómetros restantes se cubrieron con gasolina. Por lo tanto, no hay nada de

que alarmarse. Este Arona TGI no te dejará 'tirado' a la primera de cambio. Allí sí que entraron cerca de 14 kilos de GNC al repostar.

2ª Etapa. Mérida-Sevilla: 204 kilómetros. La orografía permitió bajar el consumo a 4,1 kg/100 km, lo que equivale a 8,36 kg de GNC; justo lo que entró al repostar en una de las dos estaciones que hay en la capital hispalense.

3ª Etapa. Sevilla-Guarrmán: 250 kilómetros. Manteniendo constante una velocidad de 120 km/h, el Arona TGI llegó firmando un gasto de 4,3 kg/100 km, lo que supone un total de 10,75 kilos.

4ª Etapa. Guarrmán-Albacete: 269 kilómetros. Igual

nos pesó un poco más el pie derecho, y además la orografía no ayudaba. Es por ello que su gasto se elevó a 4,4 kg/100 km. Aún así, al repostar entraron 11,84 kilos.

5ª Etapa. Albacete-Valencia: 191 kilómetros. Tres son las estaciones que hay actualmente en la capital del Turia. Tras cubrir esa distancia, en sus tanques entraron 7,83 kilos de GNC: 4,1 kg/100 km.

6ª Etapa. Valencia-Castellón: 83 kilómetros. Para asegurarnos no volver a gastar una gota de gasolina decidimos hacer una pronta parada en Castellón y cargar 3,49 kilos de GNC.

7ª Etapa. Castellón-Tarragona: 190 kilómetros. Desde Valencia ya comenzó nuestro

periplo por vías de peaje, porque al final gastamos más en pagar la autopista que en combustible. En Tarragona entraron 8,17 kilos de GNC.

8ª Etapa. Tarragona-Barcelona: 112 kilómetros. En Cataluña hay ya 18 estaciones de GNC y 6 más en construcción, lo que es una garantía si apuestas por este Arona TGI, que tras este recorrido admitió en su tanque 4,82 kilos.

9ª Etapa. Barcelona-Zaragoza: 311 kilómetros. Los constantes 'sube y baja' de la AP2 elevaron el consumo a 4,4 kg/100 km, por lo que en la capital maña repostamos 13,68 kilos. A un 'pelo' de recurrir a la gasolina.

10ª Etapa. Zaragoza-Pamplona: 180 kilómetros. En es-

te nuevo trayecto el gasto bajó a 4,1 kg/100 km, por lo que se cubrieron con 7,38 kilos.

11ª Etapa. Pamplona-Vitoria: 104 kilómetros. El Arona TGI es muy constante en cuanto al gasto, siempre que no nos desmadremos con el



◀ Un aliado vital son sus faros Full LED, de serie en FR Edition y Xcellence Edition. En el resto de versiones del Arona TGI es un extra que cuesta 600 euros –en los Reference no se ofrecen–. No cabe duda de que es mejor opción que gastar 350 euros por las llantas de 18 pulgadas con gomas 215/45, que elevan un poco el gasto.

## el puntazo

Los trabajadores de Seat se cambian a la dieta mediterránea y en seis meses reducen el riesgo cardiovascular

Sustituir el clásico bocata de chorizo por uno de aguacate es uno de los hábitos saludables que han incorporado a su vida 500 trabajadores de la factoría de Seat en Barcelona, con lo que han conseguido mejorar en solo seis meses indicadores de salud tan relevantes como los factores de riesgo cardiovascular, la calidad del sueño y la salud mental y emocional. Estos trabajadores han formado parte del estudio MedCARS, un proyecto pionero que ha conseguido confirmar la correlación directa entre dieta mediterránea, el cambio de hábitos y la mejora del estado de salud.

## la cifra

300.000

Son los exámenes prácticos del carné de conducir pendientes de realizar. Para reducir el tapón, la DGT pretende incorporar a guardias civiles de Tráfico en la reserva como examinadores, según explicó el director general, Pere Navarro, en una reunión celebrada en Murcia.



BMW SERIE 1, FORD PUMA, PEUGEOT 208, PORSCHE TAYCAN, RENAULT CLIO, TESLA MODEL 3 Y TOYOTA COROLLA

## Estos son los finalistas del Coche del Año en Europa

El ganador del premio Coche del Año en Europa, el galardón más prestigioso del sector del automóvil en el mundo, se conocerá el 2 de marzo de 2020, coincidiendo con la inauguración del Salón del Automóvil de Ginebra. Pero la carrera para hacerse con este preciado trofeo ha entrado en su recta final y ya se conocen los siete finalistas. BMW Serie 1, Ford Puma, Peugeot 208, Porsche Taycan, Renault Clio, Tesla Model 3 y Toyota Corolla son los modelos que han llegado hasta la final –elegidos entre más de una treintena– y que han sido votados por un jurado

compuesto por 60 periodistas de 23 países, seis españoles y uno de ellos representando a Motor16, nuestro compañero Pedro Martín. Este premio recayó el año pasado en el Jaguar i-Pace, un crossover eléctrico, y este 2019

también figuran en la final otros dos modelos propulsados exclusivamente por electricidad, el Tesla Model 3 y el Porsche Taycan, a los que se suma el Peugeot 208, que cuenta con la versión eléctrica e-208, ya a la venta. A esta lista se suman también el nuevo

BMW Serie 1, que por primera vez ha dejado de tener tracción trasera; el Ford Puma, un SUV con el que la marca recupera un nombre mítico en su gama; el nuevo Renault Clio o la última generación del híbrido Toyota Corolla, disponible con tres carrocerías.

El premio del Coche del Año en Europa es el más antiguo del automóvil y se concede desde el año 1964. Para obtenerlo, los modelos deben cumplir una serie de requisitos, entre ellos estar disponibles en el mercado antes de que termine el año al

menos en cinco países europeos y ser modelos innovadores con una buena relación entre calidad y precio. Cada jurado dispone de 25 puntos a repartir entre los siete coches finalistas, con un máximo de 10 créditos para uno de ellos.



▲ De los siete candidatos, sólo uno, el Ford Puma, es SUV. Y dos, Porsche Taycan y Tesla Model 3, cuentan exclusivamente con tracción eléctrica, aunque el Peugeot 208 tiene también versión eléctrica.

## LA FOTO EL NUEVO PAPAMÓVIL ES UN DACIA DUSTER

El SUV superventas Dacia Duster se ha convertido en el nuevo Papamóvil. El Grupo Renault entregó recientemente al Papa Francisco un vehículo adaptado, concebido para sus necesidades de movilidad. Es de color blanco, con interiores en tono beige y ha sido creado especialmente para el Pontífice, por lo que incluye un gran techo practicable y una superestructura acristalada, que permitirán al Papa saludar desde el interior. El nuevo Papamóvil tiene cinco plazas y la banqueta trasera es particularmente comfortable. Además, tiene una distancia al suelo inferior en 30 milímetros a la del modelo normal, para facilitar el acceso al interior del habitáculo, y cuenta con elementos de sujeción internos y externos.



▲ El Papa ha estrenado ya su nuevo Dacia Duster en los desplazamientos por la Ciudad del Vaticano.

## Producción El mejor mes de octubre desde 2007

Las fábricas españolas de automóviles registraron en el mes de octubre el mejor dato de producción desde el año 2007. En concreto, se produjeron en nuestro país 270.070 vehículos, un 9,6% más que en el mismo mes del año anterior. Continúa así una tendencia de cuatro meses consecutivos de crecimiento, que sirve para moderar en parte la caída del acumulado anual, que se queda en 2.397.278 vehículos fabricados, un 0,8% menos en comparación con 2018.

Según los datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), esta evolución positiva se debe principalmente a la recuperación del mercado europeo, ya que el conjunto de los países de la UE ha aumentado las matriculaciones de turismos en un 8,7% en octubre.

También creció la exportación en octubre, con 222.583 vehículos, lo que representa un incremento del 9,7% respecto al mis-

mo mes del año anterior. En los diez primeros meses del año, la exportación está prácticamente en las mismas cifras de 2018 y acumula un descenso del 1% con 1.954.563 unidades enviadas fuera de nuestras fronteras.

## PSA La planta de Zaragoza ensamblará baterías en 2020

La fábrica del Grupo PSA en Figueruelas (Zaragoza) tendrá su propio taller de ensamblaje de baterías a partir de 2020. Según explicó el director del Clúster Ibérico del consorcio francés y de la planta, Juan Antonio Muñoz Codina, a día de hoy los módulos de las baterías procedentes de China se ensamblan en la factoría de Vigo, pero el próximo año la producción arrancará en la planta zaragozana, donde actualmente se montan los modelos Opel Crossland X, Opel Corsa y Citroën C3 Aircross.

## Estudio de OCU El 15% de los coches es responsable del 50% de las emisiones

Los coches más antiguos, que suponen el 15% del

parque automovilístico español, es decir, aquellos que no tienen etiqueta de la DGT, son responsables de al menos el 50% de las emisiones contaminantes, según los resultados de un estudio de la OCU, que ha analizado las emisiones reales de los modelos en circulación.

Otra de las conclusiones a las que llega el estudio es que los turismos con etiqueta C más modernos y de menor potencia –sobre todo los de motor de gasolina– contaminan tan poco como muchos de los vehículos con etiqueta Eco –microhíbridos, híbridos no enchufables diésel y los de gas licuado de petróleo GLP anteriores a 2006– y etiqueta Cero Emisiones –ya que tres de cada cuatro híbridos enchufables circulan con la batería agotada–.

Del informe se deduce que el sistema de etiquetas ambientales y las restricciones a la circulación deberían basarse en las emisiones reales y no en la tecnología de los vehículos. Por eso, la OCU pide un nuevo Plan Renove que no esté limitado a la compra de coches con etiquetas menos contaminantes, sino del que también se beneficien los vehículos nuevos con etiqueta C, que en la práctica tienen un nivel de emisiones comparable y resultan hoy por hoy más baratos.

Para realizar este estudio,

la OCU ha efectuado este año más de 376.000 mediciones de 280.000 vehículos en condiciones reales de circulación en los accesos a la M-30 de Madrid. Se han utilizado detectores con espectroscopia óptica, que analizan los gases del tubo de escape y permiten medir la cantidad de contaminantes que emiten a la atmósfera.

Aunque se haya realizado en Madrid, la OCU considera que los datos de este estudio se podrían extrapolar a otras grandes ciudades. En la capital,



## Premios Ford acapara el Van of the Year y el International Pick-Up Award

La gama de vehículos comerciales de Ford celebra un doble reconocimiento, al lograr el premio 'Van of the Year 2020' para el Transit Custom Hybrid, y el 'International Pick-up Award 2020' para el Ford Ranger, el modelo de este segmento más vendido en Europa.

La marca es el primer fabricante que consigue hacerse con estos dos premios en un mismo año. Los galardones, que han sido desvelados recientemente en Lyon (Francia), son votados por un jurado compuesto por 25 periodistas especializados de 25 países de toda Europa.



# Citroën homenajea al 'Made in Spain'



◀ Las Bardenas Reales, Alcalá de Henares, León, Orense, Sigüenza o Medinaceli fueron algunos de los puntos recorridos durante la ruta.

▶ Los modelos que fabrica Citroën en nuestro país están entre los más vendidos de la marca francesa por todo el mundo.

◀ La ruta recorrió las tres fábricas españolas, empezando por Madrid, continuando por Figueruelas y con el 'fin de fiesta' en la planta de Vigo.



goza), el C4 Cactus (Madrid) y el C4 SpaceTourer (Vigo). Todo un éxito dentro y fuera de nuestras fronteras porque más de un 80 por ciento de la producción de Citroën en España se exporta, y aproximadamente el 60 por ciento de los vehículos de la marca que se venden aquí corresponden también a modelos fabricados en nuestro país.

Según Marqués, director de



▲ El Centro de Vigo es el pionero en España. Y el Berlingo, uno de los modelos más populares que ha fabricado.

Citroën para España y Portugal, «para Citroën, España siempre ha tenido un papel esencial. La marca fabrica automóviles en este país desde 1958 y, desde entonces, no ha dejado de confiar en el 'Made in Spain'. Para homenajear estos más de 60 años de confianza y trabajo sobresaliente, la marca ha recurrido a su faceta más aventurera para organizar la ruta Citroën».

Citroën se ha embarcado en una ruta con los seis modelos que la firma francesa produce en España. Estos coches, que figuran entre los cinco más vendidos por la marca en el mundo, han recorrido más de 1.000 kilómetros entre las plantas donde nacen: Madrid, Zaragoza y Vigo.

Desde 1958 lleva Citroën produciendo coches en España. Una historia que comenzó con la salida del 2CV AZU de la fábrica de Vigo. Desde entonces, el marchamo de 'Made in Spain' ha acompañado a algunos de los modelos de mayor éxito de la marca francesa a lo largo de su historia. Y para homenajear a esos coches

y a la producción industrial en nuestro país, Citroën ha realizado una ruta que ha recorrido más de 1.000 kilómetros entre las plantas de producción de estos modelos en España. Desde la de Madrid a la de Vigo, pasando por la de Figueruelas.

Los seis modelos que se producen en España –Berlingo, C3 Aircross, C4 Cactus,

C-Elysée, C4 SpaceTourer y Grand C4 SpaceTourer– formaron parte de esta ruta que partió de Madrid y finalizó en Galicia, con parada intermedia en la fábrica aragonesa del Grupo PSA. El recorrido atravesó parajes y ciudades tan interesantes como Las Bardenas Reales, Alcalá de Henares, León, Orense, Sigüenza o Medinaceli.

La marca del doble chevrón ha producido ya 12,3 millones de vehículos en nuestro país, y actualmente uno de cada tres automóviles Citroën se fabrica en España. Además, cuatro modelos 'Made in Spain' figuran entre los cinco más vendidos a nivel mundial por la firma francesa: el Berlingo (Vigo), el SUV compacto C3 Aircross (Zara-

## 60 AÑOS DE CITROËN ESPAÑOLES

En nuestro país, Citroën ha producido coches míticos como el GS, el Dyane 6, el CX, la C-15 o el Xsara Picasso. Aquí te dejamos todos los modelos que la marca ha fabricado en España a lo largo de su historia.

### CENTRO DE PRODUCCIÓN DE VIGO

AZU (1958-1970); 2CV (1959-1984); H (1962-1965); 2CV Sahara (1964); AK (1967-1978); Dynam (1967-1977); Dyane 6 (1968-1983); Méhari (1969-1980); GS (1971-1986); CX (1976-1980); AYU (1977-1987); Visa (1981-1988); BX (1983-1992); C-15 (1984-2005); AX (1986-1997); ZX (1991-1997); Xsara (1997-2000); Xsara Picasso (1999-2010).

### CENTRO DE PRODUCCIÓN DE MADRID

LNA (1983-1985); Xsara (1998-2005); C3 (2002-2010); C3 Pluriel (2002-2010).



▲ El C4 SpaceTourer se fabrica en exclusiva en Vigo.

**EN BREVE**

La llegada de la tecnología 5G hará que los coches sean más inteligentes y la conducción, más segura. Así lo cree el Grupo FCA, que ha hecho pruebas con sus vehículos de lo que supondrá este avance. En concreto, ha mostrado cinco tecnologías que aprovechan las ventajas del 5G: el aviso de colisión frontal, la alerta georreferenciada urbana, el aviso de vehículo estacionario, el aviso de que el coche de enfrente frena repentinamente y el sistema para ver a través del vehículo que está delante.

Suzuki colaborará con el programa espacial japonés Hakuto-R en el desarrollo de una nave espacial. En una primera fase, la marca de automóviles se hará cargo del tren de alunizaje, con especial hincapié en los amortiguadores.

El Grupo Volkswagen se ha marcado como objetivo reducir sus emisiones en todos los aspectos. Un paso más en esta estrategia será la utilización de dos buques de carga propulsados por gas natural licuado para transportar sus vehículos en sustitución de dos barcos con motor de petróleo. El GNL puede reducir el dióxido de carbono en más de un 25%, el óxido de nitrógeno en más de un 30% y el óxido sulfúrico un 100% en cada barco.



**Renault ZOE**  
**Un habitáculo más sostenible**

El nuevo Renault ZOE acaba de llegar a los concesionarios y no solo trae novedades en lo que se refiere a la mejora de su capacidad de batería, sino también en sus interiores. Los acabados Zen e Intens de este modelo utilizan un tejido fabricado a partir de cinturones de seguridad, retales de telas procedentes de la industria del automóvil y fibras de poliéster extraídas del reciclaje de botellas de plástico. Este tejido ha servido no solo para fabricar las fundas de los asientos, sino que también reviste el salpicadero, la palanca de cambios y los embellecedores de las puertas. Además, su fabricación –en ciclo corto y sin transformación química ni térmica– reduce la huella de carbono en un 60% con respecto al tejido anterior del ZOE, fruto de un proceso de fabricación estándar.

que figuran 60 grupos de concesionarios y más de 400 instalaciones.

La compañía ofrecerá a las empresas asociadas soluciones para la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos y paneles fotovoltaicos para autoconsumo. Además, también les facilitará la posibilidad de ofrecer a sus clientes la compra de un vehículo eléctrico junto a la solución integral de re-



**HYUNDAI**  
**Desarrolla una tecnología de control del ruido de rodadura**

El ruido interior del vehículo proviene principalmente de tres fuentes: el motor, la rodadura y el viento. En los coches eléctricos, el motor no produce ruido, por lo que el Grupo Hyundai se ha centrado en las otras dos fuentes y ha desarrollado el primer sistema de Control Activo de Ruido de Rodadura (RANC) del mundo, que permite reducir hasta 3 decibelios el ruido en el interior del vehículo.

Este hallazgo se basa en la tecnología de control activo de ruido (ANC) del Grupo, que disminuye activamente el ruido mediante la emisión de ondas sonoras invertidas. Esto permitirá reducir las piezas de aislamiento acústico y los amortiguadores en los vehículos futuros.

**Amda**  
**Acuerdo para impulsar la movilidad eléctrica**

Iberdrola ha firmado un acuerdo para impulsar la movilidad sostenible con la Asociación Madrileña de Distribuidores de Automóviles, AMDA, en la

carga de la eléctrica. Y les ofrecerá condiciones preferentes para la contratación del suministro energético en sus instalaciones.

**Faconauto**  
**Soluciones sostenibles para los concesionarios**

Faconauto, la patronal de concesionarios, e Iberdrola colaborarán en la organización de programas de divulgación para impulsar la movilidad sostenible. En el acuerdo que han firmado recientemente ambas



entidades figura también el impulso por parte de Faconauto a las soluciones de recarga de vehículo eléctrico de Iberdrola para concesionarios y clientes.

Con el objetivo de acercar la movilidad eléctrica a los concesionarios, Iberdrola participará en jornadas y eventos, tanto nacionales como regionales, organizados por Faconauto; por ejemplo, su Congreso anual.

**Ifema**  
**El primer parking público sostenible en un recinto ferial**

El recinto ferial de Madrid, Ifema, e Iberdrola han firmado un acuerdo para impulsar la movilidad sostenible a través de distintas acciones. La primera de ellas es la apertura en Ifema de un aparcamiento sostenible con capacidad para la recarga simultánea de 34 vehículos eléctricos. El parking ya está operativo y se ha puesto a disposición de los participantes en la Cumbre Mundial del Clima (COP 25). La instalación suministrará energía 100% verde procedente de fuentes de generación limpia con certificados de garantía de origen renovable y se estima que podría ser utilizada para la recarga de 13.000 vehículos eléctricos al año. Según este uso, las emisiones evitadas de partículas de CO<sub>2</sub>a la atmósfera se elevarían a 226 toneladas anuales.



solar y eólica puede ser devuelta a la red cuando más se necesite.

Un informe de Eurelectric afirma que si los coches eléctricos supusieran el 80 por ciento del parque de turismos, el incremento del consumo eléctrico sería de entre un 10 y un 15 por ciento, pues como ya se ha comentado el 95 por ciento del tiempo estarán parados. Si a eso unimos su mayor eficiencia respecto a los vehículos de combustión y las alternativas que la tecnología ofrece para poner la energía allí donde hace falta en cada momento, no hay duda de que el sector eléctrico está preparado para dar respuesta a las necesidades de un parque de vehículos eléctricos de dimensiones mucho mayores.

Energía suficiente y de calidad, gracias a su origen de fuentes renovables. Porque Iberdrola, en su Plan Vehículo Eléctrico, garantiza el origen limpio de la energía que comercializa. Una energía que no solo es limpia, sino que también es mucho más barata que la necesaria para mover un coche con motor de combustión. Porque con la recarga del coche en tarifa nocturna, el gasto necesario para recargar el coche para recorrer 100 kilómetros se cifra en 50 céntimos.

Otro falso mito sobre la movilidad eléctrica desmontado. No solo habrá energía suficiente sino que esta será limpia. No hay duda de que la movilidad eléctrica va a cambiar el mundo.



**FALSOS MITOS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA**

**¿Habrá energía suficiente para recargar todos los coches?**

Uno de los miedos, absolutamente infundados, que se cierne sobre el éxito de los coches eléctricos es la falsa creencia de que cuando el parque de vehículos crezca de manera importante, no habrá energía suficiente para recargarlos todos. Pues no es así.

No hemos terminado de crear una red de recarga amplia y suficiente que permita el desarrollo de un parque de vehículos eléctricos a la altura del de otros países de nuestro entorno y ya nos estamos poniendo por delante un nuevo problema. Un nuevo falso mito que puede frenar esa implantación imparable de la movilidad de 0 emisiones.

El primer mito era el que hacía referencia al supuesto origen 'sucio' de la energía eléctrica utilizada para cargar nuestros coches.

El segundo prejuicio que hay que desmontar es la cantidad de energía necesaria. Hay una afirmación que se oye mucho, en conversaciones coloquiales al hablar del coche eléctrico: «ahora no hay problema; pero cuando haya una

cifra importante de coches eléctricos, no va a haber energía suficiente para todos». Según esta idea, la red sufrirá colapsos cuando miles de coches se recarguen al mismo tiempo. Otra consecuencia de esta 'previsible' escasez de energía y de la estabilidad de la red de distribución será la necesidad de acometer enormes inversiones para conseguir esa estabilidad.

Eso es el falso mito; porque la realidad es otra. La capacidad de nuestra red eléctrica permite que la transición hacia el coche eléctrico se pueda garantizar absolutamente. La previsión de que en 2030 circulen en España 2,4 millones de coches eléctricos –frente a los 54.000 de la actualidad– está plenamente asegurada, según Red Eléctrica de España –la sociedad estatal que gestiona el transporte de electricidad– tanto desde el punto de vista de la

producción o el transporte de esa electricidad.

Por tanto, por capacidad no habrá problemas. Pero es que, además, la tecnología va a ayudar a conseguir más flexibilidad en el consumo. Porque la industria eléctrica ha acometido un proceso de modernización de su red que permite poder gestionar de una manera más racional la energía en cada momento.

Son esas redes inteligentes, en las que Iberdrola ha invertido 2.000 millones de euros para su creación, las que permitirán gestionar de la manera más eficiente qué cantidad de energía es necesaria en cada momento y con ello dar respuesta a las necesidades de los clientes. En ese empeño, las empresas eléctricas no solo cuentan con su red; sino que van a poder utilizar la tecnología de los coches eléctricos como 'almacenes de

energía' que pueden ayudar a estabilizar la red. Porque hablamos de las necesidades que genera la movilidad eléctrica y parece que los coches eléctricos vayan a estar en permanente movimiento y consumiendo en todo momento. Pero la realidad es otra, porque los coches pasan aparcados cerca del 95% del tiempo, y en ese tiempo sus baterías pueden ser utilizadas para dar estabilidad a la red.

Gracias a esa red inteligente y a la tecnología Vehicle to Grid (del vehículo a la red), ya hay alternativas para trasladar la energía de la batería de tu coche a tu propia casa. Eso permite optimizar el momento de la recarga, evitar sobresaturaciones en 'picos de consumo' o gracias al Smart Charging la interacción entre los vehículos eléctricos y la red de distribución. Eso permite, por ejemplo, que la electricidad de origen





# Esta Navidad, nadie sin regalo

Regalos clásicos, originales, deportivos, accesorios, moda... Si te apasionan el motor y los coches no te será difícil acertar con el detalle perfecto para Navidad. En esta selección de artículos encontrarás opciones para todos los gustos y bolsillos. Hay muchas más en la web de cada marca o en sus concesionarios.

**Bicicleta.-** ¿Eres de los que disfrutas de tu tiempo libre sobre dos ruedas? Date un capricho con la bicicleta Rider The Citroënist by Martone. Fabricada en acero y aluminio, solo pesa 12 kilos. Está disponible en 2 tallas y lleva en el manillar el logo Citroën Origins, en homenaje a los 100 años de Citroën. **950 €** (<https://lifestyle.citroen.com>)



**Sudadera.-** El Toyota Land Cruiser –uno de los todoterrenos míticos– inspira esta sudadera con bolsillo canguro, capucha y puños ajustables. El emblema también nos recuerda que este es uno de los 4x4 más longevos. **70 €** (<https://www.toyota.es/service-and-accessories/genuine-accessories/merchandising>)



**Lámpara de mesa.-** La colección Z.E. de Renault propone accesorios útiles y sostenibles como esta lámpara 3 en 1, con 32 LEDs, altavoz inalámbrico y puerto de carga USB. Tiene 3 modos de iluminación regulables y conexión inalámbrica con el teléfono móvil a una distancia de hasta 10 metros. **(www.renault.es/lifestyle.html)**



**Silla.-** Para aquellos que pasan horas en el campo, nada mejor que esta silla de camping plegable inspirada en el Volkswagen Golf, el modelo más icónico de la marca y su mayor éxito de ventas. **60 €** (<https://store.volkswagen.es>)



**Reloj.-** Uno de los regalos clásicos que no puede faltar bajo el árbol. Distinción y elegancia para tu muñeca con este reloj cronómetro de la marca premium Lexus. Es de fabricación suiza y la correa es de piel. **275 €** (<https://www.lexusauto.es/owners/boutique-lexus>)



**Altavoz.-** Si te gusta la música, este altavoz de Hyundai se convertirá en uno de tus aliados imprescindibles. Está fabricado en madera natural de arce con certificación de sostenibilidad FSC y se conecta a móviles iPhone, Android y Windows. Incorpora micrófono con función manos libres. **30,14 €** ([www.hyundai.es/accesorios](http://www.hyundai.es/accesorios))



**Patinete eléctrico.-** Se llama EXS KickScooter y lo ha lanzado Seat. Alcanza una velocidad de 25 km/h, pesa 12,5 kilos y tiene una autonomía de 25 kilómetros. Se puede controlar desde el móvil. **599 €** ([www.seat.es/sobre-seat/movilidad-urbana/exs-kickscooter.html](http://www.seat.es/sobre-seat/movilidad-urbana/exs-kickscooter.html))

**▼ Monedas de colección.-** Este año 2019, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre ha emitido dos monedas conmemorativas en plata para celebrar el V centenario de la primera vuelta al mundo y el 50 aniversario de la llegada del hombre a la Luna. La primera es una moneda a color de 8 reales de plata que reproduce en su anverso imágenes de Juan Sebastián Elcano y de Fernando de Magallanes, y en el reverso una escena con cinco naves atravesando el mar. La segunda reproduce en el anverso la efigie del Rey Felipe VI y en el reverso una imagen de la Luna y el módulo de mando unido al que se posó en el satélite. También aparece la imagen de la antena que desde nuestro país prestó apoyo a este histórico acontecimiento. **66,55 €.** (<https://tienda.fnmt.es>)



**Bolsa de golf.-** En el catálogo de BMW, los aficionados al golf encontrarán todo tipo de accesorios para disfrutar de este deporte. Esta bolsa para los palos es impermeable y tiene bolsillos de almacenamiento. **280 €** ([www.bmw.es/es/topics/accesorios-servicios/bmw-lifestyle.html](http://www.bmw.es/es/topics/accesorios-servicios/bmw-lifestyle.html))



**Cazadora.-** DS, la marca premium de PSA, acaba de incorporar al catálogo de su boutique prendas como esta cazadora ligera y cálida con los colores (negro, rojo y dorado) y el logotipo y de DS Performance en la parte posterior y los laterales. **149 €** (<https://lifestyle.driveds.com/fr/boutique>)



**Ford Mustang.-** A los más pequeños de la casa –y seguro que también a los mayores– les hará ilusión esta réplica de Lego del icónico Mustang de 1967. El kit está compuesto por 1.470 piezas y no le falta ni un solo detalle. **149 €** (<https://fordlifestylecollection.com/es/colecciones-de-turismos/mustang>)



**Molinillo eléctrico.-** Los amantes de la cocina apreciarán este accesorio de Peugeot de diseño vanguardista. El modelo se llama Zanzibar, tiene 6 posiciones de molienda y se vende acompañado de tres cargas de pimientas distintas. Tiene la ya famosa garantía de por vida de la marca. **69 €** (<https://boutique.peugeot.com>)





ES LA PRIMERA VEZ QUE LOS CUATRO FABRICANTES ALEMANES PREMIUM –AUDI, BMW, MERCEDES Y PORSCHE– COINCIDEN EN LA PISTA



▲ Los dos equipos debutantes, Porsche y Mercedes, subieron al podio en la cita inaugural de Arabia Saudí. En la imagen, Alejandro Agag felicita a Andre Lotterer.



# La tensión eléctrica sigue en aumento

“La temporada 2019/20 parece que será una de las más disputadas e impredecibles que podríamos tener en nuestra aún corta historia, por la presencia de fabricantes compitiendo gracias a la llegada de Porsche y Mercedes, y con el increíble número de ciudades que recibirán a la parrilla más competitiva del deporte automovilístico”. Albert Longo, cofundador con Alejandro Agag de la Fórmula E, presentaba así la sexta temporada de la Fórmula E. Y las dos primeras citas celebradas en Arabia Saudí parecen darle la razón.

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

El primer campeonato de monoplasas eléctricas ya es un certamen asentado, pero sus promotores son conscientes de que necesitan una

mayor exposición global, algo que se explica por su aún relativa juventud. Aunque el termómetro de los fabricantes oficiales indica que la temperatura ha subido en 2019. Nunca antes las marcas alemanas ‘premium’ se

habían enfrentado en los circuitos. Pero que el certamen está encarrilado lo confirma que Alejandro Agag, su alma mater, se esté volcando en el Extreme E, una competición en los lugares más remotos del planeta y el segundo de

sus grandes proyectos para extender el mensaje de la sostenibilidad a través de la propulsión eléctrica.

En Adiriyah, en los alrededores de Riad, arrancó la Fórmula E por segundo año consecutivo. Que el primer

productor mundial de petróleo albergue carreras eléctricas ya supuso un gran golpe de efecto para el campeonato y sus organizadores. Si no quieres caldo, dos tazas. Este año, la ciudad saudí albergaba las dos primeras carreras en un mismo fin de semana. Solo Londres –novedad en el calendario– contará con otras dos pruebas para cerrar el certamen.

La de 2019/20 será la segunda temporada en la segunda era de la Fórmula E, nacida el pasado año con el Gen 2, monoplasa que completa una

carrera sin necesidad de dos unidades gracias al aumento de autonomía de las baterías, factor decisivo para una de las grandes novedades este año: la llegada oficial de Porsche y Mercedes-Benz. Para ambas resultaba crucial el incremento de autonomía y el uso de un solo monoplasa. Adicionalmente, sus estrategias de lanzamiento de nuevos productos en el terreno de la movilidad eléctrica justifican su presencia en la Fórmula E. Pero afrontan con planteamientos y enfoques diferentes el desafío de la Fórmula E.

Mercedes será la única marca presente en la Fórmula E y la Fórmula 1, aunque en este certamen ya empezara su andadura el pasado año a través del equipo HWA, estructura base del actual equipo oficial. “Tenemos en HPP –la división de motores de Mercedes– la misma gente que trabajaba en el ERS –de la Fórmula 1– en 2009. Ha habido una transferencia de tecnología. Pero la Fórmula E tiene grandes diferencias”, explica Ian James, el responsable del equipo alemán, “algo que aprendes pronto y

rápido es que en cuanto quitas de la ecuación el motor de combustión y te concentras solo en la parte eléctrica cambia todo significativamente. Para nosotros, desde el punto de vista del software, es una curva muy aguda de aprendizaje”.

Porsche, sin embargo, parte de cero y desembarca con su propia estructura en el primer gran programa tras su retirada del Mundial de Resistencia y Le Mans. “Es un ejercicio interesante”, explica su responsable técnico. “Tenemos experiencia del

▼ El Mercedes de Vandoorne perseguido por el Porsche de Lotterer. Ambos equipos acaban de debutar, y con éxito.





# LONDRES ES NOVEDAD EN EL CAMPEONATO, Y ALLÍ SE CERRARÁ LA TEMPORADA CON DOS PRUEBAS. TAMBIÉN DEBUTAN SEÚL Y YAKARTA



▲▲ En la imagen, Sam Bird (Virgin) festeja su triunfo en la primera carrera. En la segunda manga –derecha– se impuso Alexander Sims (BMW). En la foto superior, el monoplaza de Mercedes.



▲ Arabia Saudí, primer productor de petróleo del mundo, repite curiosamente en el campeonato, y también lo hará Nueva York, que pierde una de sus dos pruebas. Pero se han caído del certamen Hong Kong, Mónaco y las dos capitales suizas.

proyecto híbrido, pero esto es algo completamente diferente, hemos tenido que combinar nuestros puntos fuertes de estos años, el software, la unidad de potencia de la parte híbrida y la estructura del equipo. Después de los años con el LMP1 ha sido excitante hacer un coche nuevo y empezar otra vez. No hay ni una sola pieza que se haya trasladado. Es más la suma de aprendizaje y conocimiento. Con un nuevo proyecto como este, ha sido cuestión de empezar con una hoja en blanco". Junto a la llegada de los dos grandes fabricantes alemanes, se mantiene una gran nómina única de equipos oficiales, atraídos al calor que ofrece la Fórmula E como plataforma de desarrollo de la propulsión eléctrica y vehículo de comu-

nicación. BMW, Audi, Jaguar, Mahindra, Nissan, DS Automobiles siguen en liza, y la llegada de Mercedes y Porsche ha elevado a 24 el número de monoplazas. La temporada 2019/20 también presenta novedades importantes en el calendario, que consta de catorce carreras en doce ciudades. A la mencionada novedad de Londres, se unen Seúl y Yakarta. Nueva York sigue en el campeonato, aunque pierde una de sus dos pruebas. Desaparecen Mónaco, Hong Kong y las dos capitales suizas –Zurich y Berna–, que llevaron carreras de circuito al país helvético por primera vez en décadas. Al cerrar estas líneas seguía en duda la próxima carrera del calendario, Santiago de Chi-

le, ante los graves disturbios sociales que están afectando a la capital. En 2018 se introdujo una nueva batería desarrollada por McLaren que dobló capacidad y autonomía, y que se mantiene en la actual temporada, también bloqueada por los organizadores. Sigue otro de los grandes cambios introducidos la pasada temporada: carreras con tiempo fijado –45 minutos más una vuelta–, con el objetivo de acentuar el concepto de gestión energética como eje estratégico y técnico para equipos y pilotos. En la presente temporada se han introducido novedades de ajuste fino, según la experiencia del pasado año. Una herramienta importante es el denominado Modo de Ataque, introduci-

do el pasado año para ofrecer más variaciones estratégicas y facilidad de adelantamiento, pues contempla el aumento de potencia durante varios minutos en carrera a 235 kW –10 más que el pasado año–, sobre el máximo de 250 que permite la batería. Esta temporada solo podrá activarse bajo bandera verde y no tras el coche de seguridad o con bandera amarilla. Los pilotos perderán más fácilmente posiciones en carrera y tendrán que jugar más con las opciones de uso del Modo de Ataque, como se confirmó en las dos citas de Adiriyah. En 2019/20 tampoco se podrá ahorrar energía cuando la carrera haya sido neutralizada. El nuevo reglamento exige que por cada minuto pasado tras el coche

de seguridad los pilotos eliminen 1 kW de la batería. Si la carrera se detuviera también lo haría el cronómetro, medidas ambas destinadas a favorecer carreras con mayor número de variaciones estratégicas. Y se mantiene uno de los factores de mayor aleatoriedad: la clasificación para la parrilla a través de diferentes grupos de seis pilotos, con el orden según la clasificación general antes de cada prueba. Los primeros clasificados en el campeonato sufren habitualmente las condiciones de un asfalto sucio y sin adherencia, por lo que a mejor clasificación en la general menores opciones para luchar el fin de semana siguiente por la pole, creando así parrillas revueltas en cada carrera.

En la Fórmula E, el software es lo que la aerodinámica a la Fórmula 1. Su evolución y desarrollo es uno de los ejes diferenciadores de rendimiento, ya que los códigos que dirigen el funcionamiento en todas las áreas del monoplaza representan el principal factor diferenciador. Por ello, la FIA ha implementado esta temporada sistemas de control más estrictos. La pasada temporada existieron fundadas sospechas entre los equipos por el uso camuflado de sistemas de control de la tracción. Para el presente campeonato los equipos han debido homologar sus mapas de motor, que la FIA controlará en cada carrera en tiempo real, como fue el caso de la primera cita de Adiriyah. Dieciocho pilotos perma-

necen en la Fórmula E en 2019/20 y llegan seis nuevos. Cinco equipos mantienen el mismo plantel del pasado año: Nissan, Audi, Virgin, Mahindra y Venturi. BMW pierde a Antonio Felix de Acosta, que ha sustituido a Andre Lotterer en DS Techeetah, mientras que este se ha incorporado a Porsche junto a otro debutante, el suizo Neel Jani. Maxi Gunther ha pasado de Dragon a BMW, y llegan los noveles Brendon Hartley y Nico Muller a este último equipo, mientras que el chino Ma Qing reemplaza a Tom Dillmann en NIO. El británico Alex Lynn ha dejado también su puesto en Jaguar en beneficio de James Calado. Mercedes cuenta en su primera temporada con Stoffel Vandoorne, al que se

ne otro debutante, el holandés Nick de Vries, actual campeón de la Fórmula 2. La primera cita de la temporada en Arabia Saudí respondió a los pronósticos de Alberto Longo. Ningún piloto repitió en los tres escalones del podio tras las dos carreras, aunque Stoffel Vandoorne repitiera el tercer puesto una vez terminada la última carrera por sanción técnica a Maxi Gunther. Sam Bird (Virgin, equipo privado) y Alex Sims (BMW) lograron las dos primeras victorias. Porsche (Andre Lotterer) y Mercedes (Vandoorne) subieron al podio en su debut. La pasada temporada, ocho pilotos diferentes ganaron las ocho primeras carreras. El campeonato 2019/20 lleva el mismo camino.

## MATRICULACIONES EN EUROPA

### ESPAÑA ACUMULA EL MAYOR DESCENSO DEL 'TOP 5' ESTE AÑO

El pasado mes de octubre, las ventas de coches en Europa crecieron un 8,7% hasta alcanzar 1.177.746 unidades. Según los datos de los fabricantes europeos (Acea), esto supone el total más alto registrado en el mes de octubre desde 2009.

Este aumento tan significativo se explica porque en el mismo mes de 2018 los registros cayeron un 7,3% debido a la entrada en vigor del nuevo protocolo de emisiones WLTP. Así, casi todos los países de la UE registraron crecimientos el pasado mes, con la excepción de Chipre y Reino Unido, donde las matriculaciones cayeron un 6,7%.

Destacan particularmente cuatro de los cinco principales mercados de la UE, que vieron aumentar sus ventas considerablemente en octubre, sobre todo Alemania (+12,7%), al que siguen Francia (+8,7%), Italia (+6,7%) y España (+6,3%).

Pese a todo, esta alta demanda en el mes de octubre no compensa las pérdidas que acumulan en sus matriculaciones algunos países en lo que va de año. En general, la comercialización de coches nuevos ha caído en estos diez meses un 0,7% en comparación con el mismo

periodo de 2018. Alemania (+3,4%) sigue siendo el único mercado europeo importante en registrar un crecimiento hasta ahora. Por el contrario, nuestro país (-6,3%) es el que más descenso acumula entre los del 'top 5' en los 10 meses del año, mientras que los mercados italiano (-0,8%) y francés (-0,3%) casi han recuperado los volúmenes de 2018.

Por marcas, es destacable la evolución de Volkswagen, que sigue liderando el mercado y cuyas ventas en octubre registraron un crecimiento del 29,5% con respecto al mismo periodo de 2018. Aún así, todavía no ha alcanzado cifras positivas, y en lo que va de año pierde un 1,5% con respecto a 2018. También en el 'top 10' se encuentra Audi, con un crecimiento de nada menos que el 65,5% en octubre, aunque cae aún un 1,7% en el acumulado anual.

Incrementos también positivos para las francesas Renault y Citroën en el mes de octubre, que crecieron un 16,5 y un 11,1% respectivamente. Renault se coloca en el segundo puesto en las preferencias de los europeos, seguida por otra marca gala, Peugeot, con 807.302 unidades comercializadas a lo largo del año.

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Octubre	%19/18	Ene/Oct	%19/18
VW	142.466	+29,5	1.440.977	-1,5
RENAULT	78.873	+16,5	875.729	-6,8
PEUGEOT	78.702	+0,7	807.302	-1,5
MERCEDES	75.336	+2,1	727.440	+3,9
FORD	74.695	-0,03	801.473	-3,2
BMW	67.375	+5,3	655.322	+0,2
TOYOTA	60.292	+9,4	609.207	+2,5
SKODA	57.942	+5,9	615.780	+3,2
CITROËN	49.826	+11,1	543.499	+6,8
AUDI	48.272	+65,5	610.385	-1,7

#### LOS MAYORES MERCADOS

	Octubre	%19/18	Ene/Oct	%19/18
ALEMANIA	284.593	+12,7	3.024.751	+3,4
FRANCIA	188.987	+8,7	1.830.354	-0,3
ITALIA	156.851	+6,7	1.624.922	-0,8
REINO UNIDO	143.251	-6,7	2.005.522	-2,9
ESPAÑA	93.961	+6,3	1.059.275	-6,3
POLONIA	46.895	+17,5	457.724	+3,3
BÉLGICA	42.713	+15,18	481.962	-2,2
HOLANDA	34.101	+14,6	364.999	-6,2
SUECIA	29.631	+28,3	277.405	-9,0
AUSTRIA	25.138	+11,7	283.410	-5,0
EU	1.177.746	+8,7	12.946.921	-0,7
EFTA	37.243	+5,7	383.997	-1,0
EU + EFTA	1.214.989	+8,6	13.330.918	-0,7

## HYUNDAI Serie especial i30 N Project C

El Hyundai i30 más exclusivo y dinámico ya está aquí, pero solo llegarán al mercado español 15 unidades de las 600 que se fabricarán para Europa de esta versión especial N Project C. Esta edición es 50 kilogramos más ligera, 6 milímetros más baja y presenta un diseño deportivo que se remata con unas llantas forjadas OZ Racing de 19 pulgadas. La potencia se mantiene en 275 CV, con un par máximo de 378 Nm, y cuenta con modos de conducción específicos.

En el exterior se distingue por un color único para la carrocería gris mate, los cristales tintados y elementos específicos en negro como la parrilla o los retrovisores. En el interior también cuenta con detalles especiales como el volante, el freno de mano o la palanca de cambios forrados en piel Alcantara.



Por 51.350 €

Además, destacan elementos interiores en color naranja, tono que aparece en detalles como las costuras de los asientos y los botones de los modos conducción. Un emblema de edición limitada colocado en el lado del pasajero también indica la exclusividad del modelo.

PRECIOS	
	PVP
Mii electric	21.230 €
Mii electric Plus	22.380 €



Se queda en 16.500 € con descuentos

### SEAT

## Mii electric: el eléctrico asequible

Habrá que esperar hasta enero para que lleguen las primeras unidades a los concesionarios, pero ya se puede reservar el nuevo Seat Mii electric, que mantiene su práctico formato urbano y ofrece un motor de 83 CV y una autonomía media de 260 kilómetros.

Cuenta con ocho años de garantía o 160.000 kilómetros, y su precio parte de 21.230 euros, pero se quedaría en unos atractivos 16.500 euros si el comprador aprovecha todos los descuentos del lanzamiento. El punto

de carga 'wallbox' también se regala, aunque la instalación con la compañía eléctrica hay que pagarla aparte.

Dispone de dos acabados, Mii electric y Mii electric Plus, y desde la versión más básica incluye en materia de seguridad airbags frontales, laterales, de cabeza y tórax, ABS+ESC, asistente de salida involuntaria de carril 'Lane Assist', reconocimiento de señales de tráfico, asistente de arranque en pendiente y sensor de presión de neumáticos, entre otros.

A esto añade el sistema Seat Connect, el sistema You&mii Color Connection con integración del smartphone, climatizador automático, cierre centralizado con mando a distancia y apertura eléctrica del maletero, elevaluas delanteros eléctricos, aviso de luces encendidas, llantas de acero de 14 pulgadas, kit reparación pinchazos, asiento del conductor regulable en altura, respaldo trasero plegable, volante en cuero, luneta posterior térmica...

Opcionalmente se puede equipar con cuatro paquetes: Garage, Easy Flex, Below Zero y Home Charge, que añaden elementos como el sensor de aparcamiento, asientos calefactables, diferentes tonos exteriores, etc.

### DS

## El DS 7 Crossback E-Tense, con 300 CV y etiqueta '0'

DS, la marca premium francesa del Grupo PSA, se electrifica con la llegada de sus modelos E-Tense, el SUV compacto cien por cien eléctrico DS 3 Crossback E-Tense y el DS 7 Crossback E-Tense, éste con tecnología híbrida enchufable, 300 caballos de potencia, 58 kilómetros de autonomía eléctrica y un consumo medio de 1,3 l/100 km bajo el ciclo de homologación WLTP.

La combinación del motor

de combustión de 200 caballos junto a otros dos eléctricos, uno delantero —ubicado en la caja de cambios— y otro en el eje trasero, dota a este SUV de tracción 4x4. A esto se suma el cambio automático EAT8, de convertidor de par. Dispone de cinco modos de conducción: Electric, Sport, Hybrid, AWD y Confort, donde

el sistema DS Active Scan Suspension ajusta la suspensión a la carretera.

El DS 7 Crossback E-Tense se comercializa en cuatro acabados diferentes: Be Chic, So Chic, Performance Line y Grand Chic, y está disponible desde 50.400 euros.

Dos motores eléctricos y tracción total

PRECIOS	
Be Chic	50.400 €
So Chic	52.000 €
Performance Line	53.100 €
Grand Chic	55.750 €



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

### TOYOTA

#### EDICIÓN DE LANZAMIENTO DEL C-HR HYBRID

El renovado Toyota C-HR Hybrid ya se puede reservar en nuestro mercado, aunque de momento solo llega una de las versiones más equipadas, el 180 CV Advance Luxury. Posteriormente se completará la gama con otros niveles de equipamiento y el propulsor híbrido 1.8 con 90 kW (122 CV).

La variante que se comercializa ahora equipa el mismo sistema híbrido 2.0 Dynamic Force de 135 kW (184 CV) del Toyota Corolla, e incluye de serie faros de LED direccionales, asientos delanteros calefactables, asiento del conductor con



ajustes eléctricos, tapicería de cuero negro y pintura bitono, con techo negro. Se puede elegir en seis colores exteriores diferentes: Blanco Perla, Gris Grafito, Azul Nébulas, Gris Diamante, Rojo Emoción y Gris Celestita —los dos últimos son nuevos—.

El renovado modelo japonés se puede comprar por 270 €/mes con Toyota Complet, el programa de financiación de la marca, que incluye 4 años de garantía, 4 años de mantenimiento y primer año de seguro a todo riesgo.

**MOMENTUM MOTOR**

**EL BMW SERIE 1 SE PRESENTA POR TODO LO ALTO**

Más de 900 personas tuvieron la oportunidad de asistir a la llegada de la nueva generación del BMW Serie 1 a los concesionarios del Grupo Momentum Motor (Vehinter, AutoPremier y Movilnorte). El modelo fue presentado en un acto que estuvo amenizado por las actuaciones del saxofonista Diego García y de la DJ Sonia Dueñas.



**FAURECIA Y MICHELIN**

**QUIEREN LIDERAR LA MOVILIDAD BASADA EN EL HIDRÓGENO**

Michelin y Faurecia han creado una empresa conjunta, Symbio, que desarrollará, producirá y comercializará sistemas de pila de combustible de hidrógeno para todo tipo de vehículos, además de aplicaciones para otras áreas de electromovilidad.



**17.900 € con la oferta de lanzamiento**

**SKODA CITIGOe iv: su primer eléctrico**

El lanzamiento al mercado del Skoda CITIGOe iv supone la entrada de la marca en la electrificación. Este modelo urbano cien por cien eléctrico llega a nuestro mercado con una oferta de lanzamiento realmente interesante, pues se puede quedar en 17.900 euros –siempre que se financie con Volkswagen Finance–, inclui-

do el punto de recarga y 4 años de garantía o 60.000 km.

Se comercializa en los acabados Ambition y Style, e incluye de serie, entre otros elementos, airbags frontales y laterales para conductor y acompañante, dirección asistida Servotronic, Lane Assist, Climatronic, bloqueo central remoto, llantas de aleación

**PRECIOS**

Ambition	22.370 €
Style	22.970 €

de 16 pulgadas, radio Swing II y la estación de acoplamiento para smartphones Move&Fun, además de servicios móviles online para la app, que permiten acceder al estado de la batería o al aire acondicionado de forma remota.

Entre los tonos a elegir para la carrocería están el Blanco Candy, Rojo Tornado, Amarillo Sunflower o, en exclusiva para este modelo, el Verde Kiwi. Los colores metalizados Negro Deep efecto perla, Azul Crystal o Plateado Tungsten completan la gama de acabados. Todos se pueden combinar con un techo negro en opción.

**AUDI**

**Abiertas las reservas para los A6 y A7 híbridos enchufables**

Audi ha abierto ya la cartera de pedidos para el A6 55 TFSIe quattro y también para el A7 Sportback 55 TFSIe quattro, las nuevas variantes híbridas enchufables de ambos modelos.

El primero combina un motor de combustión 2.0 TFSI de 185 kW (252 CV) y uno eléctrico –que está integrado en el cambio S tronic de siete velocidades– con 105 kW, para alcanzar una potencia conjunta de 270 kW (367 CV). Tiene una autonomía de 40 kilóme-

tros en modo eléctrico y su precio arranca en 76.905 euros. En cuanto al A7 Sportback 55 TFSIe quattro, que equipa el mismo sistema propulsor, también tiene



una autonomía eléctrica de 40 kilómetros y puede circular hasta 135 km/h en modo eléctrico. Su precio, desde 87.050 euros.



**OPEL**

**Arranca la venta del nuevo Corsa**

La sexta generación del Opel Corsa ya está en el mercado con motores de gasolina y diésel, y niveles de potencia que van desde 75 CV hasta 130 CV. A estos se suma la variante cien por cien eléctrica Corsa-e. Los primeros están disponibles en tres acabados: Edition, GS Line y Elegance. El

eléctrico también cuenta con tres niveles de equipamiento: Selection-e, Edition-e y Elegance-e.

Desde el más básico ofrece numerosos sistemas de asistencia de serie, como la alerta de colisión frontal con frenado automático de emergencia y detección de peatones, el control de velocidad in-

teligente y con limitador, la alerta de abandono involuntario de carril y el reconocimiento de señales de tráfico.

El GS Line está pensado para aquellos que quieran un toque más dinámico, con asientos deportivos para el conductor y el pasajero delantero, pedales de aluminio, techo negro y una decoración roja en el panel de instrumentos. En el exterior se distingue por la salida cromada del tubo

**PRECIOS**

Edition 1.2 XEL MT6 S/S 75 CV	16.300 €
Edition 1.2T XHL MT6 S/S 100 CV	17.700 €
Edition 1.50 DT MT6 S/S 100 CV	19.600 €
GS Line 1.2 XHL MT6 S/S 100 CV	19.500 €
GS Line 1.2T XHT AT8 S/S 130 CV	22.300 €
GS Line 1.50 DT MT6 S/S 100 CV	21.400 €
Elegance 1.2 XEL MT5 S/S 75 CV	18.200 €
Elegance 1.2T XHL MT6 S/S 100 CV	19.600 €
Elegance 1.2 XHL AT8 S/S 100 CV	21.700 €
Elegance 1.5 DT MT6 S/S 100 CV	21.500 €

**CORSA-E**

Selection-e 136 CV (100 kW)	29.900 €
Edition-e 136 CV (100 kW)	30.850 €
Elegance-e 136 CV (100 kW)	32.750 €

**VOLKSWAGEN**

**Muchas posibilidades para el renovado Passat**

Más de 30 millones de unidades matriculadas desde su llegada al mercado en 1973 avalan el éxito del Volkswagen Passat, la berlina más vendida del mundo y el segundo modelo más comercializado de la marca, solo superado por el Golf. Un modelo que pone al día su octava generación con novedades en el apartado tecnológico, pero también en lo que se refiere a conducción semiautónoma.

La gama del Passat se estructura en torno a los acabados Passat, Business, Executive y R-Line. La versión de acceso ofrece de serie Lane Assist, Front Assist con sistema de detección de peatones y faros LED delanteros y traseros. La siguiente incorpora Climatronic de tres zonas, Park Pilot, luces automáticas y sensor de lluvia, y el acabado Executive, más elegante, añade llantas de 17 pulgadas, ACC Predictivo, Wireless AppConnect, sistema de carga inductiva para smartphone y sistema Discover Media de 8 pulgadas, entre otros elementos. La variante R-Line es el tope de gama y ofrece de serie el sistema de navegación Discover

Pro de 9,2 pulgadas, los paquetes R-Line interior y exterior, VW Digital Cockpit, cámara trasera y llantas de 18 pulgadas.

Además, el nuevo Passat también ofrece la versión Alltrack, con tracción total, que incorpora parachoques frontal con estética deportiva offroad, faros antiniebla, carcasas de retrovisores cromadas, llantas de 18 pulgadas Kalamata...

También está disponible la versión híbrida enchufable GTE, que cuenta con la etiqueta '0' de la DGT y ofrece una autonomía eléctrica de 57 kilómetros WLTP.

Asociada a la carrocería familiar, el Passat estrena la versión deportiva R-Line Performance, con motor 2.0 TSI de 272 CV, pintura especial Gris

PRECIOS		
<b>PASSAT</b>	1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.	34.650 €
1.5 TSI 150CV 6 vel.	2.0 TDI 150CV 6 vel.	34.810 €
1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.	Business 1.5 TSI 150CV 6 vel.	33.030 €
2.0 TDI 150CV 6 vel.	Business 1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.	35.860 €
Business 1.5 TSI 150CV 6 vel.	Business 2.0 TDI 150CV 6 vel.	36.020 €
Business 1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.	Executive 1.5 ACT TSI 150CV 6 vel.	35.150 €
Business 2.0 TDI 150CV 6 vel.	Executive 1.5 ACT TSI 150CV DSG 7 vel.	37.810 €
Executive 1.5 ACT TSI 50CV 6 vel.	Executive 1.6 TDI 20CV DSG 7 vel.	37.890 €
Executive 1.5 ACT TSI 150CV DSG 7 vel.	Executive 2.0 TDI 150CV 6 vel.	38.060 €
Executive 1.6 TDI 120CV DSG 7 vel.	Executive 2.0 TDI 150CV DSG 7 vel.	40.130 €
Executive 2.0 TDI 150CV 6 vel.	R-Line 1.5 TSI ACT 150CV 6 vel.	37.480 €
Executive 2.0 TDI 150CV DSG 7 vel.	R-Line 1.5 TSI ACT 150CV DSG 7 vel.	40.150 €
R-Line 1.5 TSI ACT 150CV 6 vel.	R-Line 2.0 TDI 190CV DSG 7 vel.	40.140 €
R-Line 1.5 TSI ACT 150CV DSG 7 vel.	R-Line 2.0 TDI 150CV 6 vel.	40.300 €
R-Line 2.0 TSI 190CV	R-Line 2.0 TDI 150CV DSG 7 vel.	42.380 €
R-Line 2.0 TDI 150CV 6 vel.	R-Line 2.0 TDI 190CV DSG 7 vel.	43.700 €
R-Line 2.0 TDI 150CV DSG 7 vel.	R-Line Performance 2.0 TSI 272CV DSG 7 4Motion	49.770 €
R-Line 2.0 TDI 190CV DSG 7 vel.	GTE 1.5 TSI e-Power 115kW DSG 6 vel.	49.850 €
R-Line 2.0 TDI 190CV DSG 7 vel.	GTE 1.4 TSI e-Power 115kW + 85kW DSG 6 v.	48.670 €
<b>PASSAT VARIANT</b>	Alltrack 2.0 TSI 190CV DSG 7 vel. 4Motion	48.160 €
1.5 TSI 150CV 6 vel.	Alltrack 2.0 TDI 240CV DSG 7 vel. 4Motion	51.980 €



Ceres, Paquete Black con llantas Pretoria R de 19 pulgadas y tecnologías como el Travel Assist High, IQ Light Matrix LED y sistema de navegación Discover Pro de 9,2 pulgadas.

**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](mailto:ventas@eurosolrecambios.com)





## La evolución digital de la gestoría

Una gestoría es mucho más de lo que crees. Es la encargada de dar servicios a las concesiones, como matriculación de un vehículo, cambio de titularidad, notificaciones o bajas, entre otras cosas.

Dentro del sector es la gran olvidada y no vemos la gran importancia que tiene, ya que un buen proveedor de gestión documental, así como una buena coordinación con el mismo, es fundamental para obtener un alto rendimiento y crecimiento.

Es importantísimo conocer los procesos dentro de una gestoría, no es lo mismo gestionar un expediente de matriculación que de transferencia. Gestionar un proceso de matriculación de forma inmediata y controlada es algo más complejo de lo que creemos, desde el pedido del vehículo, por parte de la concesión, marca o cliente final, hasta la obtención de su matrícula.

Es imprescindible trabajar de forma telemática con los organismos públicos, así podemos obtener una mayor fiabilidad y rapidez para la matriculación del vehículo.

En cuanto a procesos de transferencia de vehículos es algo diferente, ya que nos podemos encontrar anotaciones (Reservas de Dominio, embargos) en los vehículos y se puede alargar en el tiempo. Por norma general, el trámite de transmisión en Dealerbest se realiza telemáticamente y el seguimiento del expediente se visualiza online a través de nuestro gestor documental. Tenemos un equipo de profesionales, los cuales agilizan el proceso de transferencia, apostando

por la digitalización de nuestros procesos, lo que hace que todo se genere de forma más efectiva.

En este periodo de tiempo se facilita un justificante provisional emitido por el colegio de gestores para que el adquirente del vehículo pueda disponer del mismo desde el primer momento.

La digitalización en este ámbito no es importante, es fundamental, ya que en la época que vivimos la tendencia a la reducción del papel es lo que predomina, no solo por un aspecto ecológico, que también es muy importante, sino por comodidad y rapidez.

Dealerbest hace una gran apuesta de digitalización para gestoría con su software Papel Cero, que ayuda a construir un entorno digital en los concesionarios, empezando con una gestión documental online de los expedientes de venta y de compra, pasando por el control de campañas e incentivos, la gestión de V.O. y terminando con la gestiones, contratos y auditorías para Administración. Incluso ayudamos desde Gestión de Personas, ayudando a tramitar todo lo que necesita un equipo, como control de fichaje, ausencias o vacaciones. Esta herramienta tiene un módulo de conexión directa con nuestro proveedor de gestoría, lo que convierte en un ecosistema digital tanto el concesionario como la gestoría con la que opera.

¿Qué facilita esta integración? Pues muy sencillo, hace que toda la documentación referente a un proceso de matriculación, transferencia de documentos u otros procesos como bajas, duplicados, entre otros, estén disponibles para todos los usuarios en el mismo momento que se suben a nuestra herramienta, lo que nos facilita y agiliza la tramitación.

El futuro de las gestorías sigue la línea que antes comentábamos. Este sector va de la mano de la digitalización de procesos, necesitando poner en mano de los clientes un entorno 100% digital.

**Fran Castro**  
Key Account Manager en Dealerbest

### SEAT

#### COMPRA UN LEÓN FR Y TE LO ENTREGAN EN UN MÁXIMO DE 21 DÍAS

Seat acaba de lanzar un nuevo servicio de entrega rápida, denominado Fast Lane, que incluye la posibilidad de que el comprador adquiera un León FR y pueda disponer del coche en un plazo de tres semanas.

Este servicio permite configurar el coche eligiendo entre los dos niveles de equipamiento disponibles sobre el acabado FR y la carrocería cinco puertas o el familiar Sportourer ST. Está disponible en seis colores a elegir, con caja de cambios manual o automática DSG, y tres tipos de motorizaciones diferentes: diésel, gasolina o gas natural comprimido/gasolina.



### RACE

#### TERCER MANDATO DE CARMELO SANZ COMO PRESIDENTE

La candidatura a la presidencia del RACE encabezada por Carmelo Sanz ha resultado de nuevo ganadora, y Sanz renueva así como presidente por tercer mandato consecutivo para cuatro años más.

Durante su mandato, el club automovilista ha pasado de facturar 84 millones de euros a los más de 152 millones con los que cerró 2018, un récord histórico de ingresos. Además, durante este tiempo se ha logrado la ejecución de gran parte del Plan Jarama 2021, que ha transformado el circuito madrileño en un lugar de referencia para el ocio y el deporte del motor.



### NORTHGATE RENTING FLEXIBLE

## Más de 700.000 vehículos en renting, el 90% para empresas

Este 2019 nos está mostrando una realidad en el mundo del motor, y no es otra que la evolución de la movilidad, y que el renting, la fórmula que se adapta a los empresarios para disponer de un coche de una manera muy beneficiosa para su actividad profesional, no se marcha a ninguna parte.

En esta nueva realidad en la que el empresario no quiere atarse a un vehículo, Northgate, el operador líder y pionero en renting flexible, ha logrado con su búsqueda de soluciones acercar el renting, principalmente a pymes y autónomos, impulsando así el cambio de mentalidad que está provocando que el sector del renting presente unas cifras muy positivas. Concretamente, el renting de empresas y profesionales en nuestro país representa el 90 por ciento del mercado, con más de 637.000 unidades de las 712.000 alcanzadas en el último mes, lo que supone un 14 por ciento de incremento en lo que va de año con respecto a 2018, según datos de la AER.

La caída de venta de vehículos que se viene pronunciando en

los últimos años contrasta con el positivo incremento de matriculaciones en el renting, con una cifra de más de 229.000 y un ascenso de un 9,5 por ciento respecto al año anterior. Esto supone un reflejo del buen hacer de los operadores como Northgate Renting Flexible, por adelantarse a las necesidades de las empresas y desarrollar productos innovadores que den seguridad al empresario. Entre esas innovadoras medidas, Northgate, que en la actualidad cuenta con 10.000 clientes y una flota de más de 52.000 vehículos entre turismos, furgonetas, pick up, 4x4, camiones y vehículos especiales, fue el primer operador en acercar vehículos eficientes como el eléctrico en renting flexible para empresas y profesionales.

La inversión que se realiza por parte de Northgate para ofrecer a las empresas y profesionales los vehículos de última generación, y la capacidad de adaptación de la compañía para innovar continuamente en soluciones a medida para cada cliente, permite que cada vez más pequeñas y medianas

empresas se benefician de las ventajas del renting y paguen únicamente por uso. Destaca positivamente el crecimiento del número de clientes de renting de vehículos: asciende a 176.373, lo que supone un incremento del 35,35 por ciento en relación al cierre del tercer trimestre de 2018.

Y es que las ventajas que ofrece el renting a la empresa, grande o pequeña, les permite centrarse en su negocio al cien por cien. Así, además de evitar preocupaciones por la gestión de los vehículos como son las revisiones o posibles reparaciones, ahorra al evitar la depreciación del vehículo y otros múltiples gastos derivados del uso, como el seguro, el mantenimiento, etc.

Por eso, desde Northgate Renting Flexible han destacado que «el empresario ya no compra coches como herramienta de trabajo para alcanzar sus objetivos, ahora busca flexibilidad, seguridad y tranquilidad

para su movilidad y su negocio. Si necesita ampliar, reducir la flota o sustituir el vehículo de manera inmediata, sabe que con nosotros puede realizar la gestión de forma sencilla, gracias a nuestro Renting Flexible».

Porque la solución flexible que ofrece Northgate permite al cliente cambiar de vehículo cuando lo necesite, así como incrementar o disminuir el número de vehículos si así lo requiere por sus necesidades profesionales.



Con ello, y a través de una cuota mensual fija con todo incluido, el empresario tiene la tranquilidad de cambiar de coche y optar por un automóvil eléctrico, de gas, 4x4 o furgón cuando lo necesite, evitando tener que realizar grandes desembolsos económicos para adquirir el vehículo.



¿Buscas empleo?

Asesor Ventas B2B (Badajoz)	Jefe de ventas (Oviedo)
Asesor Ventas VN (Madrid)	Asesor Comercial Venta Online (Madrid)
Asesor Ventas B2B (Crona)	Asesor Ventas VN (A Coruña)

Mándanos tu CV a [seleccion@dealerbest.com](mailto:seleccion@dealerbest.com)

dealerBest in f





## ¿NISSAN X-TRAIL O SEAT TARRACO?

**Alfredo Vega**  
Vivo en Segovia y hago unos 20.000 kilómetros al año, por eso me decanto por el diésel, aunque esté casi mal visto. Tengo dos vehículos en mente. Se trata del Nissan X-Trail y el Seat Tarraco, ambos de 150 CV, con cambio automático, tracción 4x4, siete plazas y bien equipados. Somos cuatro en casa, pero no me importa perder algo de maletero y tener dos plazas extra para momentos puntuales que utilizaré seguro. Lo mismo ocurre con la tracción total, porque nos gusta esquiar y afrontamos pistas de tierra en malas condiciones en invierno. Quiero probar los dos modelos, pero antes me gustaría saber su opinión como expertos. Muchas gracias.

## RESPUESTA

Son dos de los mejores representantes del segmento SUV 'grande', sin duda. Tienen muchísimos puntos en común, pero también su puesta a punto digamos que es diferente. Tanto el Seat Tarraco como el Nissan X-Trail se mueven bien en todo tipo de terrenos y exigencias, pero el modelo de la marca española ofrece una dinámica más asentada y deportiva, mientras que su rival ganaría puntos si la exigencia campera es mayor. Esta es una primera valoración de los dos protagonistas.

Más allá de esto, el Tarraco es más largo y habitable, y el interior se remata con algo más de rigor. No es una cuestión de calidad de los materiales, pero sí envejecerá mejor a nivel de ajustes. Los dos contemplan una segunda fila deslizable longitudinalmente para jugar con el espacio para las piernas y el maletero. La cota de anchura es más holgada en la segunda fila en el modelo de Seat, mientras que en el Nissan ofrece una mayor altura al techo en las butacas individuales de la tercera. Ambos contemplan portón eléctrico con función manos libres para acceder al maletero, más capaz siempre en el Tarraco debido a su mayor tamaño.

Estamos de acuerdo contigo en que hay una 'persecución' un tanto injusta al diésel, porque



CARTA DE LA SEMANA

hay motores extremadamente limpios actualmente. Y con el kilometraje que haces te sale a cuenta, no lo dudes. Los dos vehículos presentan versiones turbodiésel de 150 CV y 34,7 mkg de par máximo. La diferencia es que el Tarraco apuesta por un 2.0 TDI y el X-Trail recurre a un 1.7 DCI. La respuesta del motor a bajo régimen es más contundente en el Seat, que monta además una transmisión automática de siete relaciones con doble embrague. Su rival apuesta por un cambio automático por variador continuo con múltiples relaciones. Esta caja X-Tronic es más suave que la transmisión DSG si realizamos una conducción sosegada, pero en carretera o en una conducción más dinámica dispara los decibelios y el efecto es más desagradable.

En cualquier caso las prestaciones son más brillantes en el Tarraco y los consumos, además, algo más ajustados. Si a eso añadimos un mejor

tacto de la dirección y un comportamiento más ágil, no cabe duda de que los puntos dinámicos caen claramente del lado 'español'. La tracción es a la cuatro ruedas y el reparto se realiza de manera automática. Por su parte, el X-Trail puede rodar con tracción delantera o total, al gusto del conductor. Cuenta con un bloqueo del diferencial central para retos 'off road' de mayor calado y presenta una mayor altura al suelo. El lado 'aventurero' cae del bando japonés.

Pocas cosas echarás en falta si apuestas por los acabados más altos, Xcellence Plus en el Tarraco y Tekna en el X-Trail. Sus respectivas dotaciones de serie contemplan una generosa oferta de asistentes en seguridad, confort y conectividad. El precio es más elevado en el Seat, 44.960 euros frente a los 43.080 del Nissan, que además presume de una campaña de descuentos más agresiva.

taller y su precio es realmente económico. También lo puedes hacer tú de manera artesanal con agua, jabón y una esponja especial para lijar.

## EL CATALIZADOR ERA INCOMPATIBLE CON EL CARBURADOR

Luis Sanjuán

El catalizador es un elemento fundamental a la hora de eliminar gases contaminantes. Su precio es elevado porque en su interior contiene metales

preciosos –paladio, platino, rodio...– para provocar las reacciones químicas. Por eso en su día se retiró la gasolina sin plomo, ya que este metal acertaba drásticamente la vida útil del catalizador. Este elemento era también incompatible con los antiguos carburadores, pues la calidad de la mezcla aire-gasolina tiene que ser medida con extraordinaria precisión y el carburador lo hacía de manera mecánica, sin la precisión que brinda un sistema de inyección.

## CONSULTAS RÁPIDAS

## ¿CADA CUÁNTO TIEMPO PUEDO REALIZAR EL CURSO DE RECUPERACIÓN PARCIAL DE PUNTOS?

Los conductores en general, es decir, aquellos que no sean profesionales, podrán realizar el curso de recuperación parcial de puntos cada dos años, debiendo superarse con aprovechamiento el citado curso de sensibilización y reeducación vial. Por el contrario, si el conductor es profesional, la periodicidad con la que podrá hacer el curso es anual. Con el citado curso, que consiste en la asistencia a las clases teóricas en centros autorizados, con una duración de 12 horas, se llega a recuperar un máximo de 6 puntos, alcanzando como máximo los 12 puntos; por eso es recomendable la realización de dicho curso cuando sólo queden 6 puntos o menos de 6, para así recuperar el máximo de puntos que otorga el curso y alcanzar los 12 posibles.

## BUENA PREGUNTA

## SE DEBE INFORMAR A TRÁFICO EN UN PLAZO DE DIEZ DÍAS DE LA BAJA TEMPORAL DEL VEHÍCULO

Si entrego mi vehículo a un concesionario para su venta a un tercero, ¿debo comunicárselo a Tráfico?

## RESPUESTA

Cuando una persona, ya sea natural o jurídica, que sea titular de un vehículo matriculado en España y lo entregue para su posterior transmisión a un vendedor de vehículos con establecimiento abierto en España para esta actividad, deberá solicitar, dentro del plazo de diez días desde la entrega, la baja temporal del mismo.

A la solicitud de baja temporal, en impreso oficial, firmada por ambas partes, que se dirigirá a la Jefatura de Tráfico de la provincia del domicilio legal del petionario o a aquella en que fue matriculado el vehículo, y en la que se deberá hacer constar la identidad y domicilio del titular del vehículo y del comprador, así como la fecha de la entrega de aquel, se acompañará el documento acreditativo de la misma (contrato o similar), el permiso o licencia de circulación, que quedará archivado en la Jefatura Provincial, el justificante de abono de la tasa correspondiente y del cumplimiento de las correspondientes obligaciones tributarias, así como los documentos identificativos de las partes.

## DEBE SOLICITARSE EN LA SEDE ELECTRÓNICA DE LA DGT O EN LAS JEFATURAS PROVINCIALES

¿Cómo puedo conseguir un duplicado del permiso de circulación si lo he perdido y dónde debo acudir a solicitarlo?

## RESPUESTA

El titular de un vehículo cuyo permiso o licencia de circulación hubiese sido objeto de sustracción, deterioro o extravío, podrá solicitar un duplicado. Su expedición determinará por sí sola la anulación del original. En consecuencia, y en caso de recuperación posterior del original, se debería proceder a su inmediata destrucción.

El permiso de circulación deberá solicitarse en la sede electrónica de la Dirección General de Tráfico, o en su defecto, en cualquier Jefatura Provincial u Oficina Local de Tráfico.

Para ello será necesario presentar la siguiente documentación:

- Asesoramiento jurídico:
  - Tráfico y Seguridad Vial.
  - Trámites del vehículo.
  - Seguro.
  - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO  
-20%  
LECTORES MOTOR 16MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN [www.motor16.com](http://www.motor16.com)LEGALITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTORCONTRATA HOY MISMO  
902 090 351  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)

LEGALITAS.COM

## Al volante del primer Audi A4

Para sustituir a un clásico como el Audi 80, la marca de los aros creaba el A4, que inauguraba una saga que 25 años después sigue de plena vigencia.

Grandes noticias para la planta de motores de Renault en Valladolid, que comenzaba un proceso de reconversión para doblar su capacidad de producción. El germen de la

factoría actual, de donde salen algunos de los motores de mayor éxito tanto para Renault como para el resto de marcas de la Alianza u otros fabricantes como Mercedes.



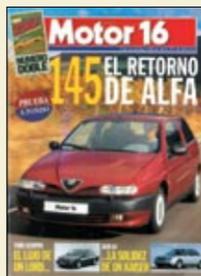
Las novedades de la semana tenían todas un denominador común: eran berlinas. Empezando por lo más alto, conducíamos los nuevos Bentley Continental y Rolls Royce Flying Spur, con ambas marcas aún 'bajo el mismo techo'.

Un escalón más abajo, de un lujo más asequible, el nuevo Ford Scorpio, buque insignia de la marca del óvalo con renovada imagen. El BMW Serie 3 es-

trenaba una nueva versión turbodiésel de 90 caballos.

Pero la mayor novedad era el Audi A4, que conducíamos por primera vez. La berlina alemana introducía como novedad una gama de motores de cinco cilindros.

La prueba a fondo estaba protagonizada por el Alfa 145, el compacto italiano con motor 1.4 de 90 caballos brillaba por diseño, espacio interior y confort.



LA PORTADA

Nº 577

FECHA

8-11-1994

HABLAMOS DE

Alfa Romeo volvía al segmento compacto con un modelo de original diseño, el 145, que probábamos a fondo. Era el protagonista de nuestra portada. Junto a él, el primer contacto con dos nuevas berlinas. Por un lado el elegante y distinguido Ford Scorpio y por el otro el compacto y funcional Audi A4.



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

## Renault Twingo: estrena embrague sin pedal

El utilitario de Renault tenía en sus genes un espíritu rompedor. Lo demostró con su estilo y sus soluciones prácticas. Y ahora lo reafirmaba su nuevo embrague sin pedal. Lo probábamos.

Tras Hyundai y Kia, una nueva marca coreana llegaba al mercado español: nacía Daewoo Motor Iberia que iba a llegar con dos modelos, el Aranos y el Nexia.

Varias novedades conducíamos por pri-

mera vez esta semana. El Skoda Felicia, nuevo modelo de la marca checa ya integrada en el Grupo Volkswagen, llegaba con motores de 54 y 68 caballos.

Además, el Lancia Kappa, una berlina



de corte clásico que se ofrecía con una gama de motores de cinco cilindros y V6 con potencias entre 124 y 204 caballos.

Otra novedad, aunque en este caso aún no lo habíamos probado, era la carrocería familiar del BMW Serie 3, conocida como Touring.

La prueba a fondo estaba protagonizada por un 'pequeño rompedor', el Renault Twingo, que ahora estrenaba un

cambio inteligente que eliminaba el pedal de embrague, aunque había que cambiar con la palanca, como un cambio tradicional.

Y una prueba de gama para el recién llegado Volkswagen Polo. El utilitario alemán, solo con tres puertas, ofrecía variantes de 45, 55, y 75 caballos que brillaban por comportamiento, robustez y posición de conducción. Los precios oscilaban entre 1,2 y 1,56 millones.



LA PORTADA

Nº 578

FECHA

15-11-1994

HABLAMOS DE

El Volkswagen Polo, el utilitario que la marca alemana fabricaba en España, en la factoría de Landaben, era el principal protagonista de nuestra portada. La prueba que realizábamos estaba protagonizada por toda la gama, en sus tres versiones de 45, 55, y 75 caballos. Junto al Polo, el nuevo BMW Serie 3 Touring.



# Motor 16

## FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

# Volkswagen T-Roc

desde 205 €/mes  
con My Renting\*

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

Equipamiento de serie: aire acondicionado Climatic, volante multifunción en cuero, llantas de 16", Radio Composition Media con pantalla de 8", ópticas traseras LED, App-Connect, asistente de mantenimiento de carril "Lane Assist", Security and Service Plus con llamada de emergencia automática, asistente de frenada de emergencia "Front Assist", sensor de lluvia, detector de fatiga y faros antiniebla.



**OFFICIAL MOBILITY PARTNER**

Emisión de CO<sub>2</sub> (g/km): 136 (NEDC: 121). Consumo medio (l/100 km): 6. \*Oferta Volkswagen Renting S.A. para un Volkswagen T-Roc Edition 1.0 TSI 85 kW (115 CV). Plazo 48 meses. 48 cuotas de 205 € (IVA no incluido). Entrada: 3.481,71 € (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 31/12/2019 salvo variación en las condiciones del precio del vehículo. Incompatible con otras ofertas financieras. Modelo visualizado: Volkswagen T-Roc Sport con opcionales.

[volkswagen.es/quierount-roc](https://volkswagen.es/quierount-roc)