

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.768 del 17 al 30 de diciembre de 2019



**Al volante**  
De viaje con el Ford Fiesta de GLP

**Cupra Ateca Limited Edition**

**Al volante**



**CONDUCCIMOS DIEZ NOVEDADES**

**Audi RS Q8**

**Al volante**



**Volkswagen Golf**

**Al volante**



**Volkswagen Passat**

**Al volante**



**BMW Serie 8 Gran Coupé**

**Al volante**



**DS 3 Crossback E-Tense**

**Al volante**



**Mazda MX-30**

**Al volante**



**Subaru Forester Hybrid**

**Al volante**



**Mitsubishi ASX**

**Al volante**



**LO PROBAMOS TODO**

**Híbrido contra Gas Natural  
Toyota Corolla - Skoda Octavia**

**Comparativa ECO**



**A fondo**

**DFSK 580  
Un SUV chino de 7 plazas y GLP**









Ángel Carchenilla  
acarchenilla@motor16.com

## Soy Motor16

Un encuentro con muchos de los que han hecho posible estos 36 años de historia de Motor16 nos recuerda que esta revista ha sido escuela de informadores especializados en el automóvil.

Permítame el lector que en esta ocasión dedique este espacio a mis compañeros y amigos de Motor 16. Concédame relatarles un encuentro feliz y divertido con todos los periodistas, fotógrafos, diseñadores y especialistas que han hecho posible los 36 años de vida de esta revista. La cita tuvo lugar en el Ginkgo Sky Bar, situado en lo más alto del hotel VP Plaza de España, que tenía como fondo el centro histórico de Madrid. En este marco y con el apoyo del departamento de comunicación de Ford y la presencia de su presidente Jesús Alonso, pasamos horas entre abrazos, recuerdos, anécdotas y emociones. Tantas como las que se palpaban en el transcurso de la proyección de los numerosos momentos vividos por las diferentes generaciones que han pasado por esta redacción. Dirán ustedes que no puede ser para tanto, pero les aseguro que para muchos, Motor 16 ha sido una escuela de informadores especializados en el automóvil. De hecho, muchos de los hoy presentes ocupan puestos de dirección y cargos de responsabilidad en el staff de los diferentes medios de comunicación dedicados al motor. Ahora las herramientas han cambiado y también los caminos por los que se transita profesionalmente, pero tengo la certeza de que muchos de los allí presentes tenemos en el ADN una particular forma de ofrecer la

información. En general nos preocupa mucho ser entendidos por los lectores y cuando recibimos una crítica, siempre procedemos a analizarla y sacar consecuencias. Por eso coincidimos que más allá del paso del tiempo las buenas historias mantienen su magia intacta y siempre que vuelves a ojearlas tienen algo nuevo que contarnos. De eso y otras muchas cosas hablamos en torno a un buen picoteo y unas copas. Qué orgulloso estoy de que estos compañeros y aquellos que no han podido estar, sigan siendo parte del espíritu y motor de esta revista. De hecho, gracias a la fortaleza mostrada a través de los años en el área periodística, hemos podido salvar las diferentes crisis empresariales que nos tocaron en suerte. Quiero dar las gracias a todos por ser y sentirnos Motor 16.

Muchos de los presentes en el encuentro 'histórico' de Motor16 tenemos en el ADN una particular forma de ofrecer la información, nos preocupa mucho ser entendidos por los lectores. Por eso coincidimos que más allá del paso del tiempo las buenas historias mantienen su magia intacta y siempre que vuelves a ojearlas encuentras que tienen algo nuevo que contarnos.



## Al detalle



### REGULACIÓN PARA LOS PATINETES

Lamentablemente la reglamentación de la DGT sobre el uso de patinetes ya llega tarde para una anciana de Barcelona que falleció hace unos días tras ser atropellada por un usuario de un patinete eléctrico de esos que han crecido exponencialmente en las ciudades en los últimos meses. Pero al menos la DGT trata de armonizar las normas que deben cumplir estos vehículos –prohibición de circular por aceras, controles de alcohol y drogas, uso del casco o prohibición de utilizarlo con móviles o auriculares–, de forma que la convivencia en el tráfico de las ciudades no genere aún más peligros.



### IFEMA Y LA COP25

Son muchos los años que llevamos trabajando con Ifema como para tener dudas de su capacidad de organizar eventos. Y lo han vuelto a demostrar con la celebración de la Cumbre del Clima, organizada en tiempo récord y con pleno éxito –ha faltado que se llegara a acuerdos concretos, pero eso ya no es culpa de Ifema, sino de las autoridades–. Un gran escaparate de la capacidad que ofrece nuestro país.

#### 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

Julián 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.



## SUMARIO

Nº 1.767 · 17 al 30 diciembre de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 6.- QUÉ PASA MERCEDES GLA

La nueva generación del crossover alemán reduce su longitud pero aumenta su apariencia.

### 8.- EN PORTADA VOLKSWAGEN GOLF

El Golf 8 mantiene líneas maestras pero aporta interesantísimas innovaciones en el aspecto mecánico en digitalización.

### 11.- CUPRA ATECA LIMITED EDITION

1.999 unidades del SUV deportivo para auténticos aficionados.

### 12.- CUATRO RUEDAS AUDI RS Q8

Un SUV con prestaciones de vértigo gracias a sus 600 CV. Llega a los 305 km/h y tiene etiqueta ECO!

### 14.- DS3 CROSSBACK E-TENSE

El eléctrico de DS ofrece 136 caballos y más de 300 kilómetros de autonomía y brilla por su suavidad de marcha.

### 16.- FORD FIESTA GLP

El nuevo Ford Fiesta de GLP recorre más de 3.600 kilómetros por toda España con un gasto mínimo.

### 18.- MAZDA MX-30

Conducimos, camuflado bajo la carrocería del CX-30, el primer eléctrico de Mazda.

### 20.- MITSUBISHI ASX

Estrena imagen, tecnología y un motor 2.0 MIVEC de gasolina que vuelve a ofrecer tracción total.

### 22.- SUBARU FORESTER ECOHYBRID

La quinta generación aterriza exclusivamente con una mecánica híbrida que mejora sus prestaciones y el agrado mecánico.

### 24.- VOLKSWAGEN PASSAT

Renovación para el Passat con continuidad en lo estético y grandes novedades en el apartado tecnológico.

### 26.- BMW SERIE 8 GRAN COUPÉ

Un atractivo y exclusivo coupé



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

#### Busca tu marca

AUDI	12
BMW	26
CUPRA	11
DFSK	28
DS	14
FORD	16, 48
LEXUS	40
MAZDA	18
MERCEDES	6
MITSUBISHI	20
SKODA	34
SUBARU	22
TOYOTA	34, 56
VOLKSWAGEN	8, 24

6

14



16



40



24



26

de cuatro puertas que combina deportividad y espíritu práctico.

### 28.- DFSK 580

Un coche chino que mete miedo a sus rivales de fabricantes modestos por su equipamiento, su versatilidad, su tecnología y un precio muy competitivo.

### 34.- TOYOTA COROLLA HYBRID/SKODA OCTAVIA GNC

Los modelos de GNC, como el Octavia y los híbridos autorrecargables como el Corolla luchan por ver cuál es más eficiente. Los comparamos en uso real.

### 40.- BAJOLA LUPA CALIDAD, DISEÑO Y

### TECNOLOGÍA LEXUS

El cuidado por el detalle en la fabricación de un Lexus resulta sorprendente.

### 44.- LA SEMANA

### 46.- +INTERESANTE ESTRATEGIA DE ELECTRIFICACIÓN DE PSA

PSA muestra su estrategia eléctrica no solo en productos, sino también industrial y de servicios.

### 48.- ENCUENTRO HISTÓRICO MOTOR 16 FORD

36 años y un mes después del primer número de Motor16, un encuentro reúne, con el apoyo de Ford, a más de 70 personas que hicieron, y hacen posible, la revista.

### 52.- A LA ÚLTIMA

### 54.- LA MOVILIDAD DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

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

### 56.- DE CARRERAS ALONSO, FRENTE AL DAKAR

Fernando Alonso afrontará en el Dakar el mayor desafío de su carrera.

### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER

LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR

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

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

El mejor momento para protegerte en Internet es

ANTES

DESPUÉS

de una desagradable sorpresa.

# El mejor momento para protegerte en Internet: Ahora

Con antivirus, protección de pagos, control parental y herramientas de privacidad, como la seguridad para webcams, las soluciones de Kaspersky te mantienen a salvo en todos tus dispositivos.



kaspersky

2019 Kaspersky Lab Iberia, España. Todos los derechos reservados.

**AUDI MEJORA EL E-TRON**

Coincidiendo con la presentación del e-tron Sportback, Audi optimiza el e-tron conocido, de tipo SUV, pues cambios en hardware y software permiten ganar eficiencia y autonomía en la versión 55 Quattro: de los 411 kilómetros de alcance WLTP pasa a tener 436.



**EL OPEL INSIGNIA EVOLUCIONA**

Opel presentará en enero el renovado Insignia, con cambios de diseño en frontal y zaga, iluminación Full LED en toda la gama, faros IntelliLUX LED más eficaces –168 diodos– y nuevas ayudas de conducción: cámara trasera y alerta de tráfico cruzado posterior.

**TOYOTA CAMRY AWD**

En el número anterior incluimos su foto pero 'olvidamos' la información del nuevo Camry AWD, presentado en Los Ángeles y destinado sólo a Norteamérica. Dotado de un 2.5 de 205 CV, su sistema de tracción total inspirado en el del Rav4 pasa del reparto de par 100:0 normal a un máximo del 50:50.



**KIA KX3: EL SELTOS PARA CHINA**

El Seltos, nacido recientemente, se convierte en el Kia KX3 para el mercado chino, donde se pone a la venta tras el Salón de Guangzhou, donde ha debutado con una sola opción mecánica: motor 1.5 de gasolina con 115 CV y caja automática de ocho marchas.

Mucho más alto y ancho, pero algo más corto

El **nuevo Mercedes GLA** llegará en primavera

Con unas dimensiones muy cambiadas frente a la primera generación –4.410 milímetros de largo por 1.834 de ancho y 1.611 de alto, y batalla 'estirada' a 2.729 milímetros–, llega el nuevo GLA, con el que la firma alemana logra mejorar prácticamente todas las cotas de amplitud interior, incluido el volumen de maletero, que pasa de 421 a 435 litros; optimizando de paso la aerodinámica, pues presume de un Cx de 0,28. El segundo GLA, que llegará

a Europa en primavera, incluye de serie el sistema de infoentretenimiento MBUX –similar al de los nuevos Clase A y CLA– y, siempre que elijamos una versión con tracción total 4Matic, el paquete técnico Offroad, con un programa de conducción adicional, ayuda para descender pendientes, instrumentación adaptada a la conducción todoterreno y, en combinación con los faros Multibeam LED, una función específica de iluminación para

conducir fuera del asfalto. Y como ayudas figuran, entre otras, el asistente de frenado activo, una advertencia al salir del coche si se acercan ciclistas u otros vehículos y una alerta si se reconocen peatones en el entorno de pasos de cebra. En cuanto a sus mecánicas, el motor básico de gasolina será el 1.33 del GLA 200, con 163 CV y gasto de 5,6 l/100 km, mientras que el 2.0 del GLA 35 4Matic da 306 CV y permite alcanzar 100 km/h en 5,1 segundos.



◀▲ Maletero de 435 litros y respaldo abatible 40:20:40 de serie. Abajo, el GLA 35 4Matic AMG, con 306 CV y cambio Speedshift DCT 8G.



**PARA PENSAR**

136

caballos rinde, como el modelo de serie, el Corsa eléctrico que competirá en rallyes.

El Opel Corsa-e Rally, cuyo desarrollo se ultima en el Centro de Pruebas de Dudenhofen, equipa el mismo motor –260 Nm– e idéntica batería –50 kWh–, y será usado en la Copa ADAC Opel e-Rally 2020-2021.

**EL PUNTAZO**

Bentley ha lanzado la serie especial Limited Edition Continental GT, restringida a 15 unidades y que rinde tributo al récord logrado por el modelo británico en el Pike's Peak en junio. Su W12 rinde 626 CV.



Desde 70.600 euros

Jaguar renueva en profundidad el **F-Type**

Un diseño exterior actualizado a fondo es lo primero que llama la atención en el nuevo F-Type, disponible en Coupé y Convertible, y del que ya se pueden hacer pedidos en España, a partir de 70.600 euros. Pero los cambios van más allá de un nuevo frontal o una zaga redefinida, pues se extienden a un interior con materiales mejorados, acabados de más calidad y un nuevo panel de instrumentos digital de 12,3 pulgadas. Además, se optimiza el sistema de infoentretenimiento con el equipo de sonido Meridian y compatibilidad con Apple

CarPlay y Android Auto. En la parte mecánica, el F-Type R incorpora un motor V8 sobrealimentado de 575 CV –tracción a las cuatro ruedas– que le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,7 segundos, al tiempo que ve mejorado el chasis con nuevos mue-

lles, amortiguadores, barras estabilizadoras y anclajes de la suspensión posterior. Asimismo, se introducen nuevas versiones –tanto de tracción trasera como de tracción total– con un V8 sobrealimentado de 450 CV, un motor disponible también con 400 CV y los dos tipos de tracción; mientras que el 2.0 'básico' de 300 CV se asocia sólo a la tracción trasera.



◀▲ En el frontal destacan los faros Pixel LED ultrafinos o las nuevas luces diurnas. Y la zaga también cambia.

Audi retoca imagen y dotación

Actualización de los **RS 5 Coupé y RS 5 Sportback**

No hay cambios mecánicos, pues los dos Audi RS 5 –Coupé y Sportback– siguen siendo propulsados por un V6 Biturbo 2.9 TFSI de 450 CV y 61,2 mkg que, asociado al cambio Tiptronic de ocho marchas y a la tracción Quattro, les permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos o alcanzar los 280 km/h, pero Audi sí ha actualizado otros capítulos, como la imagen externa, con una parrilla frontal Singleframe más ancha y plana –sigue los pasos de RS 6 Avant y RS 7 Sportback–, entradas de aire por encima de la parrilla

que recuerdan al Sport Quattro de 1984, pasos de rueda ensanchados, tomas de aire pentagonales y más grandes o nuevo diseño de faldones laterales y difusor trasero. En opción se ofrecen los faros Audi Matrix LED con luz láser, y llegan dos nuevos colores de carrocería: Azul Turbo y Rojo Rango. El Coupé, además, equipa un techo de fibra de carbono CFRP que reduce 4 kilos el peso. Y dentro destaca el nuevo sistema de control con pantalla táctil central de 10,1 pulgadas y, en opción, instrumentación Audi Virtual Cockpit Plus.

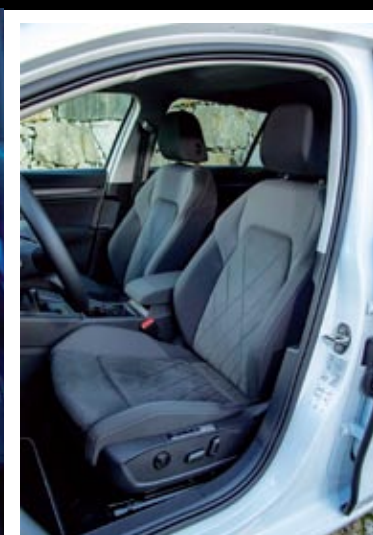


▶▶ Dentro, el sistema de control se basa en la nueva tecnología MMI Touch, con una gran pantalla central. Y el frontal se inspira ahora en el Audi Sport Quattro de 1984.





CONTINUISTA CADA GENERACIÓN DECIMOS LO MISMO. SIN EMBARGO, LA FÓRMULA FUNCIONA; Y LO QUE FUNCIONA, MEJOR NO TOCARLO



▶▶ En el interior del nuevo Golf se respira mucho futuro y un planteamiento que será bien recibido por las nuevas generaciones. Pero la esencia se mantiene. El Golf es un Golf.



# Todo calculado

El Golf 8 no es una novedad revolucionaria, porque el coche mantiene líneas maestras de diseño, plataforma, espaciosidad y aplomo. Sin embargo, aporta interesantísimas innovaciones en el aspecto mecánico, en digitalización y en equipamiento. Está todo calculado.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Es verdad que con cada nueva generación del Golf que ve la luz los primeros comentarios de la prensa especializada suelen ser idénticos: es demasiado continuista, no han arriesgado nada, es igual que el anterior... Sin embargo, hasta la propia Volkswagen reconoce que es una estrategia calculada. Si algo funciona, por qué cambiarlo, dicen. Y el Golf funciona. Porque cada 40 segundos se vende un Golf en el mundo. Y ahora el de octava generación vuelve a superarse a sí mismo con un conjunto de mejoras que le sitúan de nuevo a la cabeza del segmento por tecnología, seguridad, agilidad y eficiencia.

Con un diseño más deportivo y estilizado, un interior más refinado y totalmente digitalizado y revolucionario que rompe con la habitual sobriedad, un espectacular despliegue de mecánicas respetuosas con el medio ambiente y la misma amplitud y calidad de pisada del Golf VII, la octava generación del compacto alemán pisa fuerte, aprovechando además para ir aca-

llando a todos aquellos que magnificaban sus mayores defectos. ¿Poco equipado un Golf? Volkswagen ha reconfigurado completamente la estrategia de equipamiento.

DESDE **22.900 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **N.D.**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

**+** Calidad. Comportamiento. Digitalización accesible. Variedad y eficiencia de los motores. Equipamiento de serie desde la base. Valor residual.

DEBE MEJORAR

**-** Estética continuista. Retraso en la comercialización de algunas versiones. Levas de cambio pequeñas en DSG. Precio por encima de sus rivales.

tos de su modelo estrella y ya desde la versión básica, denominada ahora 'Golf', el coche llevará de serie el aviso de salida de carril Line Assist, el control de crucero adaptativo ACC, el sistema de vigilancia Front Assist, Car2X –comunicación local con otros vehículos y con la infraestructura de tráfico–, instrumentación digital con pantalla de 8,25 pulgadas, servicios móviles online We Connect y We Connect Plus, volante multifunción, climatizador automático, acceso y arranque sin llave Keyless Go, faros y pilotos traseros LED, llantas de aleación de 16 pulgadas o llamada de emergencia e-Call, entre otros. Además, el Golf VIII ha democratizado la digitalización entendida como una manera fácil, sencilla e intuitiva de manejar el tablero de instrumentación de un nuevo Golf, que en este sentido tiene muchos más puntos en común con el eléctrico de la marca, el iD.3, que con el Golf anterior. Por eso, lo primero que sorprende al entrar en el '8', al menos en la versión probada con acabado Style, es el despliegue de pantallas muy al estilo de modelos recién-



## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI 130	1.5 TSI 150	1.5 eTSI 150	2.0 TDI 115	2.0 TDI 150
Disposición	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.498	1.498	1.968	1.968
Potencia máxima (CV/rpm)	130 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	150 / 5.000-6.000	115 / 3.250-4.000	150 / 3.500-4.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 1.400-4.000	25,5 / 1.500-3.500	25,5 / 1.500-3.500	30,6 / 1.750-3.200	36,7 / 1.750-3.000
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Autom. DSG, 7 vel.	Manual, 6 vel.	Autom. DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	225/45 R17	225/45 R17	225/45 R17	225/45 R17	225/45 R17
Peso (kg)	1.315	1.350	n.d.	1.380	1.465
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.284 / 1.789 / 1.456	4.284 / 1.789 / 1.456	4.284 / 1.789 / 1.456	4.284 / 1.789 / 1.456	4.284 / 1.789 / 1.456
Volumen maletero (l)	380 - 1.237	380 - 1.237	380 - 1.237	380 - 1.237	380 - 1.237
Capacidad depósito (l)	50	50	50	50	50
De 0 a 100 km/h (s)	9,2	8,5	n.d.	10,2	8,8
Velocidad máx. (km/h)	214	224	n.d.	202	223
Consumo mixto (l/100 km)	4,7 (WLTP: 5,3)	4,8	n.d.	3,5	3,7
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	108 (WLTP: 121)	110	n.d.	91	97
Precios aprox... (euros)	<b>24.000</b>	<b>N.D.</b>	<b>30.000</b>	<b>N.D.</b>	<b>N.D.</b>



## 2.0 TDI OTRO EMPUJÓN AL DIÉSEL

Volkswagen ha desarrollado desde cero dos nuevos motores turbodiésel de inyección directa para el octavo Golf. Los 2.0 TDI ofrecen potencias de 115 y 150 CV. El primero estará disponible con cambio manual y ambos se podrán pedir con cambio automático DSG. La eficiencia y la respuesta de estos motores se ha optimizado, y gracias a un nuevo sistema de reducción catalítica selectiva (SCR) con doble inyección de AdBlue, las emisiones de óxidos nítricos también se reducen hasta en un 80 por ciento en comparación con su predecesor. Esto significa que también se han reducido los consumos, en concreto un 17 por ciento, aunque de momento no hay cifras. Según la marca alemana, los nuevos TDI se encuentran entre los motores de combustión interna más limpios del mundo. El Golf 2.0 TDI de 115 CV y cambio manual alcanza los 202 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 10,2 segundos. Por su parte, el 2.0 TDI de 150 CV con cambio DSG alcanza 223 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 8,8 segundos.

## ASISTENCIA AL CONDUCTOR, REUNIDO BAJO EL 'IQ DRIVE'

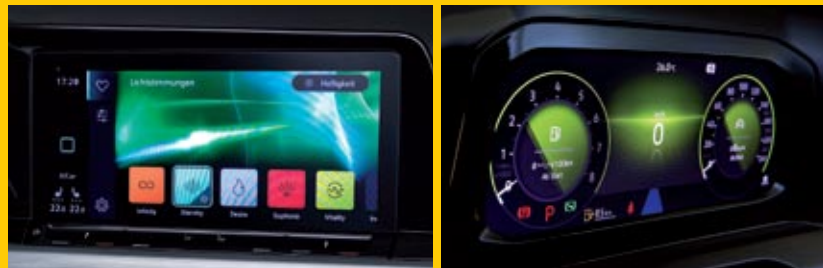


tes de la competencia, como el Mercedes Clase A. Las medidas exteriores del nuevo Golf apenas cambian, por lo que el espacio interior es idéntico y la capacidad del maletero se mantiene en 380 litros, con un piso que se puede situar a dos alturas y unos formas muy regulares.

Tampoco cambia el comportamiento dinámico del coche, que sigue siendo sensacional. El Golf VII ya redujo su peso 100 kilos con la nueva plataforma, y en esta nueva generación, que por cierto mantiene el esquema de suspensiones, ya no se ha podido reducir más, por lo que en este sentido inercias y reglajes de muelles y amortiguadores no varían. Eso sí, los ingenieros de la marca aseguran que han realizado mejoras para aumentar el confort de rodadura –silentbloks y cojinetes hidráulicos revisados–, y que han añadido un nuevo modo Individual para el sistema DCC de suspensión regulable. Sin embargo, y ante la irrepitible ocasión que Volkswagen nos brinda como es la de probar una tras otra todas las generaciones del Golf, nos bajamos de un Golf VII para hacer el mismo recorrido con el Golf VIII, y debo reconocer que me cuesta apreciar

### DIGITALIZACIÓN Fuera botones

Desaparecen los botones porque todos los mandos son digitales y hápticos de serie, con un sistema inteligente de uso muy rápido e intuitivo. La pantalla tras el volante es de 10,25 pulgadas, e incorpora el Digital Cockpit personalizable. Y la pantalla central, que de serie es de 8 pulgadas en el acabado básico Golf, será de 10 pulgadas en los niveles Life, Style y R-Line, conformando el denominado InnoVision Cockpit. Control deslizante central con solo pasar el dedo por la pantalla, control por voz muy intuitivo, teclado digital para un acceso directo a sistemas tan habituales como la climatización o el infotainment... es un Golf, pero parece un modelo de un segmento superior. Y tengo que reconocer que, aunque requiere cierto periodo de adaptación, este sistema termina gustando y cumpliendo con nota su papel innovador.



▶▶ Las pantallas digitales y la ausencia de botones tradicionales le ha dado otro aire al interior del nuevo Golf. Además, el control por parte del conductor requiere poca adaptación.

Pasado el verano del año que viene llegarán dos Golf híbridos enchufables, con 204 y 245 CV y etiqueta Cero. El primero, bautizado Style PHEV, cuenta con una batería de 13 kWh (8,8 en el Golf VII GTE). El segundo se llamará GTE, y ambos contarán con 60 kilómetros de alcance en modo eléctrico según el ciclo mixto WLTP.



las mejoras. Y me cuesta porque ambos modelos van de cine y el nuevo, en versión eTSI de 150 CV con DCC, ofrece un aplomo muy bien calibrado con una efectividad sobresaliente en curva, una pisada de coche más grande, un apoyo mantenido sin cabeceos ni subvirajes y un buen compromiso en carreteras bacheadas. Es decir, que hablamos de un coche cómodo, muy eficaz y manejable, los mismos atributos que le otorgábamos al modelo saliente.

Probamos el Golf 1.5 eTSI de 150 CV, siempre asociado al cambio DSG, y el 1.5 TSI de 130 CV manual. El primero, dotado de tecnología Mild Hybrid de 48 voltios, es suave, silencioso y rotundo cuando se pisa el acelerador. Y en un re-

corrido mixto de autopista a 120 km/h y carretera de montaña circulando 'ligerito' y con tres personas, el consumo no supera los 7,0 l/100 km. Este modelo, con cambio automático DSG y etiqueta ECO de la DGT, costará unos 30.000 euros, es decir 2.000 euros más que un 1.5 TSI de 150 CV manual sin Mild Hybrid.

La gama de motores del nuevo Golf incluye propulsores de gasolina, gasóleo, gas natural (GNC), Mild Hybrid e híbridos enchufables. Todos los motores de gasolina y diésel son de inyección directa con turbo. Y cuando se hayan lanzado todos los propulsores previstos, las potencias oscilarán entre 110 y más de 300 CV. Además, se ha desarrollado una eficiente caja de cambios manual de 6 marchas para los

modelos de tracción delantera. A partir de enero, el Golf VIII se puede configurar, inicialmente con cinco versiones: dos motores de gasolina –TSI con 130 y 150 CV–, la nueva propulsión híbrida Mild Hybrid –eTSI con 150 CV– y dos nuevos diésel –TDI con 115 y 150 CV–. Esta primera entrega estará disponible, si se financia con la marca, a partir de los 24.000 euros –descuento de 1.500 euros ya aplicado– de un Golf TSI de 130 CV manual. Mientras que el Golf TSI de 150 CV con cambio manual costará unos 28.000 euros. En septiembre de 2020 llegará el resto de versiones, incluido el modelo de acceso, por potencia, con un motor 1.0 TSI de 110 CV y cambio manual, que costará 22.900 euros financiándolo.

PRECIO **58.584 €**

EMISIONES OFICIALES: **192 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

Estabilidad y nobleza. Sólo 1.999 coches. Habitabilidad y maletero. Calidad. Escape Akrapovic.

#### DEBE MEJORAR

Rueda de repuesto opcional. Depósito justo y autonomía. Túnel central. Salpicadero poco exclusivo.



## 1.999 unidades sólo para fanáticos

Cupra va a construir nada más que 1.999 unidades de su Ateca Limited Edition, 850 de ellas con escape especial Akrapovic. Pero todas con el sello inconfundible de la exclusividad.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Se disparan las ventas de Cupra, se multiplica la inversión, se prepara una nueva sede social y están a punto de llegar nuevos modelos que van a colocar a la división deportiva de Seat a la altura de una marca premium y exclusiva. Además, la trayectoria de Cupra pasa ahora por un momento dulce a la espera de los nuevos modelos. Dulce porque los seguidores del Cupra Ateca van a poder conseguir, a cambio de 58.584 euros, un modelo del que solo se van a fabricar 1.999 unidades en el mundo y del que a España tan solo

llegarán 350. Huyendo de la preparación vulgar de andar por casa, los ingenieros de Cupra han tocado de forma elegante algunos elementos para diferenciar esta versión. Alerón del techo y carcasa de los retrovisores en fibra de carbono, pintura exterior Gris Graphene, llantas específicas de 20 pulgadas, equipo de frenos Brembo, asientos baquet en tejido Alcántara y en color Petrol Blue, techo panorámico, equipo de sonido Beats de 340W y la única opción que se puede montar en esta versión: un escape Akrapovic fabricado en titanio que reduce el peso del coche en 7 kilos, además de proporcionar un sonido

de los que aceleran los latidos del corazón y ponen los pelos de punta. La buena noticia es que a España llegaban 50 Cupra Ateca con escape Akrapovic. La mala, que ya hay 70 compradores en lista de espera para adquirirlo con esa opción.

Y no seremos nosotros los que digamos que el coche no es caro. Casi 60.000 euros son muchos euros. Sin embargo, el Cupra Ateca Limited Edition es uno de los deportivos más versátiles, equipados, eficaces y exclusivos del mercado, y va dirigido a un nicho de mercado con clientes que saben lo que compran. Y además saben lo que cuesta comprar algo similar en alguna de las marcas que en el mercado venden un todocamino de esa potencia, es decir, BMW, Mercedes, Audi o Volvo. En cualquier caso, y para los que deseen algo todavía más exclusivo, en 2020 llegarán los Cupra León, Cupra León ST y Cupra Formentor. Los dos primeros tendrán versiones híbridas enchufables y el Formentor será un Plug-in de 245 CV con más de 50 kilómetros de autonomía en modo eléctrico y etiqueta '0' de la DGT.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 TSI 300
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.984
Potencia máx. (CV/rpm)	300/5.300-6.500
Par máximo (mkg/rpm)	40,8/2.000-2.500
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. DSG, 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos	245/35 R20
Peso (kg)	1.615
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.376/1.841/1.601
Volumen maletero (l)	485
Capacidad depósito (l)	55
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad máx. (km/h)	245
Consumo mixto (l/100 km)	8,5 (WLTP)
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	192 (WLTP)
Precios desde... (euros)	<b>58.584</b>



▲ 1.- Paneles de las puertas acabados en tejido Alcántara de color Petrol Blue. 2.- Molduras interiores en fibra de carbono y cobre. 3.- Alfombras de piso en calidad Premium. 4.- Asientos baquet tapizados en tapicería Alcántara de color Petrol Blue. 5.- Marcos interiores negros.

A la derecha, el Cupra Ateca Limited Edition con los escapes opcionales Akrapovic –a España sólo llegarán 50 unidades con este sistema– y los asientos tipo baquet de serie.





Es complicado encontrar los límites de un vehículo tan versátil y que todo lo hace bien. Amplio, avanzado, confortable, ágil y con unas prestaciones de vértigo, va de cine en asfalto, lo borda en un circuito de velocidad y no se pone de perfil en retos offroad. Sus números abruman: 600 CV, hasta 305 km/h de velocidad máxima y tiene etiqueta ECO!



▲ El cuadro es específico para el RS Q8 y desde el volante se activan los modos RS más deportivos.



◀ Presentación impecable del interior. El sistema Mild-Hybrid de 48 voltios está conectado al cigüeñal y presume de etiqueta ECO.

# Un extraterrestre

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Circular por el paisaje lunar en las laderas del Teide en un extraterrestre como el nuevo RS Q8 es una experiencia única. Y lo es porque estamos ante un SUV coupé de alto rendimiento que vive lleno de 'contradicciones'. Por un lado, más de cinco metros de 'coche' y 2.390 kilos de peso, pero con una agilidad de auténtico deportivo. Por otro, motor V8 de 600 CV y hasta 305 km/h con el paquete dynamic plus y, a la vez, la etiqueta medioambiental ECO en el parabrisas gracias a su sistema Mild-hybrid de 48 voltios. Y todo ello con una tecnología que casi le aguantaría un pulso a la mismísima NASA.

Parece un milagro, pero cuando Audi Sport está por medio todo es posible. El nuevo RS Q8 es superlativo en todo. Por presencia y porque no renuncia a nada. Motor V8 biturbo, cambio Tiptronic, tracción total, suspensión neumática que permite variar la altura de la carrocería hasta 90 milímetros, dirección en las cuatro ruedas, desconexión automática de

cilindros, ocho programas de conducción, incluyendo dos modos RS aplicados desde el volante y que sitúan al vehículo entre un cohete y un parque de atracciones –en circuito y con manos expertas–, faros Matrix LED, un interior totalmente digitalizado, lo último en asistentes de conducción e infoentretenimiento... Perfecto, pero no se regala precisamente, pues hay que pagar 155.700 euros –llega en febrero de 2020–.

Si el bolsillo está saneado podemos completar la lista con estabilizadoras activas, frenos carbocerámicos, diferencial trasero deportivo, llantas de 23 pulgadas –las más grandes actualmente en Audi–...

¿Y cómo nos acoge en su interior? Pues con todo lujo de detalles. Asientos RS en piel con ventilación y masaje, dos enormes pantalla táctiles en la parte central, un cuadro de mandos virtual cockpit con información específica RS, como la temperatura de los neumáticos o las fuerzas g, navegación inteligente, wifi, servicios Car-to-X, más de 30 asistentes a nuestra disposición... Y todo en un habitáculo amplio y práctico, con una banqueta trasera deslizante 10 centímetros o un maletero que ofrece un mínimo de 605 litros.

Todo esto está muy bien, pero es teoría. Pasamos a la práctica para comprobar si un vehículo de esta talla y peso

puede presumir de verdad de ser un deportivo RS. Y lo cierto es que todo lo 'aparatoso' que parece al sentarnos al volante por su tamaño, desaparece al iniciar la marcha.

En autopista activamos los modos Efficiency, Comfort y Auto que 'dulcifican' el carácter del vehículo. Es tiempo para comprobar que hay que ser adivino para saber cuando desconecta la mitad de sus cilindros, disfrutar del impulso por inercia o de sistemas como un control de velocidad adaptativo con función

de atascos que nos acerca un poquito más a la conducción autónoma.

La emoción llega después, por una carretera revirada que en pocos kilómetros nos sitúa por encima de los 2.200 metros de altura. El sonido de

los escapes abrumba e invita a correr, la respuesta del motor es inmediata independientemente de su régimen de giro y sus prestaciones dan miedo. Es complicado no adelantar a más de un vehículo en apenas un centenar de me-

tros porque el V8, gestionado por las 8 relaciones del cambio, estira hasta el infinito. En el tramo final nos avisa en el cuadro con destellos en color amarillo y rojo para advertirnos de que subamos de marcha, como en competición.

Si activamos la función Launch Control acelera en 3,8 segundos en el 0-100 km/h porque la motricidad es perfecta. El sistema de tracción total ofrece un reparto inicial en 40/60, pero puede pasar hasta un 85% delante y un 70% detrás. La dirección es superdirecta, los balanceos de la carrocería brillan por su ausencia y la dirección en las cuatro ruedas incrementan la agilidad en curva. Los modos RS1 y RS2 los probaremos más adelante en nuestro circuito de pruebas, su hábitat natural, lo mismo que su lado offroad más aventurero.



◀ El maletero cubica 605 litros y tanto el portón como el estor son eléctricos. Los frenos cerámicos ahorran 34 kilos de peso.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	3.996
Potencia máx. (CV)/rpm	600 / 6.000
Par máximo (mkg)/rpm	81,6 / 2.200
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 8 velocid.
Frenos delant./traseros	Discos ventilados
Neumáticos	295/40 R22
Peso (kg)	2.390
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.012/1.998/1.694
Volumen maletero (l)	605/1.755
Capacidad depósito (l)	85
De 0 a 100 km/h (s)	3,8
Velocidad máx. (km/h)	250 (305)
Consumo mixto (l/100 km)	13,7 (WLTP)
Emissiones CO <sub>2</sub> (g/km)	276 (NEDC)
Precios desde... (euros)	155.700

**PRECIO** **155.700 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **276 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Prestaciones y dinámica. Versatilidad de uso. Habitabilidad y maletero. Tecnología. Calidad.</p>	<p>-</p> <p>Precio exclusivo. Consumos en conducción deportiva. Plaza central trasera.</p>



DS lleva su estrategia de refinamiento, distinción y exclusividad al mundo de los eléctricos con el DS 3 Crossback E-Tense. Con 136 caballos y más de 300 kilómetros de autonomía, brilla por su suavidad de marcha, un comportamiento divertido y unas prestaciones respetables.



# Distinción eléctrica

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

DS, la marca premium del Grupo PSA, ha comenzado el proceso de electrificación de su aún incipiente gama. Una nueva oportunidad para ir sentando las bases de su futuro. Si hace unas semanas probábamos su primer híbrido enchufable, el DS 7 Crossback E-Tense, ahora hemos conducido su primer eléctrico, el DS 3 Crossback

E-Tense. Un modelo que sigue llamando la atención a simple vista por sus formas, por su estilo y por su nivel de acabado y refinamiento. Pero que esconde muchas más cosas que no tienen que ver con el estilo.

Porque DS es la marca encargada de estrenar todas las tecnologías que desarrolle el Grupo PSA. Y por eso es la primera que pone en el mercado la tecnología cien por

cien eléctrica del grupo francés, compartida con los Peugeot e-2008 y e-208, y con el Opel Corsa-e. Además de ser pionero en PSA, lo es dentro del segmento B-SUV premium, pues es el primero que cuenta con una versión eléctrica en este reducido grupo de coches exclusivos y refinados. Desarrollado sobre la nueva plataforma multienergía CMP, el DS 3 Crossback E-Tense aprovecha todo el co-

nocimiento acumulado por la marca en la Fórmula E, donde este año el equipo DS Techeetah ha sido campeón por escuderías y Jean Eric Vergne, uno de sus pilotos, el campeón mundial.

De esa experiencia se aprovecha este DS 3 Crossback que cuenta con un motor de 100 kW, el equivalente a 136 caballos, lo que garantiza unas prestaciones interesantes, como los 8,7 segundos

## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos
Peso en vacío	1.525 kg
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.534
Maletero (l)	350 - 1.050
Neumáticos	215/60R17
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de batería	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Velocidad máxima (km/h)	150
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo WLTP	320 km
Alcance máximo NEDC	430 km
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo recarga (32A)	8 horas (7,4 kW)
Tiempo recarga (0-80%)	30 minutos (100 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.

que tarda en acelerar de 0 a 100 km/h o los 150 km/h de velocidad máxima. Y su batería de 50 kWh le permite recorrer hasta 320 kilómetros, como se ha homologado bajo el ciclo WLTP. Y se nota ese conocimiento heredado de las carreras en detalles como el modo de regeneración de la energía de la frenada, que permite circular sin tocar el freno, pues la capacidad de regeneración de energía se multiplica y va recargando baterías con solo levantar el pie del acelerador. Además ofrece tres modos de conducción: en Normal prima el confort de marcha; en el modo ECO, la eficiencia y sacar el máximo rendimiento a la batería, y en el modo Sport, las sensaciones deportivas y las prestaciones.

En la práctica, sobre el terreno, todo esto se traduce en un elevado refinamiento y en una gran suavidad de marcha. Lo comprobamos en un recorrido por los alrededores



▲◀ El DS 3 Crossback E-Tense puede recargarse en tomas domésticas o en cargadores rápidos de 100 kW. No pierde volumen de maletero.



◀◻ La calidad de acabados y la sofisticación son una de las señas de identidad del interior del SUV compacto de DS. Y en comparación con el resto de la gama, la versión E-Tense tiene un aislamiento acústico mejorado.

de Madrid. El DS 3 Crossback E-Tense nos sorprende, primero, por su silencio y suavidad; pero también por el empuje instantáneo que ofrecen sus 136 caballos y su par de 26,5 mkg desde 0. En modo ECO parece deslizarse sin esfuerzo; y en el modo Sport muestra carácter y más empuje. Es cómodo en marcha y transmite rápidamente con-



fianza. En ciudad se desenvuelve como pez en el agua y no desentona en carreteras o autovías. Y sorprende su capacidad de regeneración en modo B. Cuando te acostumbras, se acabó el tocar el freno, que, por cierto, tiene ese tacto un poco 'artificial', tan habitual en los modelos eléctricos y electrificados.

Lujoso y sofisticado, el DS 3 Crossback E-Tense no olvida la practicidad; y como hablamos de un eléctrico, esto

se traduce en que ofrece todas las alternativas de recarga para el coche. De serie cuenta con un cargador de 11 kW que permite recargar la batería en cinco horas usando un enchufe 'wallbox' doméstico. Pero puede cargarse incluso en las tomas de 100 kW, acción en la que tardará solo media hora en cargar hasta el 80 por ciento de la batería. Desde 38.300 euros, ya se puede acceder a la distinción eléctrica de DS.



PRECIO	<b>38.300 €</b>
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : 0 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Empuje instantáneo.</li> <li>Calidad de acabado.</li> <li>Refinamiento interior.</li> <li>Dinamismo.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Detalles de ergonomía.</li> <li>Amplitud en plazas traseras.</li> <li>Tacto del freno.</li> <li>Precio elevado.</li> </ul>



136 CABALLOS PERMITEN INTERESANTES ACELERACIONES POR SU EMPUJE INSTANTÁNEO. ACELERA EN 8,7 SEGUNDOS Y LLEGA A 150 KM/H

**VUELTA A ESPAÑA** CON NUEVE CIUDADES, 3.600 KM Y UN FORD FIESTA GLP: BUENA MARATÓN



que «únicamente son para las ciudades».

Con esto en mente, la firma americana partió desde Barcelona para acabar finalmente en la capital, Madrid. Entre principio y final, el Fiesta GLP pasó por Bilbao, Oviedo, La Coruña, Valladolid, Ciudad Real, Sevilla y Valencia, por lo que se probó a lo largo de más de 3.600 kilómetros, y siempre utilizando como fuente de energía el gas licuado.

Y es que las ventajas son muchas y la tecnología, para gran parte de la población, desconocida. Además de un precio que ronda los 0,70 euros por litro, una autonomía total que supera los 1.000 kilómetros, una integración mecánica total, ayudas a la compra por parte de las comunidades autónomas y una extensa red de estaciones, se le suma la codiciada y útil etiqueta 'ECO', con la que saldremos aún más beneficiados de cara al futuro gracias a la entrada de nuevas normativas europeas.



El repostaje de GLP nos lleva el mismo tiempo que uno convencional; y además, no mancha.

**REPSOL AUTOGAS**  
**Más de 400 estaciones de servicio en España**

De los casi 700 puntos de repostaje de GLP con los que contamos en España actualmente, más de 400 son de la energética Repsol. Eso supone aproximadamente un 60 por ciento del total, y permite ver la importancia y el desarrollo que está teniendo ese combustible en nuestro país. Y un ejemplo de la apuesta de esta compañía por el gas licuado es que, con la compra del Ford Fiesta GLP, Repsol nos regala 350 euros en carburante para nuestro nuevo vehículo, por lo que sus cuatro centenares largos de estaciones a nivel nacional nos suministrarán gas licuado del petróleo, sin coste alguno, hasta alcanzar ese importe.

Este dinero puede parecer poco acostumbrados a calcular los precios y los kilómetros con un coche de gasolina o diésel, pero cuando hablamos de gas GLP, la cosa cambia. El precio del litro está en torno a 0,70 euros, y llenar el Fiesta GLP nos costó apenas 20 euros en una de las estaciones de servicio de Repsol AutoGas. Además, en el cómputo total del recorrido por la Península se cubrieron cerca de 3.600 kilómetros con menos de 240 euros, por lo que un regalo de 350 por parte de Repsol dará mucho de sí a la hora de repostar.



# Lógica aplastante

Ford y Repsol se han unido para dar a conocer, desmontando mitos de paso, la tecnología del gas licuado del petróleo mediante el 'Ford Fiesta GLP Tour', ruta que ha llevado alrededor de España a esta nueva versión de etiqueta 'ECO', completando más de 3.600 kilómetros y pasando por las principales ciudades peninsulares hasta acabar en la capital.

Santiago Casero | motor16@motor16.com

El mundo está cambiando, y la manera de movernos por él también. Las grandes empresas empiezan a ver cómo lo que siempre ha sido ya no es y lo que hasta ahora valía ya no vale, y los fabricantes de coches no son una excepción. Es por eso que estamos siendo testigos de un cambio en

la movilidad, con nuevos vehículos propulsados por una amplia variedad de tecnologías, más limpias y en casi todos los aspectos más económicos también. Y es aquí donde entra en escena Ford con su nuevo Fiesta GLP, un modelo que apuesta por el gas licuado del petróleo como alternativa a la gasolina. Esta práctica versión urbana

combina un motor gasolina de 75 CV de potencia con un sistema de inyección de GLP. Además, entre sus ventajas destaca que conserva el depósito normal de gasolina –permite una autonomía de 600 kilómetros– y añade el de gas –alojado donde iría la rueda de repuesto–, que suma otros 400; por lo que nos encontramos con un total de más de

1.000 kilómetros: todo un lujo en este segmento.

Para demostrar las ventajas de este combustible, Ford ha querido hacer un recorrido, tan variado como amplio, a lo largo y ancho de la Península Ibérica, dando forma al 'Ford Fiesta GLP Tour'. Este tiene como fin último desmontar falsos mitos sobre los coches de gas, como



◀ La aguja de nivel de GLP va a la izquierda del medidor normal de combustible, en este caso gasolina.

Además, en su interior nos encontramos con una integración que hará prácticamente indistinguible –salvo por un botón de selección del combustible y dos indicado-

res de nivel en el cuadro de instrumentos– el Fiesta GLP de una versión convencional, pues la conducción no se ve afectada de ninguna manera.

## MOTOR 16. DE VALLADOLID A CIUDAD REAL

La vuelta a España organizada por Ford se dividía en varias etapas, y en cada una era un medio el encargado de conducir el nuevo Fiesta GLP del punto A al punto B. Motor 16, en concreto, se ocupó del tramo que unía Valladolid con Ciudad Real.

La salida tuvo lugar a las 9 de la mañana con ambos depósitos llenos, pero siendo el GLP el encargado de propulsarnos en todo instante. La conducción empezó en ciudad, con un tramo urbano por Valladolid hasta salir de la capital castellana en dirección a Ciudad Real. En cuanto afrontamos la autovía, dividimos la conducción en dos secciones, una primera que podemos llamar 'tradicional' y otra en la que pusimos a prueba durante muchos kilómetros el control de cruce adaptativo activado, por tener datos diferentes y más completos.

La lluvia, además, se sumó a la ruta durante toda la jornada, permitiéndonos probar también el eficaz comportamiento del Fiesta y sus asistentes bajo un manto de agua considerable, lo que nunca está de más.

El viaje continuó sin contratiempos, y a mitad de camino, en la madrileña vía de circunvalación M-50, hicimos una primera escala para repostar en La Atalaya, una de las muchas gasolineras de Repsol AutoGas.

Tras otro buen rato por autovía rumbo al sur, donde la conducción fue 'ágil' y para nada ahorradora, tomamos un desvío con destino a la villa toledana de Consuegra para realizar algunas fotografías ilustrativas del trayecto y contar con más datos respecto al rendimiento del coche, tanto en carreteras convencionales de doble sentido –con adelantamientos– como en movimientos urbanos dentro de la propia localidad. También se demostraba de esa manera que no hace falta

tener planificada al detalle nuestra ruta, pues gracias a su gran autonomía y a las numerosas estaciones de servicio de GLP, los viajes son realmente cómodos.

Tras cuatro horas de trayecto realizando una conducción de lo más corriente, y con menos de 30 euros gastados en combustible, llegamos a Ciudad Real para poner punto y final a nuestra etapa. Todo un éxito por agrado e inversión.

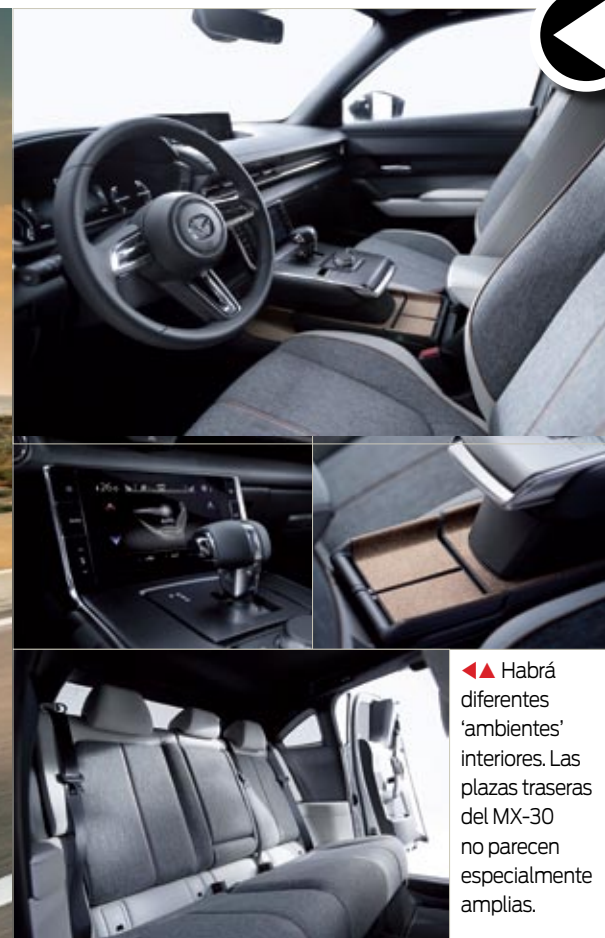


▲ De izquierda a derecha, la salida desde Barcelona, el paso del Fiesta por la costa del Cantábrico y la llegada a Madrid.



# Su primer eléctrico

Esta 'mula' vestida de CX-30 esconde en sus entrañas toda la tecnología que estrenará el futuro Mazda MX-30, un atractivo crossover que se convertirá en el primer vehículo eléctrico de la firma de Hiroshima. Y ya hemos tenido ocasión de conocerlo y de 'conducirlo'.



◀ Habrá diferentes 'ambientes' interiores. Las plazas traseras del MX-30 no parecen especialmente amplias.

RESPECTUOSO EL CORCHO DE SU INTERIOR PROVIENE DE PORTUGAL Y SE TRATA PARA DURAR EN EL TIEMPO. CONTRASTA CON DETALLES TECNOLÓGICOS COMO SUS DIFERENTES PANTALLAS. EL 'CUERO' ES RECICLADO



▲ Mazda ofrecerá cinco colores para su carrocería, tres de ellos –blanco, plata y rojo– en opción bicolor.

Julián Gamacho | jgamacho@motor16.com

Mazda entra en el mundo eléctrico con el MX-30, un atractivo SUV compacto que presentó en el Salón de Tokio. Aunque comenzaron a desarrollarlo hace tres años, el proyecto no está cerrado, y los de Hiroshima nos invitaron junto a otros periodistas a probar una 'mula' que contaba con toda la tecnología del futuro MX-30. Por si aún surgen mejoras a realizar.

Disfrazado de CX-30, nos avisan que el prototipo carece de airbag, ayudas a la conducción... Es una unidad experimental, pero homologada para rodar por carreteras abiertas al tráfico.

Dentro todo recuerda a un Mazda CX-30 que carece de cuentavueeltas o de indicador de combustible, y al que dotan de un selector del cambio particular. Y es que será el que lleve el MX-30.

En estas pruebas hay que ser observadores, pues la información que suelen revelar las marcas es mínima. Por ello, antes de ponernos en marcha vemos que el climatizador está conectado a 20° y

en modo Auto, que fuera hace 14°, que el vehículo tiene 9.612 kilómetros y que sus baterías están al 94 por ciento.

Como buen eléctrico, silencio total a baja velocidad, pero en cuanto pisamos el acelerador para ganar ritmo, un sonido artificial se nota en su habitáculo. Nada molesto ni extraño, en absoluto. Ese sonido acorde a la velocidad y a la posición del acelerador está realmente conseguido, y barajan la posibilidad de desactivarlo si el conductor lo desea en las unidades de producción.

Sorprende la suavidad que transmite y la ausencia de ruido para tratarse de un prototipo, y ofrece una capacidad

de aceleración sobrada. Y es que empezamos a habituarnos a eléctricos con potencias desmesuradas, cuando 105 kW –unos 143 CV– dan mucho de sí.

Pero lo que más llama la atención es lo fácil que será para el gran público habituado a un vehículo con cambio automático adaptarse al futuro MX-30, porque su dirección no es nada artificial, el acelerador es muy progresivo y el tacto del freno no es el de un interruptor. Todo ello ayuda a que te aclimates a las mil maravillas, y sea realmente agradable de conducir.

Mazda asegura que estudian incorporar unas levas –el prototipo no tenía– con

las que poder retener más o menos y así regenerar mayor energía en las frenadas. Pero si no las tiene no importa, porque el primer tramo del freno se hace con su motor eléctrico.

Usará el chasis del CX-30, pero con un subchasis en el que se ubican sus baterías. Al ir en una posición baja, su centro de gravedad está próximo al asfalto y eso repercute en una dinámica soberbia, pues disimula sus 157 centímetros de altura. Vira muy plano y se ayuda del sistema E-GVC Plus, que controla en tiempo real la potencia enviada a cada una de las ruedas delanteras.

Todo ello hará que el futuro MX-30 sorprenda para bien a sus conductores. Y eso nos lo transmitió esta 'mula' en los 26 kilómetros que recorrimos por serpenteantes carreteras de Portugal, con constantes aceleraciones, cambios de inclinación... Al finalizar, la carga de la batería se había reducido un 21 por ciento. Y si somos francos con estas primeras cifras medidas, eso se traduciría en una autonomía real de unos 124 kilómetros.

Son bastantes menos que

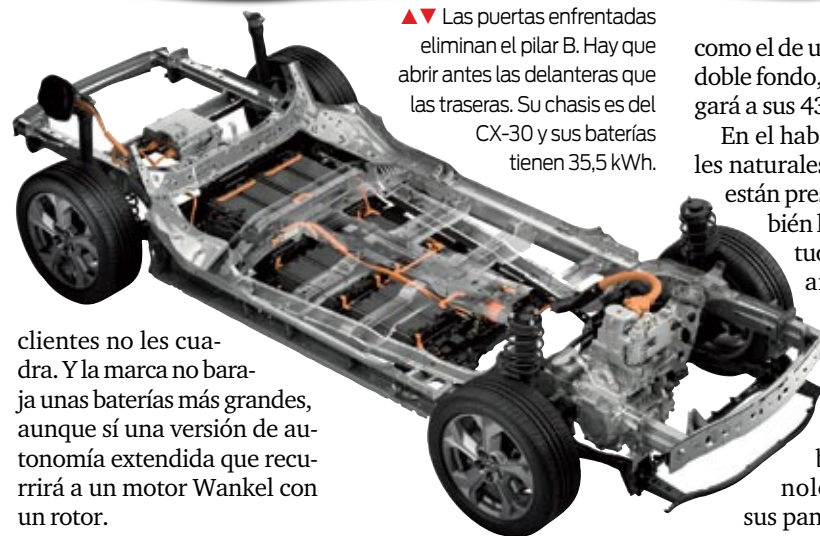
los 200 que anuncia Mazda, que tampoco son muchos, la verdad sea dicha, para lo que se ofrece hoy en día. Sus baterías de 35,5 kWh tienen sentido a la hora de analizar su ciclo de emisiones a lo largo de su vida útil –tendrá 8 años de garantía o 160.000 kilómetros, en los que aseguran al menos un 70 por ciento de su carga–, pero igual a muchos

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	ELÉCTRICO
Potencia máxima	105 kW (143 CV)
Par máximo	265 Nm (27,0 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	N.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395 / 1.795 / 1.570
Maletero (l)	N.d.
Neumáticos	215/55 R18
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de la batería	35,5 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Vel. máxima (km/h)	N.d.
Consumo mixto (Wh/km)	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	200
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	6,6 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	N.d.
Precios desde... (euros)	N.D.



▲▼ Las puertas enfrentadas eliminan el pilar B. Hay que abrir antes las delanteras que las traseras. Su chasis es del CX-30 y sus baterías tienen 35,5 kWh.



clientes no les cuadra. Y la marca no baraja unas baterías más grandes, aunque sí una versión de autonomía extendida que recurrirá a un motor Wankel con un rotor.

Si nos centramos en el MX-30 definitivo, decir que sorprenden sus puertas enfrentadas al más puro estilo RX-8, que obligan a emplear refuerzos adicionales en la carrocería al prescindir del pilar

B. Las delanteras se abren 82 grados, y 80 las traseras, facilitando el acceso a un interior que presenta unas plazas posteriores algo justas. Aseguran también que su maletero será

como el de un CX-30, pero sin doble fondo, por lo que no llegará a sus 430 litros.

En el habitáculo, materiales naturales como el corcho están presentes. Pero también hay tejidos respetuosos con el medio ambiente, plásticos reciclados,

no se emplean disolventes... Y aún así,

el MX-30 también es muy tecnológico, gracias a sus pantallas –una táctil de 7 pulgadas controla el climatizador–, entre otras muchas cosas.

Y aunque no hay precio definitivo, en Alemania son 33.990 euros para empezar a hablar.



# MANUAL Y CVT LOS CHALLENGE Y SPIRIT TIENEN CAMBIO MANU AL DE CINCO VELOCIDADES. LOS MOTION Y KAITEKI APUESTAN POR EL CVT



◀▶ El interior denota el paso del tiempo, pero la pantalla es ahora de 8 pulgadas. La tracción 4WD es exclusiva para los Kaiteki.



◀▶ El 2.0 MIVEC eroga 150 CV. Todos equipan faros Bi-LED de serie, que iluminan de cine.

## Energías renovadas

La firma de los tres diamantes da un nuevo impulso a su modelo de mayor éxito en nuestras fronteras, el ASX. Y es que este inteligente SUV ahora estrena imagen, tecnología y un motor 2.0 MIVEC de gasolina que vuelve a ofrecer tracción total. Y todo ello a un precio rompedor.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Aunque cueste creerlo, el Mitsubishi ASX es ya toda una institución con cerca de nueve años a sus espaldas. Y es que este actualizado SUV apareció en el año 2010, y desde entonces se han vendido cerca de 50.000 unidades en España, de forma que es el modelo de la firma nipona con mayor éxito dentro de nuestras fronteras. Y sólo es una pequeña parte de los 1,36 millones de ASX que se han vendido en los más de 90 países donde se ofrece.

Desde entonces, Mitsubishi no lo ha desatendido, y ahora lo vuelve a poner al día con un acertado 'lavado de cara', pues luce su ca-

racterístico Dynamic Shield en el frente, estrena detalles estéticos, pilotos LED, llantas de 16 y 18 pulgadas—estas últimas, de serie desde el acabado Motion—, nuevos colores como el Bronce Coffee o el Rojo Diamond... Pero lo más llamativo es que desde

el acabado más sencillo equipan faros Bi-LED. Además de climatizador, sensores de lluvia y luces, sensores de aparcamiento traseros, siete airbag, asistente de arranque en pendientes... Y es que el equipamiento del ASX es brillante. Y si subes de nivel,

llega a ofrecer absolutamente todo lo imaginable.

A pesar de sus contenidas dimensiones, su interior está aprovechado al milímetro, y presume de unas amplias plazas traseras y de un maletero más que correcto.

También ofrece un buen acabado y un puesto de conducción ordenado, presidido ahora—de serie desde el Spirit— por una gran pantalla táctil de 8 pulgadas—antes era de 7— con lo último en conectividad. Pero para disponer de navegador tenemos que sincronizar nuestro smartphone, y no hay un cargador inalámbrico.

Una importante incorporación a la gama ASX es la llegada de nuevo de la trac-

ción a las cuatro ruedas, todo un extra en seguridad tanto dentro como fuera del asfalto, pues presume de una altura libre al suelo de 190 milímetros y permite hacer 'pinitos' por caminos. Solo se ofrece con el acabado más alto y asociado a un cambio automático de variador, lo que encarece el producto—25.700 euros con descuentos—. Este sistema de tracción ofrece tres programas: 2WD,



▶ Su comportamiento dinámico es sensacional. El cambio CVT tiene modo secuencial y 'simula' seis marchas.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	2.0 MIVEC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Potencia máxima/rpm	150 CV/6.000
Par máximo/rpm	19,9 mkg/4.200
Tracción	Del. o 4WD
Caja de cambios	Man. 5v. / Aut. CVT
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	215/70 R16
Peso desde (kg)	1.430
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.365/1.770/1.640
Volumen maletero (l)	406 - 1.183
Capacidad depósito (l)	63
De 0 a 100 km/h (s)	10,2 (Aut: 11,7)
Velocidad máx. (km/h)	190
Consumo mixto (l/100 km)	7,1 (Aut: 7,8)
Emissiones CO <sub>2</sub> WLTP (g/km)	161 (Aut: 185)
Precios desde... (euros)	21.300

Auto y Lock. Y será una opción muy valorada también por quienes frecuenten carreteras nevadas.

Pero seamos realistas: probablemente las versiones de tracción delantera sean las más demandadas, y las dos primeras—Challenge y Spirit—recurren a un cambio manual de cinco velocidades, mientras que una opción interesante es la transmisión automática, que es del tipo CVT y la única que tuvimos ocasión de conducir.

Ahora el ASX se ofrece únicamente con un motor 2.0 MIVEC de gasolina, que

es el que emplea también el Outlander PHEV. Proporciona 150 CV de potencia—33 más que el anterior 1.6— y sus prestaciones son más que suficientes para el cliente tipo de estos vehículos.


En marcha resulta muy agradable y empuja con solvencia, pero es cierto que el cambio presenta un excesivo resbalamiento, que se reduce considerablemente en modo secuencial. Además, tiene unas sensacionales levas metálicas heredadas del desaparecido Lancer Evolution.

Sorprende su comportamiento, ayudado por una



suspensión posterior multibrazo; aunque la dirección se siente algo 'artificial' y requiere de continuas correcciones. No obstante, el conjunto convence de sobra, y además estrena nuevos sistemas de ayuda a la conducción como alerta por cambio de carril, frenada de emergencia frontal, luces de carretera automáticas...

Pero también es cierto que su consumo jamás bajará de 7,5 l/100 km, lo que Mitsubishi contrarresta con un precio de derribo, porque hay un descuento de 4.600 euros y parte de 16.700.

**PRECIO DESDE** **21.300 €**

 **EMISIONES DE CO<sub>2</sub> (NEDC): DE 154 A 167 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
 Regresa la tracción total. Calidad de acabado. Amplitud. Equipamiento completo. Dinámica.	 Una sola opción mecánica. Consumo real elevado. Cambio CVT mejorable. Veteranía.



# Híbrido y aventurero

Se pone a la venta la quinta generación del Subaru Forester, un funcional y espacioso SUV que aterriza exclusivamente con una mecánica híbrida que mejora sus prestaciones y el agrado mecánico. De paso, lo hace más eficiente y le garantiza la etiqueta 'ECO' de la DGT.

Julían Gamacho | jgamacho@motor16.com

El modelo de mayor éxito de la firma nipona en nuestro país estrena quinta generación, que además llega acompañada de una única

mecánica híbrida autorrecargable, la primera de este tipo que Subaru ofrece en el continente europeo.

El Forester no rompe moldes a nivel estético. Ni falta que le hace. Pero es cierto

que es completamente nuevo y que nace de la plataforma SPG. Toda una declaración de intenciones que comienza por ofrecer un interior inmenso, donde cinco adultos podrán viajar sin estrecheces.

Es más, su maletero tiene 509 litros, aunque prescinde de la rueda de repuesto, porque las baterías de iones de litio ocupan esa zona, cuando quizás podrían haberse colocado bajo los asientos posteriores.

Su puesto de conducción es cómodo, pero hay pequeños botones repartidos incluso por el techo –ahí va, por ejemplo, el que activa el asis-

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 BÓXER
Nº de cilindros	4, horiz. opuestos
Cilindrada (c.c.)	1.995
Potencia máxima/rpm	150 CV/5.600
Par máximo/rpm	19,8 mkg/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	12,3 kW (16,7 CV)
Par	66 Nm (6,7 mkg)
Potencia máxima total	N.d.
Par máximo total	N.d.
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática, CVT
Frenos del/tras.	Discos ventilados
Peso (kg)	1.731
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.625 / 1.815 / 1.730
Maletero (l)	509
Capacidad del depósito (l)	48
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	0,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,8
Velocidad máx. (km/h)	188
Vel. máxima en eléctrico	N.d.
Consumo mixto (l/100 km)	8,1
Emisiones CO2 (NEDC)	154 g/km
Emisiones CO2 (WLTP)	185 g/km
Tiempo de recarga	N.d.
Precios desde... (euros)	34.450



▲ Por dentro es inmenso. El sistema X-Mode tiene dos programas 'off road'. El cuero es exclusivo para los Executive Plus.



▲ El sistema híbrido se ha creado para trabajar con la tracción total. Suma 110 kilos, pero rebaja el centro de gravedad y logra una dinámica fabulosa para tratarse de un vehículo de 1,73 metros de alto. La batería es justa, con tan solo 0,6 kWh.

En 1997 aparece el primer Forester. Desde entonces se han vendido más de 3,7 millones de unidades en todo el mundo.



tente de carril-. Sorprende positivamente su calidad y su equipo de serie, pues hay de todo. Pero choca que el navegador 'tire' de nuestro smartphone o que ni el Executive Plus ofrezca retrovisor interior fotosensible.

Llega sólo con una mecánica híbrida, que para comenzar le proporciona la etiqueta

'ECO' de la DGT. Y eso a día de hoy es un gran aliciente. Subaru asegura, asimismo, que el ahorro de carburante es del 11 por ciento.

Esta combinación mecánica es suave y agradable en todo momento, además de proporcionar prestaciones bastante aceptables. Sí es cierto que el cambio Linear-

tronic revoluciona en exceso su motor bóxer atmosférico cuando queremos ganar velocidad, mientras que el eléctrico apenas añade 16,7 CV, que poco se notan, la verdad.

También es cierto que en modo secuencial su cambio gana muchos puntos, y podemos cambiar su gestión electrónica de Intelligent a Sport mediante un mando en el volante.

La hibridación de este Forester es bastante comedida, porque además sus baterías tienen 0,6 kWh –las de un Mild Hybrid tienen normalmente 0,4 y las de un Kona Hybrid, 1,56–. Es por ello que la autonomía en eléctrico es simbólica, mientras que apenas se pueden superar los 10

km/h sin que su corazón térmico se ponga en marcha.

A pesar de todo, el consumo real no se dispara, pero los 48 litros de su depósito saben a poco porque rondar los 8,5 l/100 km reales será la tónica habitual con este Forester, que presume de comportamiento dinámico. Su bajo centro de gravedad disminuye su altura, pues nos obsequia con un paso por curva sorprendente, mientras que la tracción Symmetrical All-Wheel Drive añade seguridad dentro y fuera del asfalto.

Y es que con 22 centímetros de altura libre al suelo presume de capacidad 'off road', ya que también estrena ahora un sistema X-Mode, con dos programas, para optimizar su tracción.

PRECIO DESDE **34.450 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub> (NEDC): **154 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Amplitud. Dinámica. Tracción total. Etiqueta ECO. Precio ajustado. Calidad. Seguridad.

DEBE MEJORAR

Sin rueda de repuesto. Cambio mejorable. Sistema híbrido algo básico. Depósito justo.



EYE SIGHT ESTE AVANZADO SISTEMA DE SEGURIDAD ES DE SERIE EN TODOS LOS FORESTER, QUE TIENEN CINCO ESTRELLAS EURONCAP

**DIÉSEL, GASOLINA Y UNA VERSIÓN HÍBRIDA ENCHUFABLE CON 218 CABALLOS. EL TOPE DE GAMA ES UN VARIANT CON 272 CABALLOS**

# En vanguardia



Renovación para el Passat con continuidad en lo estético y grandes novedades en el apartado tecnológico para que siga siendo referencia. Llega con dos carrocerías más la variante Alltrack, y hay versiones de combustión y un GTE híbrido enchufable con la bandera más eficiente.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El Passat es, con más de 30 millones de unidades vendidas a lo largo de su historia, la berlina de mayor éxito en el mundo y el segundo modelo más vendido de Volkswagen tras el mítico Golf. Por eso, acometer una renovación en un coche de tanto éxito debe dar un poco de vértigo. Aunque es verdad que como las berlinas clásicas no viven su momento más boyante, tal vez en Volkswagen no hayan tenido un estrés inaguantable. También es cierto que, como se trata de una renovación –no de una generación totalmente nueva– y de que la base con la que cuentan es magnífica, el trabajo de la marca ha sido, básicamente, añadirle los últimos avances para ponerlo al día. Y situarlo en lo más alto de su segmento. Porque si entre los particulares las berlinas no viven su época más animada, siguen siendo clave sobre todo para el mercado de las empresas y también

como imagen de marca. Con esas premisas, los cambios que recibe son profundos. No hay novedades muy aparentes en el diseño, ni en el interior; pero sí grandes avances tecnológicos, hasta convertir a este Passat en el más innovador de su historia. Se puede decir que ahora incorpora la máxima tecnología en cuanto a conducción autónoma y conectividad.

Si nos fijamos en ese apartado de la conducción autónoma, equipa los últimos avances de la nueva marca 'IQ.Drive' del Grupo Volkswa-

gen –encargada del desarrollo de todos los sistemas de asistencia–; entre ellos, es el primer Volkswagen que equipa el sistema Travel Assist. Basta con tocar un botón para que el coche se conduzca de manera semiautónoma casi a cualquier velocidad gracias al trabajo conjunto del Lane Assist y del ACC predictivo y el Asistente para Obras. Además, es el primer Volkswagen del mundo que cuenta con un volante capacitivo que permite no tener que llevar el volante fuertemente agarrado, sino que es sensible al tacto

del conductor. De esta manera acentúa las sensaciones de la conducción autónoma.

También hay muchas novedades en cuanto a conectividad: tiene conexión permanente a Internet gracias a una tarjeta e-SIM que permite disponer de todo tipo de servicios a bordo: navegación en tiempo real, además de los servicios del ecosistema 'Volkswagen We', que permite acceder a nueva información relevante para el conductor a través de los servicios móviles online. Y estrena un renovado Digital Cockpit con nuevas funciones, más configuraciones de pantalla...

Nuevo control por voz enriquecido con contenidos online o la posibilidad de utilizar algunos smartphones de Samsung como llave móvil para abrir y arrancar el coche son otras de las novedades.

No hay variación en la gama de carrocerías, con tres alternativas: sedán, familiar y la variante aventurera Alltrack. Se ofrece con cuatro niveles



▶ Cuenta con cuatro niveles de acabado, además de las versiones específicas GTE –híbrido enchufable de 218 caballos–, el aventurero Alltrack con estética 'off road' y el deportivo R-Line Performance. La amplitud interior es uno de sus puntos brillantes.



▶ Estrena cuadro digital y una gran pantalla central. El maletero en el Variant es enorme.



de equipamiento diferentes, el 'básico' denominado Passat, seguido por Business, Executive y R-Line, además de tres variantes que se distinguen del resto y tienen su acabado específico. Hablamos del crossover Alltrack, del GTE –la versión híbrida en-

chufable, mejorada con una autonomía eléctrica de 57 kilómetros y un motor de 218 CV– y, por último, de la versión R-Line Performance, tope de gama con su exclusivo estilo deportivo con pintura especial Gris Ceres y paquete Black de equipamiento, y que

cuenta con un motor de 272 caballos.

La gama mecánica ofrece variantes diésel con potencias de 120, 190 y 240 CV, y un nuevo motor 2.0 TDI Evo de cuatro cilindros y 150 CV que reduce de manera considerable las emisiones.

En gasolina, tres variantes TSI de 120, 190 y 272 CV. A ellos se suma el mencionado GTE, con 218 CV, 57 kilómetros de autonomía eléctrica y la etiqueta 0 de la DGT. Tracción delantera o 4Motion y cambio manual de seis marchas o el automático DSG de siete velocidades completan las alternativas mecánicas.

Y el resultado es tan 'redondo' y agradable como siempre. Probamos un Passat con motor TDI de 190 caballos y cambio DSG. Tanto por amplitud como por aplomo en marcha, prestaciones, confort, consumos y agrado de conducción, es un modelo absolutamente recomendable y sigue conquistando por su equilibrio. Ese con el que ha cautivado a más de 30 millones de usuarios en todo el mundo.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 TSI SEDAN	2.0 TSI SEDAN	2.0 TSI 272 VARIANT	2.0 TDI 150 SEDAN	2.0 TDI 190 VARIANT	2.0 TDI 240 VARIANT
Disposición	Delantero transvers.	Delantero transvers.	Delantero transvers.	Delantero transvers.	Delantero transvers.	Delantero transvers.
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.984	1.984	1.968	1.968	1.968
Potencia máx. (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000	190 / 4.200-6.000	272 / 5.500-6.200	150 / 3.000-4.200	190 / 3.500-4.000	240 / 4.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.000	32,6 / 1.500-4.100	35,7 / 2.000-5.400	36,9 / 1.600-2.750	40,8 / 1.900-3.300	51,0 / 1.750-2.500
Tracción	Delantero	Delantero	Total	Delantero	Total	Total
Caja de cambios	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Aut. 7 vel.	Aut. 7 vel.	Man. 6 vel./Aut. 7 vel.	Aut. 7 vel.	Aut. 7 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Neumáticos	215/60 R16	235/45 R18	N.D.	215/55 R17	215/60 R16	N.D.
Peso (kg)	1.425	1.530	1.645	1.550	1.590	1.770
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.873 / 1.832 / 1.483	4.873 / 1.832 / 1.483	4.889 / 1.832 / 1.516	4.873 / 1.832 / 1.483	4.889 / 1.832 / 1.516	4.889 / 1.832 / 1.516
Volumen maletero (l)	586 - 1.152	586 - 1.152	650 - 1.780	586 - 1.152	650 - 1.780	650 - 1.780
Capacidad depósito (l)	66	66	66	59	59	59
De 0 a 100 km/h (s)	8,7	7,5	7,5	7,9	8,0	6,8
Velocidad máx. (km/h)	220	238	250	236	233	239
Consumo mixto (l/100 km)	5,2	6,3	6,3	4,5	5,1	5,9
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	118	143	143	117	133	157
Precios desde... (euros)	30.600	38.970	49.770	33.680	43.700	51.980

PRECIO DESDE **30.600 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **117 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA DEBE MEJORAR

<p>Comportamiento dinámico. Consumo ajustado. Versión GTE con etiqueta 0</p>	<p>Línea continuista. Pantalla pequeña en las versiones de acceso. Sonoridad en los diésel.</p>
--	---



PRECIO DESDE **101.900 €**

EMISIONES OFICIALES: DESDE **155 G/KM**

**PRIMERAS IMPRESIONES**

**NOS GUSTA**

**+** Acabado. Rendimiento dinámico. Tecnología. Prestaciones. Confort interior

**DEBE MEJORAR**

**-** Plaza central trasera. Visibilidad posterior. Maletero solo correcto. Precio

## Gran deportivo

El día que se inventó el coupé de cuatro puertas, los cabrio y coupés clásicos pasaron a mejor vida. Con este Serie 8, BMW lo certifica.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Adiós a los contorsionismos de antaño, con los clásicos cabrios y coupés de tres puertas. Desde que se inventaron los sedán coupé ya no es necesario 'sufri' para disfrutar al volante de la máxima deportividad. El nuevo Serie 8 Gran Coupé, que acabamos de probar en los alrededores de San Sebastián, en espectaculares parajes y carreteras de montaña, es buen ejemplo. Con una imponente y elegante carrocería de más de cinco metros de longitud y tres metros de distancia entre ejes garantiza una gran amplitud en

el habitáculo, sobre todo en unas plazas traseras que no tienen que envidiar –salvo en altura al techo– a las del BMW Serie 5 o Serie 7.

Se viaja a todo confort y 'a toda máquina' pues nada tiene que envidiar en cuanto a deportividad a sus hermanos de la familia 8. Cambio automático Steptronic Sport de 8 velocidades, tracción integral, diferencial M Sport,

suspensión adaptativa M con amortiguadores controlados electrónicamente, dirección activa integral, estabilización activa antibalanceo incluida en la opcional suspensión adaptativa M Professional o un sistema de frenos que equipa pinzas delanteras fijas con cuatro pistones y pinzas traseras flotantes mono-pistón son elementos que garantizan esa deportividad. Y también una gama de motores de hasta 530 caballos con unas prestaciones a la altura, pero también con unos consumos más que razonables. Durante la presentación hemos podido probar la versión diésel, que con sus 320 caballos y su gran efi-

ciencia ofrece una combinación ideal entre prestaciones, rendimiento y consumo. Se mueve con gran agilidad y con un empuje permanente gracias a este motor con un par que está disponible desde solo 1.750 revoluciones, pese a los más de cinco metros que mide y los 2.000 kilos que pesa. Por su tamaño no casa muy bien con las estrechas carreteras por las que nos movemos y está más indicado para carreteras y autovías de buen firme, donde demuestra que es un rodador incansable y solventa adelantamientos en un abrir y cerrar de ojos.

Un último detalle para valorar lo mal que lo van a pasar, frente a él, sus hermanos de gama, porque este Serie 8 Gran Coupé que, evidentemente no es barato, cuesta unos 5.000 euros menos que el Coupé y unos 13.000 euros menos que el Cabrio.



◀ Líneas poderosas y más de cinco metros de coche... el Serie 8 Gran Coupé impresiona.

### FICHA TÉCNICA

MOTOR	840i/840i xDrive	M850i xDrive	840d xDrive
Disposición	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal	Delant. longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	8, en V	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.998	4.395	2.993
Potencia máxima/rpm	340/5.000-6.500	530/5.500-6.000	320/4.400
Par máximo/rpm	51/1.600-4.500	76,5/1.800-4.600	69,3/1.750-2.250
Tracción	Trasera/Total	Total	Total
Caja de cambios	Auto 8 vel.	Auto 8 vel.	Auto 8 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.	Disc. vent./Disc. vent.
Neumáticos	245/45 R18-275/40 R18	245/35 R20-275/30R20	245/45 R18-275/40 R18
Peso (kg)	1.875/1.930	2.070	2.000
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.082/1.932/1.407	5.082/1.932/1.407	5.082/1.932/1.407
Volumen maletero (l)	440	440	440
Capacidad depósito (l)	60	60	60
De 0 a 100 km/h (s)	5,2/4,9	3,9	5,1
Velocidad máx. (km/h)	250	250	250
Consumo mixto (l/100 km)	7,2/7,5	9,9	5,9
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	164/171	226	155
Precios desde... (euros)	<b>101.900/105.900</b>	<b>137.100</b>	<b>109.300</b>



▲ Deportivo interior marcado por la elegancia. Acabados de gran calidad y buen espacio atrás, con asientos individuales en opción.

# GRAN AUTO

## INFORMACIÓN Y PASIÓN POR EL AUTOMÓVIL

# GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

### LOS SUV NOS CONQUISTAN

Todas las claves para elegir entre 150 modelos  
• MÁS DE 36.000 DATOS



YA EN TU KIOSCO **SOLO 3€**

- Los 150 SUV a la venta en España
- Más de 36.000 datos técnicos
  - SUV frente a turismos
  - Comparativa de consumos de 8 tecnologías diferentes
  - Todas las novedades que vienen

ENTREVISTA A JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS  
«¿Está bien hablar de 2040 pero tenemos que hablar de 2023, 2025... Y dar confianza»

PIRERAS  
Audi Q4 Sportback, Kia XCeed, Hyundai Tucson 48V. Y además Audi e-tron frente a Mercedes EQC

COMPARATIVA DE CONSUMO  
Medimos el gasto real de ocho SUV con ocho tecnologías diferentes

SUV FRENTE A TURISMOS  
Seat Arona/Seat, Renault Kadjar/Megane, Peugeot 5008/508 SW ¿Cuál victoria más?



PRECIO	25.610 €	
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : <b>222 G/KM</b>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
	CONSUMO	*****
PRECIO	*****	

<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<b>NOS GUSTA</b>	<b>DEBE MEJORAR</b>
Equipamiento. Precio muy competitivo. Etiqueta ECO de la DGT. Autonomía. Amplitud en tercera fila. Garantía.	Volante regulable solo en altura. Frenada mejorable. Sin ADAS. Limpialuneta trasero de una velocidad.

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

Los españoles tenemos una tendencia natural a despreciar sistemáticamente, y de partida, todo producto que lleve el sello 'Made in China'. Sobre todo por la imagen que han dejado y dejan en nuestro subconsciente los productos de calidad baja y muy baja que comercializan las tiendas o bazares chinos, que crecen como setas incluso en los barrios más elitistas. Sin embargo, no podemos obviar que de las fábricas chinas también salen productos de alto nivel. Con calidad como la que tiene un iPhone, una cartera de Loewe, innumerables prendas de ropa o calzado de marcas de élite o, centrándonos ya en productos de allí, marcas tan globales, fiables y exitosas como Lenovo, Haier, Huawei o Xiaomi. Y es que cada vez está más claro que la calidad no viene garantizada por el país donde se produce determina-

do producto, sino por la marca que respalda todo el proceso de desarrollo y fabricación.

Y en este caso, el DSFK 580 pertenece al gigante chino de la automoción Dongfeng, primera marca registrada en la industria automotriz china, que además figura entre las 500 más prestigiosas del mundo. Dongfeng Motor Corporation es uno de los mayores grupos automotrices del mundo, teniendo en la actualidad unos activos totales por valor de casi 30.000 millones de euros y 176.000 empleados. Dongfeng es allí accionista mayoritario de PSA (Peugeot, Citroën y Opel). Y también productor exclusivo de Peugeot, Citroën, Nissan, Kia y Honda para el mercado chino. Así que parece que esta gente sabía lo que hacía cuando diseñaron, desarrollaron y construyeron este SUV de 4,7 metros de longitud –lo que un Volkswagen Tiguan Allspace– con siete plazas y una lista interminable de sorpresas buenas, y otra lista algo más pequeña de fallos sin explicación, sobre todo por lo poco que habría costado solucionarlos. Es el caso de un limpiacristales trasero de velocidad fija y no intermitente, un volante regulable solo en altura –que no condiciona excesivamente la postura–, la ausencia del dato de autonomía en el ordenador de viaje o la radio sin RDS –la pantalla no muestra el nombre de la emisora sintonizada–. Sinceramente son defectos que no entorpecen la conducción ni tienen mucho peso en el veredicto final, pero ensombrecen



▲ La transformación a GLP se hace en España manteniendo la garantía del coche. Tiene etiqueta ECO.

# Made in China

Pero de buen rollito. Porque el DSFK 580 es un coche chino que mete miedo a sus rivales de fabricantes modestos gracias a su equipamiento, su versatilidad, su tecnología de marca y un precio muy competitivo. Digamos que el todocamino probado es el primer modelo chino que se acerca de una manera más clara a las exigencias del cliente europeo. Y esto no ha hecho más que empezar.



## LA CLAVE

amas@motor16.com

*Grata sorpresa la que nos hemos llevado con este SUV diseñado, desarrollado y construido en China por el gigante del automóvil Dongfeng. Salvo importantes ausencias en cuanto a ayudas a la conducción e infoentretenimiento, pocos pueden dar tanto por 25.000 euros. Incluida la etiqueta ECO y sus 7 años de garantía.*



◀ El espacio disponible en el maletero es espectacular, tanto con dos como con cinco plazas ocupadas. Y con las tres filas de asientos en uso, poca cosa, como en todos los SUV de siete plazas.



▼ El motor 1.5 Turbo es de origen Mitsubishi y rinde 146 caballos de potencia. El consumo real es razonable.



**CONSEGUIDO  
LOS DISEÑADORES  
ITALIANOS DEL DSK  
HAN LOGRADO UN COCHE  
MUY PROPORCIONADO  
Y AERODINÁMICO. MUY  
EUROPEO  
TODO UN LUJO  
MUY BUEN ASPECTO  
Y MÁS CALIDAD DE LA  
ESPERADA. AUNQUE  
EL SISTEMA DE  
INFOENTRETENIMIENTO  
DEBERÍA ACTUALIZARSE**



◀ El mando del gas GLP, junto al cambio, permite pasar de gas a gasolina en cualquier momento, aunque por defecto siempre arranca usando gas.



▲ De serie, el DFSK 580 ofrece asientos de piel muy cómodos y detalles de modularidad muy interesantes, como el asiento de la segunda fila desplazable o los respaldos reclinables. El piso carece de túnel central y el espacio en la tercera fila resulta magnífico, aunque el acceso es regular.



▲ Cambio automático de variador CVT con carril secuencial, freno de mano con mando eléctrico y ruleta de control. El acabado, impecable.

un poco, sin merecerlo, la imagen del conjunto.

Sin embargo, la lista de aspectos positivos se impone, más por el hecho de verlos asociados a un todocamino de marca china –lo reconozco, inicié la prueba con algunas ideas preconcebidas– que por su innovación. Y es que este acabado Intelligent lleva todo lo que estamos acostumbrados a ver –y a pagar aparte– en un coche europeo: faros Full LED, techo de cristal panorámico, freno de estacionamiento eléctrico, cámara de 360°, sensores de lluvia y luces, intermitentes dinámicos, climatizador automático,

asientos de piel... Y casi todo funciona a la perfección, salvo un climatizador que a veces no entiende bien la temperatura seleccionada. El DFSK 580 no solo tiene un interior de buen aspecto y un diseño europeo y atractivo, sino que los ajustes son buenos y no parece que el coche vaya a tener un envejecimiento prematuro. Además, más de 200 puntos del coche han sido sometidos a un profundo trabajo de reducción de vibraciones y ruidos (NVH); y se nota. Se nota la insonorización del habitáculo y la ausencia de ruidos aerodinámicos, logrando una atmósfera refinada de alto de gama.

Y cuando toca hablar de espacio, el SUV chino ofrece para dar y tomar; incluso en una tercera fila en la que no suelen sobrar centímetros, un adulto de 1,86 cabe perfectamente sin hacer contorsionismos, con suficiente confort como para emprender un viaje sin importar lo que dure. Cuando se abaten, esos dos asientos dejan una superficie de carga imponente de entre 765 y 835 litros, superior a la de cualquier rival de su clase. Su punto débil, como en prácticamente todos los modelos de siete plazas, es el acceso al 'gallinero', porque el asiento de la segunda fila no suele ofrecer

una solución demasiado práctica de acceso al plegarse.

El motor del DFSK 580 es un 1.5 Turbo de origen Mitsubishi muy voluntarioso y eficiente, que en este caso se aprovecha del montaje, en segunda fase, de un sistema de gas licuado del petróleo GLP que permite reducir el coste por kilómetro en carburante y aumentar considerablemente la autonomía del coche: hasta más de 1.000 kilómetros sin buscarlo, y más de 1.200 siendo cuidadosos con el acelerador y conduciendo la mayor parte del tiempo fuera del entorno urbano. Y según nuestras mediciones, recorrer 100



◀ En el DFSK 580 prima sobre todo el confort, pero este SUV se defiende bien cuando llegan las curvas. Inclina y balancea más de lo normal, pero siempre va por su sitio.

kilómetros con gas en el DFSK 580 en recorrido mixto costaría 7,30 euros, mientras que al hacerlo con gasolina la cifra subiría a 11,30: 4 euros de ahorro cada 100 kilómetros.

El motor mueve bien el conjunto asociado a un cambio de variador CVT con seis

marchas programadas y bastante resbalamiento –más antipático que penalizado– al acelerar con fuerza, lo que es habitual en este tipo de cajas. Pero se agradece el modo secuencial de la palanca –no dispone de levas–, el modo hielo y el hecho de que el consumo

se mantenga a raya en condiciones favorables a pesar del peso. Además, sin ser un tiro, este motor de casi 150 CV permite que nuestro protagonista se mueva con más agilidad de la esperada. Y pese a los balanceos propios de una suspensión diseñada para agradar y mimar los riñones de sus ocupantes, el coche, una vez apoyado, negocia las curvas con facilidad y por su sitio, aunque sin la calidad de pisada y el aplomo de cualquier SUV europeo de siete plazas.

A pesar de la ausencia total de las ayudas a la conducción más modernas, el SUV chino tiene un precio muy compe-

titivo. Además, financiando un mínimo de 19.000 euros en la compra, el importador asume una garantía de 7 años o 100.000 kilómetros, una muestra más de la confianza que tienen en su producto gracias a lo que ha avanzado la industria automovilística china en los últimos cinco años. Y es que además de mejorar notablemente sus procesos de fabricación, los fabricantes chinos están aprendiendo rápidamente a venderse al exterior, logrando cambiar la percepción del público al ofrecer, ahora sí, una buena imagen, una calidad muy lograda y precios muy competitivos.

## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>1.5 TURBO</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	No
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Inyección directa por conducto común. Turbo variable. Intercooler
Potencia máxima (CV/rpm)	146 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	21,4 / 4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 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)	11,0
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 barra de torsión, muelles y amortiguadores.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	225/60 R17
Marca	Chao Yang
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.510
Capacidad depósito gasoli. (l)	58
Capacidad depósito GLP (l)	55
Número de plazas	7

### EQUIPAMIENTO

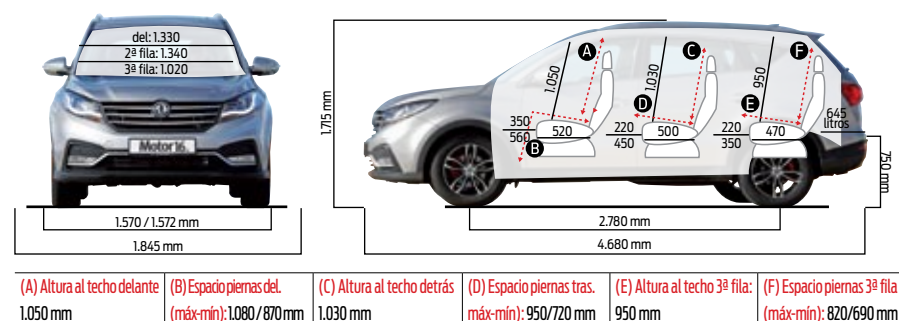
	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Selector de modos de conducción		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 9 pulgadas	▲		
Faros Full LED	▲		
Regulador de velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Tapicería de piel	▲		
Aparcamiento asistido		▼	
Navegador	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
Techo de cristal panorámico	▲		
Limpia trasero de una velocidad	▲		
<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 360 grados	▲		
Ayuda de salida en pendiente	▲		
Llamada de emergencia e-Call		▼	
Vigilancia de ángulos muertos		▼	
Intermitentes LED dinámicos	▲		

### PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 590. Adaptación a GLP: 1.615 (ya incluido en el precio de 25.610 euros del modelo probado).



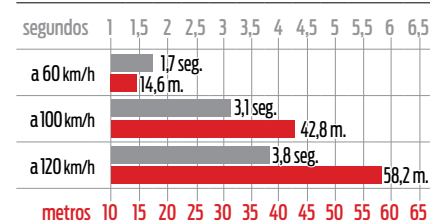
### MEDIDAS



### BANCO DE PRUEBAS

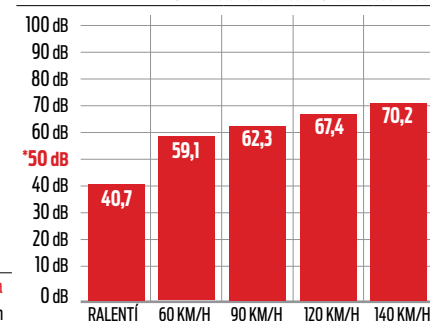
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	190 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	18,4
De 0 a 50 km/h	4,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	11,4 (n.d.)
Recorriendo (metros)	174
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,3
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1
De 80 a 120 km/h en D	7,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
<b>CONSUMOS</b>	
<b>EN CIUDAD</b>	l/100 km
A 22,0 km/h de promedio (gasolina)	9,5
A 22,0 km/h de promedio (GLP)	10,9
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero (gasolina)	7,2
A 90 km/h de crucero (GLP)	8,8
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero (gasolina)	8,2
A 120 km/h de crucero (GLP)	9,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,4 (gasolina) / 10,0 (GLP)
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos (gasolina)	690
Kilómetros recorridos (GLP)	550
<b>CONSUMOS OFICIALES NEDC</b>	
Consumo combinado	7,3
Emissiones CO <sub>2</sub> NEDC (g/km)	222

### FRENOS



### SONORIDAD

\* Umbral de conversión: 50 dB. Umbral del dolor: 140 dB



## EN COMPARACIÓN CON...



	DSKF 580 1.5 TURBO CVT INTELLIGENT 7 PLAZAS GLP	NISSAN X-TRAIL DIG-T DCT 4X2 N-CONNECTA 7 PLAZAS	MAHINDRA XUV500 FWD W10 7 PLAZAS	SSANGYONG REXTON D22 DTR 4X2 PREMIUM 7 PLAZAS
Precio	25.610 euros	34.000 euros	26.350 euros	36.600 euros
Cilindrada	1.498 cc	1.332 cc	2.179 cc	2.157 cc
Potencia	146 CV / 5.500 rpm	159 CV / 5.500 rpm	140 CV / 3.750 rpm	181 CV / 4.000 rpm
Par máximo	21,4 mkg / 1.750 rpm	27,6 mkg / 1.800-3.250 rpm	24,5 mkg / 1.600 rpm	40,8 mkg / 1.400-2.800 rpm
Cambio	Automático CVT, 6 velocidades	Aut. doble embrague, 7 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Trasera
Consumos	7,3 l/100 km (NEDC)	8,3 l/100 km (WLTP)	7,2 l/100 km (NEDC)	7,7 l/100 km (WLTP)
Emissiones	222 g/km CO <sub>2</sub> (NEDC)	150 g/km CO <sub>2</sub> (NEDC)	190 g/km CO <sub>2</sub> (NEDC)	198 g/km CO <sub>2</sub> (NEDC)
Autonomía	1.344 kilómetros (Gasolina+GLP)	722 kilómetros (WLTP)	975 kilómetros (NEDC)	910 kilómetros (WLTP)
Vel. máxima	190 km/h	198 km/h	180 km/h	185 km/h
0 a 100 km/h	11,4 segundos (sin dato oficial)	11,5 segundos	12,5 segundos	N.d.
Maletero	765-835 / 2.005-2.065 litros	135 / 445 / 1.877 litros	93 / n.d. / 1.512 litros	236 / 641 / 1.806 litros
Dimensiones	4.680 / 1.845 / 1.715 mm	4.690 / 1.820 / 1.710 mm	4.585 / 1.890 / 1.785 mm	4.850 / 1.960 / 1.825 mm
Batalla	2.780 mm	2.705 mm	2.700 mm	2.865 mm
Diámetro giro	11,0 metros	11,2 metros	10,4 metros	11,0 metros
Depósito comb.	58 litros (+55 de GLP)	60 litros	70 litros	70 litros
Peso	1.510 kilos	1.485 kilos	1.860 kilos	2.095 kilos

A favor	Mejor equipado con diferencia que Mahindra y SsangYong, y se acerca al Nissan, aunque por mucho menos precio. Además, puede usar GLP, lo que permite hablar de unos costes de utilización mucho menores. Es muy amplio y el motor cumple.	Del grupo es el que cuenta con el mayor despliegue en seguridad y sistemas de ayudas a la conducción, la mayor calidad de fabricación y el comportamiento más refinado y eficaz. Además, recurre a un cambio automático con sistema de doble embrague muy rápido.	Es el que tiene menos longitud del cuarteto y sin embargo presume de una habitabilidad notable. Tiene un precio interesante. El motor diésel es resolutivo y voluntarioso. Y se beneficia de un equipamiento muy completo, aunque no llega al nivel del DSKF.	El Rexton no se vende con motor de gasolina porque por peso no sería lógico. Así que al ser diésel el consumo se mantiene en unas cifras razonables. Es el único con tracción trasera del grupo, lo que le otorga un tacto de conducción diferente y más divertido.
En contra	Frena justo por los neumáticos Chao Yang M+S. Carece de ayudas a la conducción ADAS. El CVT de Honda tiene el antipático resbalamiento propio de estos cambios. Y al infoentretenimiento le hace falta una actualización, que está al caer.	Cuesta 8.390 euros más que nuestro protagonista sin GLP, etiqueta ECO ni los 7 años de garantía que sí ofrece el DSKF. Es más largo que el chino, pero la tercera fila de asientos no tiene tanto espacio. Y al no poder usar GLP no tiene ni etiqueta ECO, ni los gastos del DSKF, ni su autonomía.	Su sistema de frenos es bastante limitado. No ofrece cambio automático, y el manual de serie tiene un tacto de palanca algo pastoso. Sólo existe en diésel, lo que lleva aparejado una rumorosidad elevada. La dirección es muy lenta. No hay versión GLP.	Es el más caro de los cuatro modelos comparados, lo que se justifica por su mayor tamaño y potencia. Pero su peso se dispara hasta los 2.095 kilogramos, y las inercias en carreteras de curvas son pronunciadas. Sus prestaciones, además, no son para tirar cohetes.

## EL DETALLE

### GRUPO INVICTA Movilidad sostenible

Invicta nace como respuesta a la demanda por parte de la sociedad de un modelo de movilidad sostenible y respetuoso con el medio ambiente. Se trata de una marca de automoción con productos cien por cien eléctricos, alineados en dos gamas: Invicta C-EV –vehículos industriales eléctricos con capacidades de carga y utilidades de espectro completo– e Invicta P-EV

a la movilidad de pasajeros... Invicta también importa las marcas DSKF –modelos iX5 y 580– y DR –DR3, DR4, DR5 y DR6–, que recurren al GLP para contribuir a la sostenibilidad del planeta y la movilidad por el centro de las ciudades con la etiqueta ECO. DSKF tiene actualmente 40 puntos de venta en España, y Autoferbar es uno de los que ha apostado con más fuerza por esta gama de modelos.

## SI ME LO QUIERO COMPRAR

**COSTE POR KILOMETRO**  
 Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,46 euros/km. Coste km total: 0,57 euros/km.

**SEGURO**  
 Seguro a terceros: 129,00 euros/año. Seguro a todo riesgo: 259,00 euros/año con franquicia de 200 euros.

Seguros contratados en Génesis Poliza VIP por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de 20 años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

**DATOS DEL COMPRADOR**

**DSKF**  
 Importador: Grupo Invicta. Avenida Cerro del Águila, 21. 28704 - San Sebastián de los Reyes, Madrid. Tlf: 601629111.

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

**GARANTÍA**  
 Siete años o 100.000 kilómetros  
[www.dfskmotors.es](http://www.dfskmotors.es)

**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 26.200 EUROS**

**PLANTEAMOS LA PRUEBA COMO UN VIAJE DE MADRID A VALLADOLID, PASANDO POR SEGOVIA. FUE AL AZAR... Y NO HAY GNC EN LA ZONA**

# Con etiqueta ECO y argumentos dispares



Los motores de GNC, como el usado por el Skoda Octavia, batan récords de ahorro por su rendimiento y el bajo precio de ese gas, pero la red de estaciones crece muy despacio y repostar exige a veces una logística compleja. Todo lo contrario que con un híbrido autorrecargable como el Toyota Corolla, económico también, capaz de circular sin emisiones en cortos trayectos y que permite una conducción más despreocupada.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Sabrán nuestro lectores más fieles que desde que empezaron a aparecer modelos capaces de funcionar con gas natural comprimido, en Motor16 hemos sido férreos defensores de una tecnología que garantiza la circulación con unos costes de risa, tanto por el asequible precio del GNC –poco más de 0,90 euros por kilo, aunque hay estaciones más baratas– como por el bajísimo consumo que procura: entre 3,7 y 4,0 kg/100 km

de media, en el caso del Skoda Octavia G-Tec que nos ocupa. Sin embargo, las evoluciones recientes nos han dejado un poco fríos, porque al aumentarse la capacidad de carga de gas con nuevos tanques se ha tenido que reducir el depósito de gasolina –en los primeros modelos de GNC se conservaba el depósito original–, lo que convierte en un severo problema la pobre red de estaciones de gas natural en nuestro país. Una red, además, que crece más lentamente de lo previsto, afectando a la libertad de movimientos del usuario

por nuestra ‘piel de toro’ y aumentando el encasillamiento de los modelos de GNC como vehículos urbanos, donde hay una red de estaciones más densa y podemos sacar provecho a la etiqueta ECO. Etiqueta, por cierto, que comparte el segundo protagonista de este enfrentamiento, que es el nuevo Toyota Corolla en su versión 125H, con tecnología híbrida autorrecargable. Como en ambos casos hemos optado por las interesantes carrocerías familiares –Combi en el checo y Touring

Sports en el japonés–, quisimos complementar nuestra prueba con un viaje ‘realista’ para después sacar conclusiones de nuestra experiencia. Pero describamos primero a los contendientes, que además de coincidir en su ecológica etiqueta apuestan por precios similares, inferiores a 28.000 euros en el caso de las versiones básicas, y mucho menos si tenemos en cuenta descuentos: por 22.952 euros sale ahora el Octavia Combi 1.5 TGI menos equipado y por 23.400 el Corolla 125H Touring Sports de acceso. Y

**LA CLAVE**  
pmartin@motor16.com

*Nos gusta el Octavia Combi, y también el rendimiento de esta versión G-Tec de gas natural con etiqueta ECO. Pero el Corolla Touring Sports con mecánica híbrida 125H también es ECO, también gasta poco en ciudad y anda de manera correcta. Y vence aquí por su mayor maletero y su mejor adaptación al uso diario promedio.*

ambos coinciden también en tamaño exterior: 4,67 metros el Skoda y 4,65 el Toyota. Es decir, que los obsesionados con el estacionamiento en la gran ciudad o en esas ‘mini’ plazas que sufrimos en ciertos garajes no tienen ahí mo-

**SKODA OCTAVIA 1.5 TGI**

PRECIO **27.980 €**

Emissiones oficiales: **96 g/km (NEDC)**

**NOS GUSTA**

- + Prestaciones. Amplitud en la segunda fila. Consumo bajo y GNC muy barato. Consumo poco sensible al uso.

**DEBE MEJORAR**

- Pérdida de maletero por los tanques de gas. Red estaciones de GNC. Autonomía más justa. Gastos: revisiones e ITV.



▲ Como los tanques de GNC están bajo el maletero, el escape del Octavia no va en la zaga, sino delante de la rueda trasera izquierda, lo que puede molestar algo.

**TOYOTA COROLLA 125H**

PRECIO **27.850 €**

Emissiones oficiales: **76 g/km (NEDC)**

**NOS GUSTA**

- + Agrado a ritmo normal. Consumo en ciudad. Puede circular sin emisiones. Maletero enorme. Menos gastos.

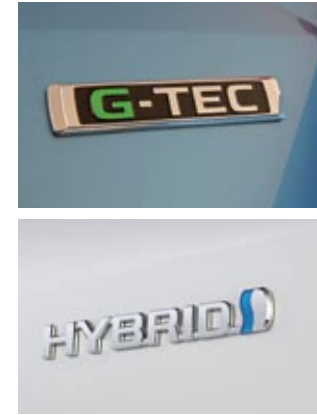
**DEBE MEJORAR**

- Plazas traseras más estrechas. Prestaciones en carretera. Consumo a ritmo ‘vivo’. Sonoridad en aceleración.



▲ La batería del Corolla va debajo de la banqueta trasera, y eso permite ofrecer un gran espacio extra bajo el maletero. En total, 598 litros, por los 480 del Skoda.

tivo para inclinarse por uno o por el otro. Lo que ocurre es que sus tres tanques de gas natural ocupan bastante, de modo que bajo el suelo del maletero no hay doble fondo y eso limita a 480 litros el volumen para equipaje. ¿Suficiente? Es probable, pero un Octavia Combi normal tiene 610 litros, y el Corolla TS que aquí probamos presume de 598 litros, pues bajo el plano de carga encontramos un doble fondo que más podríamos llamar ‘segundo maletero’... o ‘sótano’. En el habitáculo no hay di-



▲ Gas natural comprimido contra híbrido autorrecargable. La pobre red de estaciones de GNC en España perjudica al Skoda de gas.

ferencias abismales entre los dos coches, aunque unas cosas con otras el Skoda resulta ligeramente más amplio. No en las plazas delanteras, donde el Toyota es ligeramente más holgado, pero sí en la segunda fila, donde el checo tiene más espacio para las rodillas y bastante más anchura que el japonés. A cambio, el túnel central del Corolla apenas molesta al ocupante central, mientras que sí lo hace el del Octavia. Y por calidad de terminación y materiales, si hablamos de empate acabamos antes y somos justos.



# EN CARRETERA LAS PRESTACIONES DEL SKODA SON SUPERIORES, Y GASTA MENOS. PERO SU AUTONOMÍA ES JUSTA Y REPOSTAR COMPLICA



▲ Son dos modelos con etiqueta ECO, y eso les da muchas ventajas económicas y de accesibilidad en las grandes ciudades. Y cuando salen a carretera, ambos tienen potencia suficiente para mover carrocerías familiares con mucho espacio de carga, aunque el Octavia va algo más 'sobrado'.

Nos ponemos en marcha y ya desde los primeros metros notamos diferencias, porque el Corolla híbrido puede circular a baja velocidad animado sólo por su motor eléctrico de 72 CV –en esas circunstancias la batería da para uno o dos kilómetros de ciudad–. Pero es que, además, el modelo de Toyota va recargando su batería constantemente –si ponemos el cambio en modo B lo hace con más fuerza de retención–, de manera que genera y gasta, genera y gasta... De ahí ese consumo urbano récord que le medimos en el test a ritmo 'relajado' –el que practican cada vez más conductores–, pues 3,1 l/100 km es poquísimos. Y con una conducción más 'viva' subió a 4,7 litros de media urbana, lo que sigue siendo poco. Además, en el Corolla 125H podemos elegir entre tres programas de conducción –Eco, Normal y Sport–, cosa que no podemos hacer en su rival, que parece ir siempre en Eco porque a veces hay que acelerar con fuerza para que empuje más o reduzca de marcha.

¿Quiere eso decir que el Skoda anda menos? Pues desde luego que no, porque parte de un motor 1.5 TGI turboalimentado y se ayuda de un cambio automático DSG7 de doble embrague de personalidad más deportiva. Y con modo Sport –sólo afecta a la respuesta de la transmisión– y levas en el volante. Así las co-

sas, el Octavia G-Tec se impone al Corolla 125H al acelerar desde parado o cuando realizamos un adelantamiento en carretera: de 80 a 120 km/h requiere 7,0 segundos, por los 8,9 del híbrido japonés, dotado de un motor de gasolina 1.8 muy eficiente pero sin turbo –esa labor de 'sobrealimentación' la ejecuta el motor eléctrico– y con un cambio de variador CVT idóneo para movernos tranquilos y pa-

ra ahorrar, pero que se lleva peor con los ritmos dinámicos, pues cuando aceleramos con fuerza revoluciona claramente el motor sin que la potencia llegue con contundencia.

Puestos a citar incomodidades, hablaremos de una muy curiosa en el Skoda, en el que a coche parado, y con el motor encendido, a veces se meten los gases de escape si las ventanillas izquierdas –o las puertas– están abiertas, ya que la

salida del tubo va debajo de la segunda fila, descentrada hacia ese lado. Tienen que darse unas condiciones específicas de viento para que suceda... pero nos sucedió.

En cuanto al consumo, el cuadro de la página siguiente es muy aclaratorio, y da como vencedor al Skoda porque, en euros, es baratísimo circular; pese a que el Toyota también es austero, especialmente en ciudad y carreteras locales.



◀ La segunda fila del Skoda es más amplia, aunque el túnel central molesta bastante. Y el maletero es regular, pero más pequeño y sin doble fondo... ni rueda de repuesto.



◀ El Toyota es algo más amplio delante y un poco más justo detrás, pero su túnel central no sobresale apenas. Y el maletero, también sin rueda de repuesto, es mucho mayor.



◀ El Octavia G-Tec es como el resto de versiones, salvo por la instrumentación adaptada a GNC.

◀ En el Corolla podemos elegir entre tres modos de conducción, y hay un botón para uso eléctrico EV.



Pero ojo con esto, porque durante nuestro test vivimos varias experiencias de esas que a un usuario normal le podrán ocurrir decenas de veces en los

años que tenga el coche. Y nos referimos a ese momento en el que la instrumentación del Octavia –bien adaptada a la posibilidad de usar dos com-

bustibles– te informa de que se agota el GNC y propone repostar en estaciones 'próximamente'. El mapa de navegación las muestra, y normalmente

todas quedan tan lejos que nos obliga a retroceder, desviarnos o, si no queremos variar la ruta, seguir adelante hasta que el gas se agote y empiece

## CONSUMOS. CARRETERA PARA EL SKODA, CIUDAD PARA EL TOYOTA

Hemos realizado cuatro recorridos con nuestros protagonistas para medir sus consumos. Diferentes entornos y distintas condiciones de conducción para saber más sobre su eficiencia, que en ambos casos, digámoslo ya, es sorprendente. Primero cubrimos un itinerario por ciudad a ritmo económico, y ahí el Octavia Combi G-TEC gastó 4,2 kg/100 km –de gas natural–, por los 3,1 l/100 km –de gasolina– del Corolla 125H TS, que cuanto más se complica la cosa en las calles, más ahorra. Después, también a ritmo 'turístico', medimos en una ruta por carretera –tramos limitados a 70 y 90–, donde el Skoda consumió 3,3 kg/100 km, frente a los 4,0 l/100 km del Toyota. Y finalmente hicimos un trayecto por autovía a 120 km/h, con 3,7 kg/100 km gastados por el Octavia con motor de GNC y 5,5 l/100 km de promedio en el Corolla híbrido. Si con esos datos

diseñamos un circuito mixto que tenga un 30% de ciudad, un 20% de carretera y un 50% de autovía, la media del Skoda habría sido de 3,77 kg/100 km –3,49 euros cada 100 kilómetros–, frente a los 4,48

l/100 km –6,09 euros cada 100 kilómetros– del Toyota. Finalmente, completamos un cuarto itinerario que repetía los tres primeros pero a un ritmo de conducción algo más 'alegre': 4,0 kg/100 km para

el Octavia –el gasto creció solo un 6,1%– y 5,5 l/100 km para el Corolla –aquí el incremento fue del 22,8%–. La calculadora da vencedor al gas natural, pero su red de estaciones... juega en contra.

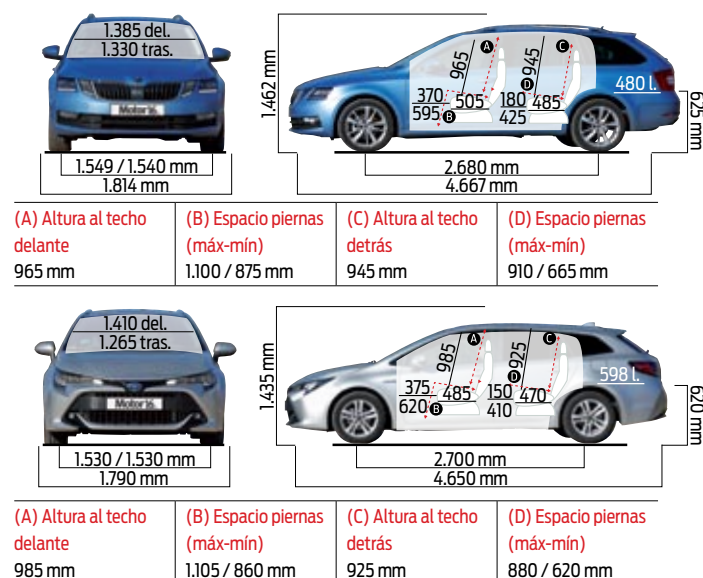


**LAS CIFRAS** (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

**FICHA TÉCNICA**

	SKODA OCTAVIA	TOYOTA COROLLA
<b>MOTOR</b>	<b>1.4 TGI GNC</b>	<b>125H</b>
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.498	1.798
Nº de válvulas por cilindro	4	4
Alimentación (y sistema de propulsión eléctrico si lo hay)	Inyección indirecta, turbo de geometría variable e intercooler	Gasolina (98 CV): Inyección indirecta. Motor eléctrico de 53 kW (72 CV)
Potencia máxima total/rpm	130 CV/ 5.000-6.000	122 CV/ n.d.
Par máximo/rpm	20,4 mkg / 1.400-4.000	14,5 mkg + 16,6 mkg
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.	Aut. CVT, múltiples vel.
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	45,0 km/h	n.d.
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7	2,8
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos	Discos vent. 282 mm / Discos 274 mm
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantera	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles y amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
<b>RUEDAS</b>		
Neumáticos	225/45 R17	205/55 R16
Marca	Dunlop	Bridgestone
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.389	1.365
Capacidad del depósito (l)	9 (GNC: 17,7 kg)	43
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,68 kg/cv	11,19 kg/cv
Coefficiente aerodinámico Cx	n.d.	0,31

**MEDIDAS**



**BANCO DE PRUEBAS**

	SKODA OCTAVIA	TOYOTA COROLLA
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	202 KM/H	180 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>		
400 m salida parada	17,2	17,9
De 0 a 50 km/h	3,8	3,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,9 (10,0)	11,3 (11,1)
Recorriendo (metros)	159	188
<b>RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)</b>		
400 m desde 40 km/h en D	14,9	15,7
1.000 m desde 40 km/h en D	29,2	30,7
De 80 a 120 km/h en D	7,0	8,9
Recorriendo metros	197	253
<b>ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 km/h</b>	+ 3%	+ 3%
<b>CONSUMOS (SKODA: KILOS DE GAS / TOYOTA: LITROS DE GASOLINA)</b>		
<b>EN CIUDAD</b>		
A 22,8 km/h de promedio	4,5	4,7
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de crucero	3,5	3,7
Conducción dinámica	5,1	9,6
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de crucero	3,9	6,7
A 140 km/h de crucero	4,5	7,3
Consumo medio kg/100 km (GNC) - l/100 km (gasol.) (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	4,0	5,5
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	442 (GNC)	781
<b>CONSUMOS OFICIALES WLTP</b>		
Velocidad baja (ciudad)	6,0	3,7
Velocidad alta (autovía)	3,6	3,8
Combinado	4,2	4,3
<b>FRENOS</b>		
<b>DISTANCIA DE FRENADO</b>		
A 60 km/h	14,4	14,9
A 100 km/h	39,1	39,1
A 120 km/h	54,7	55,1
<b>SONORIDAD</b>		
<b>MEDIDAS (dB)</b>		
Al ralentí	43,9	33,9
A 60 km/h	58,5	61,1
A 90 km/h	62,5	63,2
A 120 km/h	66,9	67,2
A 140 km/h	70,1	69,9

Umbral de conversación: 50 decibelios / Umbral del dolor: 140 decibelios

EL TOYOTA ES MÁS LÓGICO PORQUE PUEDE USARSE CON NORMALIDAD TOTAL. EL SKODA, PENALIZADO POR UNA RED DE GNC POBRE, OBLIGA A VIAJAR CON UNA CIERTA TENSIÓN



a tirar de esos 9 litrillos de gasolina. Cuando el depósito era de 50 litros no había problema, pero ahora nos podemos encontrar repostando gasolina cada 100 kilómetros si nos empeñamos en no alterar el itinerario para repostar gas. Insistimos en que realmente no es culpa del coche, sino

de la escasez de estaciones, pero conviene tenerlo claro. Porque, frente a eso, el Corolla propone normalidad absoluta: que nos acercamos a la reserva –el depósito de gasolina no es un prodigio con sus 43 litros–, pues paramos en la primera estación que encontremos. Y eso marcó nuestro

viaje por Segovia y Valladolid, desprovistas de GNC. Como Ávila, Zamora, Palencia... es la 'España vaciada', pero de gas natural comprimido. ¿Y el comportamiento? Pues realmente no establece diferencias, porque nuestros protagonistas van realmente bien. Quizás un poco más

blando de suspensión el Toyota, pero igual de estable al límite, con una dirección rápida y precisa como la del Skoda y con unas distancias de frenado casi calçadas. En resumen, la razón dicta sentencia y sitúa por delante al ECO japonés, cuyas ventas no crean inconvenientes.

**FACILIDAD DE REPOSTAJE. EL TOYOTA GANA POR 11.600 A 87**

La red de estaciones de GNC crece más lentamente de lo previsto, y si en enero de 2018 había 63, casi dos años después la lista en el territorio español incluye sólo 87 puntos. Y con lo grande que es el país, siguen siendo pocos y eso obliga a viajar planificando los repostajes –en ocasiones alejándonos del itinerario deseado en busca de un surtidor de gas natural–, e incluso a variar el destino por la ausencia de red en la zona. Por no hablar de lo frecuente que es encontrar 'apagado' el surtidor, sin papel en la impresora

de factura o con varios vehículos aguardando. Mucho por hacer todavía, sin duda. Y ese problema se ha acrecentado desde que el Skoda Octavia –ocurre igual con los modelos de Seat– ha reducido drásticamente la capacidad del depósito de gasolina al incorporar un tanque extra de gas –admiten un total de 17,7 kilos de GNC–, pues los 9 litros de gasolina que

caben pasan a ser una especie de sistema de emergencia para no quedarse tirado. Recuerda, de hecho, a lo que ocurría con los vehículos eléctricos de autonomía extendida, dotados de un motor de gasolina para 'urgencias'. Frente a eso, el Toyota Corolla puede repostar en absolutamente todas las estaciones del país –unas 11.600–, y su mecánica

híbrida autorrecargable no exige el uso de cables, de manera que la utilización diaria es totalmente normal... pero con etiqueta ECO. Y con alguna ventaja económica extra para la tecnología del nipón, con unas revisiones de mantenimiento más espaciadas y una inspección de ITV que cuesta lo normal, mientras que en los coches de GNC resulta más cara.





LEXUS SE RIGE POR EL 'OMOTENASHI' ANTIGUO CONCEPTO JAPO NÉS CONSISTENTE EN ADELANTARSE A LAS NECESIDADES DE LOS DEMÁS



# Culto a los detalles

Los respuntes de los asientos o el revestimiento en aluminio del interior de un ES 300h, las vetas en madera Shimamoku del LS 500h, la tapicería perforada con técnicas de costura tradicional que usa el UX 250h... El cuidado por el detalle en la fabricación de un Lexus resulta sorprendente.

La artesanía es una tradición centenaria en Japón, un país donde las habilidades más meticulosamente perfeccionadas pasan de generación en generación para crear objetos exclusivos moldeados por manos expertas. Y ese toque humano, que garantiza una atención al detalle que solo las personas –a diferencia de la tecnología– pueden conse-

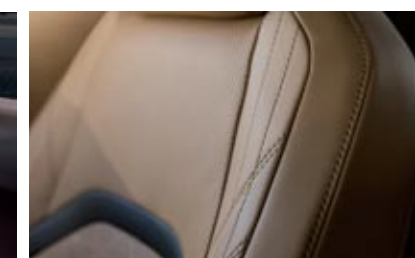
guir, es la clave que diferencia a Lexus de sus principales rivales, y que convierte a sus productos en únicos.

Buen ejemplo es la planta de Lexus en Motomachi, donde se produce el coupé premium LC y que combina la más refinada artesanía con tecnologías innovadoras. Considerada una de las fábricas más sofisticadas del mundo,

en su día se ocupó también de la producción 'a mano' del legendario LFA, lo que permitió a ingenieros y artesanos desarrollar habilidades que ahora se aplican en el LC: componen-

tes de fibra de carbono, acabados expertos a mano... Desde la fabricación de la carrocería hasta las pruebas de conducción, los ocho expertos 'Takumi' de Motomachi y el resto de

▶ Lo más de lo más en Lexus: la berlina de lujo LS 500h y el coupé deportivo LC 500h, ambos híbridos y ECO. Y en 2020 llegará a España el nuevo LC Convertible.



◀▶ El cuero liso de la tapicería del UX está decorado con un patrón de perforado que emplea la técnica de costura tradicional japonesa Sashiko.

trabajadores se especializan en pasos concretos del proceso de producción. El ADN de la marca integra desde su nacimiento la idea de que el toque y el espíritu humanos son esenciales para inyectar emoción en todos los Lexus, y en la

creación de cada LC un maestro artesano evalúa la precisión con que está alineado el chasis mediante sus ojos entrenados y la ayuda de sensores electrónicos que realizan 800 comprobaciones distintas para verificar la integridad de

cada soldadura y cada pieza. Las máquinas solo pueden detectar fallos para cuya identificación han sido programadas, pero el 'Takumi' puede alcanzar un grado de precisión superior, pues tiene la capacidad de reconocer imperfecciones

que tal vez nunca se hayan visto antes.

La perfecta iluminación de la línea de montaje y el imaculado color blanco desde el suelo hasta el techo favorecen la concentración del equipo. Y al final de la cadena, el

## TAKUMI. 60.000 HORAS PARA ALCANZAR LA DESTREZA ARTESANAL

En Occidente, a menudo se considera que bastan 10.000 horas de estudio para que una persona media se convierta en un experto en su ámbito; pero en Japón, sin embargo, no se te considera un maestro de tu oficio, un 'Takumi', hasta que hayas dedicado 60.000 horas a refinar tus habilidades. Eso equivale a trabajar 8 horas al día y 250 días al año durante 30 años. ¿Podrán sobrevivir los artesanos más comprometidos en un mundo cada vez más dominado por la inteligencia artificial? Un fascinante documental, realizado por el director Clay Jeter para Lexus y estrenado el pasado mes de marzo, sigue a cuatro artesanos japoneses para tratar de averiguar cómo se respetarán y preservarán los oficios humanos mientras diseñamos máquinas que funcionen con precisión y velocidad a las que los humanos no pueden acercarse. En concreto, el documental trata sobre una artista de calado de papel tradicional, un chef con dos estrellas Michelin, un carpintero de una de las empresas de construcción más antiguas del mundo y un maestro artesano en automoción, Katsuaki Suganuma, que lleva trabajando 32 años en Lexus, donde este Takumi se encarga de la última línea de inspección en la planta de Tahara

(Japón), al tiempo que transmite el enfoque artesano de Lexus a nuevas generaciones formando aprendices para asegurarse de desarrollar sus conocimientos, su tradición y el espíritu Takumi en cada nuevo talento, pues a pesar de la introducción de la inteligencia artificial y los robots, los humanos seguirán desempeñando en la marca un papel vital.



▶ Sobre estas líneas, los protagonistas del documental '60.000 horas' realizado por encargo de Lexus, que describe la labor de los 'Takumi' e indaga sobre su futuro ante la llegada de nuevas tecnologías. Pero la marca japonesa quiere que los humanos sigan teniendo un papel vital.

**EL ES 300h SE FABRICA EN KYUSHU, PLANTA DE CALIDAD CÉLEBRE**



◀ Como novedad en Lexus, el sistema Mark Levinson Premium Surround de 17 altavoces del ES 300h cuenta con PurePlay, tecnología de sonido que regala a los ocupantes una experiencia envolvente. Como resultado, la música suena como en vivo.

LC entra en una futurista cabina acristalada para someterse a una detallada inspección de 700 puntos de control por parte de dos de los artesanos con más pericia, que ayudados por barras LED separadas a intervalos de 30 centímetros –la mejor distancia para que el ojo humano detecte un defecto– realizan diversas rondas de pormenorizadas revisiones: acabado de superficies exteriores e interiores, homogeneidad del color, funcionamiento de los componentes...



▲ La planta de Lexus en Motomachi, que produce el coupé LC, cuenta con maestros artesanos 'Takumi' que garantizan la máxima calidad.

Las gruesas paredes de cristal garantizan un silencio absoluto en la cabina para que los 'Takumi' afinen su oído al comprobar el funcionamiento

de las piezas funcionales, como la apertura y el cierre de puertas y ventanas.

Es la misma filosofía que la marca aplica al resto de sus

modelos, desde el LS 500h, buque insignia de la firma japonesa, hasta el UX 250h, que triunfa en nuestro mercado con su concepto de crossover

deportivo. Lexus llama 'Omotenashi' a su forma de dar la bienvenida a cada cliente, un término derivado de un antiguo concepto japonés consistente en adelantarse a las necesidades de los demás, incluso antes de que surjan. Y eso toma forma en detalles de todo tipo; desde el climatizador que libera minúsculas iones en el habitáculo para hidratar la piel y el cabello de los ocupantes hasta los tiradores de las puertas que iluminan el suelo al acercarnos o el tratamiento especial de maderas, metales y tapicerías, donde se recurre a métodos artesanos tradicionales optimizados por las nuevas tecnologías.



◀ El color Naranja Carnelian es exclusivo del NX 300h. Arriba, los acabados en madera Shimamoku, un tratamiento especial de Lexus que combina barnices oscuros y claros.



▲ Hay seis portavasos en el interior del NX, pero los de conductor y pasajero tienen un revestimiento de elastómero, de alta fricción, para que las botellas no se muevan al girar el tapón con una sola mano.



▲ Los limpiaparabrisas del NX tienen un solo punto de apoyo, en lugar de los cuatro de las escobillas convencionales. Eso elimina la necesidad del brazo de soporte, reduce el ruido y mejora la estética.



▲ Otro detalle exclusivo y refinado del NX: los pequeños remaches brillantes que sujetan algunos de los paneles interiores son los mismos que los del LFA, el supercoche que Lexus fabricaba artesanalmente.



▲ La apertura del techo solar del NX es mayor que en sus competidores gracias al primer cierre con sistema de avance del mundo, que desplaza el techo solar hacia delante –en vez de hacia atrás– cuando se inclina.

**TORRE de BARREDA**



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





**Seat Tarraco**  
**Coche del año en España 2020**

El Seat Tarraco se ha alzado con el título de Coche del año en España 2020. Es el cuarto modelo de la marca que lo consigue tras el León (2014), el Ateca (2017) y el Ibiza (2018). Este galardón lo otorgan por votación un total de 34 periodistas del ámbito del motor —entre ellos, el departamento de pruebas de Motor16— y los lectores y suscriptores del periódico ABC. El jurado valora nueve aspectos distintos de los doce modelos: relación calidad/precio, diseño, gama de motores, confort/habitabilidad, tecnología y ayudas a la conducción, consumo, fiabilidad/garantía y eficiencia. El Tarraco obtuvo el 15,65% del total de votos emitidos, superando a modelos como Audi A1, BMW Serie 1, Citroën C5 Aircross, DS 3 Crossback, Ford Focus, Kia Ceed, Mazda 3, Renault Clio, Subaru Forester, Toyota Corolla y Volkswagen T-Cross.



**Toyota**  
**Pedro Duque prueba el Mirai**

Con motivo de la Cumbre del Clima (COP25), celebrada en Madrid, el ministro de Ciencia, Innovación y Universidades en funciones, Pedro Duque, probó el primer eléctrico de hidrógeno Toyota Mirai matriculado en España. Toyota y Lexus son líderes en vehículos no contaminantes, hasta el punto de que uno de cada dos coches con etiqueta ECO que se matriculan en España son de alguna de estas marcas. Ambos fabricantes esperan terminar el año con cifras récord, con casi 90.000 unidades vendidas, de las que 79.500 coches corresponden a Toyota y 10.000 a Lexus.

**Patinetes eléctricos**  
**Prohibidos en aceras y usando el móvil**

Los patinetes eléctricos se han convertido en un elemento más de movilidad en nuestras ciudades. A falta de una legislación formal que los regule, la DGT ha publicado una

instrucción sobre estos vehículos. Estos son los principales puntos. **UN VMP.** Un Vehículo de Movilidad Personal tendrá una o dos ruedas, será eléctrico y su velocidad se limita entre 6 y 25 km/h. **ALCOHOL Y DROGAS.** Los usuarios tienen la obligación de someterse a pruebas de alcohol y drogas (de 500 a 1.000 euros de multa en caso

de sobrepasar la tasa de alcohol y 1.000 euros si se da positivo en drogas). **MÓVIL Y AURICULARES.** Prohibido conducir utilizando el teléfono móvil (200 euros) o con cascos o auriculares (200 euros). **ACERAS.** Tienen prohibido circular por aceras y zonas peatonales (200 euros). **CASCO.** Deberán usarlo

según lo que dispongan las ordenanzas municipales. Si está regulado y el usuario no lo lleva se sancionará con 200 euros. **Nº DE PERSONAS.** Solo pueden transportar a una persona (100 euros). **ALUMBRADO.** Se considerará conducción negligente circular de noche sin alumbrado ni elementos reflectantes (200 euros).



**EURONCAP PONE A PRUEBA DOCE NUEVOS MODELOS**  
**Crece el club de las cinco estrellas**

EuroNCAP, el organismo europeo que evalúa la seguridad de los automóviles nuevos que llegan al mercado, ha testado doce modelos en su última entrega con resultados muy satisfactorios: nueve de ellos obtienen cinco estrellas, la máxima calificación en materia de seguridad. Se apuntan a este club Tesla Model X, Porsche Taycan, Audi Q7, Renault Captur, Subaru Forester, Skoda Octavia, Ford Mondeo, Ford Kuga y Peugeot 2008. Este último ha sido testado con el paquete opcional de seguridad, con el que logra las cinco estrellas, y con el equipamiento estándar, con el que obtendría cuatro, el número con el que se quedan también el Seat Alhambra y su hermano en Volkswagen, el Sharan, mientras que el Jeep Renegade obtiene solo tres.

El eléctrico Tesla Model X es el modelo más destacado de esta ronda de test, según los evaluadores. Logra un 98% en la protección de adultos y se posiciona como un fuerte candidato para convertirse en el coche más seguro del año. A esto suma un 94% en asistencia de seguridad, la misma que logró a comienzos de año el Tesla Model 3. Esto convierte a los dos coches de Tesla en los mejores de 2019 en esta parte de la evaluación.

Otro eléctrico, el Taycan, primer modelo de estas características de la alemana Porsche, también ha obtenido un gran resultado, lo que certifica que en su diseño, además de las sensaciones de conducción, se ha tenido en cuenta la seguridad.

Por su parte, el Peugeot 2008 comparte la misma plataforma con otros coches de PSA, como el DS 3 Crossback y, al igual que éste, ofrece un paquete opcional 'Safety Plus', que agrega un sensor de radar a la cámara estándar y le da capacidades mejoradas. Euro NCAP lo ha testado con el equipamiento estándar, con el que se queda en cuatro estrellas, y con



**AUDI Q7**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	86%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	72%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**PEUGEOT 2008**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	91%
NIÑOS	84%
PEATONES	62%
S. SEGURIDAD	68%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**SKODA OCTAVIA**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	88%
PEATONES	73%
S. SEGURIDAD	79%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**FORD KUGA**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	86%
PEATONES	82%
S. SEGURIDAD	73%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**PEUGEOT 2008 PACK SAFETY**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	84%
PEATONES	73%
S. SEGURIDAD	73%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**SUBARU FORESTER**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	97%
NIÑOS	91%
PEATONES	80%
S. SEGURIDAD	78%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**FORD MONDEO**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	87%
PEATONES	70%
S. SEGURIDAD	73%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**PORSCHE TAYCAN**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	85%
NIÑOS	83%
PEATONES	70%
S. SEGURIDAD	73%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**TESLA MODEL X**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	98%
NIÑOS	81%
PEATONES	72%
S. SEGURIDAD	94%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**JEEP RENEGADE**

ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	82%
NIÑOS	84%
PEATONES	55%
S. SEGURIDAD	58%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**RENAULT CAPTUR**

ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	96%
NIÑOS	83%
PEATONES	75%
S. SEGURIDAD	74%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.



**VW/SEAT SHARAN/ALHAMBRA**

ESTRELLAS	★★★★
ADULTOS	89%
NIÑOS	78%
PEATONES	59%
S. SEGURIDAD	62%

FRONTAL: Pasajero, Conductor, Pasajero trasero, Conductor. LATERAL: Pasajero trasero, Conductor. CONTRA EL POSTE: Conductor.

este paquete adicional, con el que logra la máxima puntuación.

El nuevo Forester de Subaru, ahora con mecánica híbrida, logró una puntuación especialmente buena en la protección a adultos y a menores, mientras que el Ford Mondeo tam-

bién alcanza la máxima calificación gracias, entre otras cosas, a elementos recientemente incorporados, como pretensores traseros y avisadores de cinturón, y rivaliza en seguridad con muchos vehículos más modernos. Por el contrario, el renovado Jeep Renegade todavía

ofrece los sistemas de seguridad solo como opción, lo que lo convierte en el único automóvil que, en lo que va del año, ha alcanzado una calificación de menos de cuatro estrellas. Euro NCAP destaca el buen trabajo del Grupo Volkswagen al mantener actualizados en se-

guridad dos modelos veteranos: el Volkswagen Sharan y su gemelo el Seat Alhambra, que se quedan con cuatro estrellas, pero han incorporado elementos como la frenada de emergencia autónoma y los avisadores de cinturones de seguridad traseros.

**Fundación Abertis**  
**Los accidentes con niños cuestan 700 millones al año**

El impacto socioeconómico de los accidentes de tráfico con víctimas infantiles en España es de 770 millones de dólares (unos 700 millones de euros) anuales, unos 16,68 dólares (15,08 euros)

per cápita. Es una de las conclusiones del informe 'El impacto de los accidentes de tráfico con víctimas infantiles,' realizado por la London School of Economics and Political Science (LSE) en ocho países del mundo (España, Francia, Italia, Chile, Brasil, Argentina, Puerto Rico e India) por encargo de la Fundación Abertis. Con esta iniciativa se pretende promover la seguridad vial

y reducir el impacto de los accidentes de tráfico en niños. A su vez, el informe advierte sobre la necesidad de incrementar la inversión global en infraestructuras. La investigación ha detectado que esta sería una de las medidas más efectivas para la reducción de los accidentes, uno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas.

**Nombramiento**  
**Secretario general de Renault-Nissan-Mitsubishi**

La alianza Renault-Nissan-Mitsubishi ha nombrado a Hadi Zabliti, actual director de Desarrollo Comercial, nuevo secretario general de la organización, cargo en el que coordinará y



facilitará nuevos proyectos con el objetivo de acelerar la competitividad de estos fabricantes. Zabliti asumió el nuevo cargo el pasado 9 de diciembre.



# ¡Enchufados!

PSA y sus cuatro marcas –Citroën, DS, Opel y Peugeot– muestran su estrategia eléctrica no solo en cuanto a productos, sino también industrial –serán los únicos que fabricarán un eléctrico en cada una de sus factorías españolas– y de servicios para la nueva movilidad.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

PSA ya está preparado para el inminente futuro ‘verde’ del sector del automóvil, una electrificación a la que se enfrenta desde todos los puntos de vista. Tanto por gama –ya cuenta con nueve modelos a la venta entre cien por cien eléctricos e híbridos enchufables– como industrialmente –va a ser el único fabricante que producirá un modelo eléctrico en cada una de las tres factorías que tiene en España– o en cuanto a servicios para esta nueva movilidad que se avecina –cuenta con Free2Move como pilar fundamental para dar respuesta a las nuevas necesidades que el cliente del vehículo eléctrico va a tener–.

En una jornada celebrada en Madrid, Alexandre Guignard, director mundial de la Business Unit de Vehículos de Bajas Emisiones de Groupe PSA, junto a los máximos responsables del Grupo para España y Portugal, el director

general de Comercio, Christophe Mandon, y el director general industrial, Juan Antonio Muñoz Codina, han mostrado las soluciones que han ideado para enfrentarse a los nuevos retos que se abren a partir de 2020.

Unos retos que para PSA comenzaron hace años, pues, por ejemplo, fue el primero en

publicar los consumos reales de sus coches, en un avance de lo que sería la nueva normativa WLTP, que ha entrado en vigor hace unos meses. Como también hace años se puso la primera piedra, desde el punto de vista tecnológico, cuando PSA decidió invertir en dos plataformas multienergía como base para

su futura, entonces, gama de modelos. Así nacieron la plataforma CMP para los modelos más pequeños –Peugeot 208 y 2008, Opel Corsa o DS 3 Crossback– y la EMP2, de la que nacen los Citroën C5 Aircross, DS 7 Crossback, Opel Grandland X o Peugeot 3008 y 508. Esta plataforma multienergía permite fabricar en la misma cadena de producción versiones electrificadas o de combustión. Y en este proceso industrial, las fábricas españolas van a jugar un papel destacado (ver recuadro).

Industrialmente, por tanto, el Grupo PSA en nuestro país está listo. Pero también comercialmente, pues ya son nueve los modelos que se pueden comprar hoy mismo. Con dos tipos de tecnología pero en todos los casos con etiqueta 0 Emisiones de la DGT, la que premia a los modelos más limpios. Son coches que no solo apuestan por la eficiencia o las bajas emisiones. También apuestan por el comporta-

miento dinámico y las prestaciones.

Así, en la gama eléctrica, DS 3 Crossback E-Tense, Opel Corsa-e y Peugeot e-208 cuentan con un motor de 100 kW –136 caballos– que garantiza un sobresaliente comportamiento dinámico con una gran facilidad para la carga, pues se puede hacer desde un enchufe convencional hasta un cargador rápido de 100 kW.

En la gama híbrida enchufable hay cinco alternativas ya disponibles. Con autonomías que rondan los 55 kilómetros en eléctrico, combinan uno o dos motores eléctricos con un motor de gasolina. Así, se generan versiones de 225 caballos en el caso de usar solo un motor eléctrico, o de 300 si cuenta con dos, con lo que se convierte en un tracción total. Los ‘plug in’ de PSA a la venta son el Citroën C5 Aircross Hybrid (225 caballos), el DS 7 Crossback E-Tense (con 300 caballos y más tarde también con 225), el Opel Grandland X (versiones de 225 y 300 CV) y los Peugeot 3008 Hybrid y 508 Hybrid (con las dos alternativas mecánicas también).

La gama, por tanto, está lis-



## PRODUCCIÓN EN ESPAÑA

### En 2020, un eléctrico en cada fábrica. Y en 2021, más

En esta estrategia eléctrica de PSA, las fábricas españolas del grupo van a ser clave. En cada una de las factorías existentes en nuestro país se producirá un modelo cien por cien eléctrico, y el Grupo PSA será el único fabricante español que lo hará. En Zaragoza y Vigo ya salen de la línea de montaje el Opel Corsa-e y el Peugeot e-2008, respectivamente. Y en la factoría de Villaverde ya se ha aprobado para 2020 la producción de un nuevo modelo –posiblemente el futuro Citroën C4– que tendrá una versión cien por cien eléctrica.

Y habrá aún más, pues en 2021, en Vigo se van a producir también las versiones eléctricas de

la gama de comerciales ligeros que allí se fabrican. En concreto, Citroën Berlingo/Berlingo Van, Opel Combo/Combo Life y Peugeot Partner/Rifter contarán con versiones de 0 emisiones que saldrán de la planta gallega.

En esta misma factoría ya se montan las baterías para todos los modelos que allí se producen, además de para los coches que saldrán de la cadena de montaje de Figueruelas. Aunque en previsión del crecimiento que se espera para este tipo de modelos, la factoría aragonesa ya ha aprobado la creación de un taller de montaje de baterías que podría estar a pleno rendimiento en 2021.



◀◀◀ La jornada sobre la electrificación en PSA contó con la presencia de toda la cúpula del grupo y sus marcas en España. En la foto de la izquierda, de izquierda a derecha, Juan Antonio Muñoz Codina, Alexandre Guignard y Christophe Mandon.

ta. Y también los servicios que van a ser necesarios. Gracias a Free2Move, PSA va a ofrecer un amplio catálogo que ayude a la transición energética, con servicios como ‘Charge My Car’, con acceso a los puntos de carga y un navegador inteligente adaptado a las necesidades de los modelos electrificados, o ‘emov by Free2Move’, servicio de vehículo compartido con turismos y comerciales eléctricos.

Y habrá más, como un alquiler a precio ventajoso pa-



ra los clientes de un eléctrico que en algún momento necesiten un vehículo de combustión. Si a eso sumamos el empeño por apoyar la popu-

larización de la red eléctrica con la que van a contribuir los concesionarios –a principios de 2020 se habrán instalado 2.000 puntos de recarga en el

cien por cien de la red de las marcas del grupo– el resultado es que el Grupo PSA está preparado para esta nueva era que se inicia ‘mañana’.



# Historia viva de Motor16

36 años y un mes después de la salida del primer número de Motor16, un encuentro reúne, con el apoyo de Ford, a más de 70 personas que hicieron, y hacen posible, la revista. Un emotivo acto para celebrar los 20+16 años de Motor16.

El 29 de octubre de 1983 salía al kiosco el primer número de Motor16, la revista del automóvil nacida a la sombra de Cambio16, con su mismo espíritu de cambio, aunque esta vez centrado en el sector del automóvil. Una publicación que desde el principio significó un soplo de aire fresco en la información del motor, que dejó de hablar de 'tuercas' y empezó a contar historias que



▲ Los directores de Motor16: de izquierda a derecha, Javier Montoya, Ángel Carchenilla, Tomás Cavanna, Félix Lázaro y Alberto Mallo.

tenían como protagonista a los coches, pero también a los hombres que los conducían, los diseñaban, los construían o los soñaban.

36 años y un mes después de esa fecha, el 29 de noviembre de 2019, algunas de las personas que pusieron en marcha aquella aventura periodística y los que la han continuado en el tiempo, se encontraban en un acto que tenía como objetivo poner en valor la escuela de periodismo del automóvil que ha sido Motor16 durante estos años. Y dar relevancia a una forma de informar que, en este mundo actual con tanto exceso de información, busca seguir apostando por la calidad más que por la cantidad.

Con la participación de Ford, una marca siempre



▲ Un grupo de los pioneros. De pie, de izquierda a derecha, Carmen Rodríguez, Juan González Aso, Alex Puyol, Alberto Mallo, Alfonso J. Nieto, Víctor Piccione, Jaime Hernández, Mariana Ohliger, Tomás Cavanna, Ángel Carchenilla, Jorge Silva, María Jesús Beneit y Andrés Mas; agachados, Olegario Torralba, Sergio Piccione y José Robledo.



▲ El actual equipo de la revista: de pie, de izquierda a derecha, Laura Fernández, Javier Montoya, Alfonso J. Nieto, Andrés Mas, Juan González Aso, Ángel Carchenilla, María Jesús Beneit, Álvaro Gª Martins, Gustavo Segovia y Montse Turiel. Agachados, Pedro Martín, Santiago Casero, Gregorio Arroyo, Julián Garnacho y Bryan Jiménez.



▲ Los asistentes, atentos a la proyección de un video.



▲ David López.



▲ Rocío Zúñiga y José Robledo.



▲ Alfonso J. Nieto, Montse Turiel y María Jesús Beneit.



▲ Juan Carlos Payo, Pedro Martín, Víctor Fernández y Javier Moltó.



▲ Manuel Madrid, Gonzalo Serrano, José Manuel Alonso y Miguel Ángel Turci.



▲ José Antonio Díaz.



▲ Jorge Silva y Bárbara Santos.



▲ Javier Arenas.



▲ Rocío Zúñiga y Carmen Lara, de Ford, con Julián Garnacho.



▲ Olegario Torralba, Carmen Rodríguez, Juan González Aso y Santiago Ibáñez.



◀ Jesús Alonso, presidente de Ford España, Cristina del Rey, su directora de Comunicación, Rocío Zúñiga y Víctor Piccione, responsables del departamento de Comunicación y Javier Montoya, brindan con los asistentes.



▲ Víctor Piccione muestra la portada de Motor16 como homenaje por su jubilación en presencia de Pedro Martín y Andrés Mas.



◀ Jesús Alonso, rodeado por cinco directores de Motor16: Tomás Cavanna, Javier Montoya, Félix Lázaro, Ángel Carchenilla y Alberto Mallo.



▲ Fernando Carrión.



▲ Karam El Shenawy.



▲ Nacho Torres.



▲ Noelia López.



▲ Carlos Espinosa.



▲ Eduardo Cano.



▲ Félix Cerezo.



◀ Óscar Sánchez Fidalgo, Juan Carlos González y Víctor Fernández.



▲ Antonio Montañés.



▲ Javier Rubio.



▲ Jorge Arenas.



▲ Carmen Rodríguez y Maite de Ondara.



▲ Cristina del Rey.



▲ Sara Soria.



▲ Christian Colmenero y Miguel Quintana.

muy ligada a Motor16 –con varios ‘trasvases’ de trabajadores de una empresa a otra a lo largo de estos años– y la presencia de su presidente Jesús Alonso, aquellos pioneros del año 1983 como Tomás Cavanna, primer director de la revista, o Félix Lázaro –editor de la misma durante años y director otros cuantos– volvían a reencontrarse con otros fundadores como Ángel Carchenilla (editor de la revista en la actualidad), Sergio Piccione (hasta hace unos meses subdirector de ‘El Mundo’ y responsable de su sección del motor), Alberto Mallo, ex director de Motor16, ‘Coche Actual’ o ‘Autopista’; José María Cernuda, Olegario Torralba, Víctor Piccione (gerente de comunicación de Ford España), Andrés Mas (subdi-



▲ Nacho Gabarí, Daniel Cuadrado, Lorenzo Alcocer, Juan Luis Franco y Manuel Madrid.

rector en la actualidad de la revista) o Alfonso J. Nieto y María Jesús Beneit.

Ellos fueron los precursores de una publicación por la que, después de ellos, han pasado decenas de periodistas que vivieron una parte de su formación en Motor16; y otros que aún siguen man-

teniendo el ‘Espíritu16’. Entre los más de 70 asistentes, además del equipo actual de la revista, dirigida ahora por Javier Montoya, se podía ver a directores de otros medios que vivieron una parte de su trayectoria profesional en Motor16, como Juan Carlos Payo, director de ‘Autopista’

o Eduardo Cano que dirige ‘Alta Gama’. Y no solo de revistas, pues allí estaba Gonzalo Serrano, director del programa de televisión ‘Más que Coches’ de Telecinco o Javier Moltó, responsable de la web [www.km77.com](http://www.km77.com).

Jurados del Coche del Año en Europa como Félix Cerezo de El Mundo, Pedro Martín de Motor16 o Juan Carlos Payo compartían charla con compañeros y ex compañeros en esa tarea como Sergio Piccione o Alberto Mallo. También responsables de comunicación de otras marcas, como Javier Arenas de Skoda o Bárbara Santos de Volkswagen, quisieron recordar algunos de los momentos vividos y que se reflejaron en un emotivo vídeo resumen de la larga historia de Motor16.

El acto sirvió, además, co-



▲ Mariana Ohliger, Félix Lázaro y Sergio Piccione.

mo homenaje a Víctor Piccione, que acaba de anunciar su jubilación, y en el que se reunieron las dos empresas en las que ha desarrollado la parte fundamental de su vida profesional. A todos los ex 16 se sumaban por parte de Ford, Jesús Alonso, su presidente; Cristina del Rey, directora de Comunicación y pieza clave para la celebra-

ción de este encuentro; Carmen Lara, del departamento de Prensa y Rocío Zúñiga, que coordinó con precisión el evento para que no faltara ningún detalle.

Y junto a ellos, una gran representación de trabajadores de todas las épocas de Motor16. Y otros tantos que no pudieron venir y se excusaron y otros que

por problemas logísticos no fueron convocados, por lo que nos disculpamos... Con el recuerdo, de los que ya no están con nosotros –aunque nos acordamos de todos ellos, quisiéramos personalizarlo en Manolo Doménech (director de Motor16 así como de Gran Auto), Gigi Corbetta (nuestro hombre en la Fórmula 1, además de direc-

tor adjunto) o José Luis Aznar, que durante años fue nuestro corresponsal en Barcelona– acabó un encuentro para la historia de Motor16

Y a la salida, todos los asistentes, cada uno con su ‘Válvula’ de un Ford Sierra de 1983 expresaban el mismo sentir: que no tarde otros 36 años en volver a repetirse un encuentro similar.

+ en [www.opel.es](http://www.opel.es)

OPEL



## ARTE CON RESIDUOS

El artista aragonés José Antonio Barrios es el creador de la escultura que se ha colocado en las instalaciones de la planta de PSA en Zaragoza y que está realizada con residuos procedentes del automóvil. La obra lleva por título 'Reencuentro' y con ella la factoría aragonesa se ha sumado a la celebración de la Semana Europea de la Prevención de Residuos, una iniciativa de la Comisión Europea.

+ en <http://mypeugeot.peugeot.es>

**MYPEUGEOT LA APP DE LOS ELÉCTRICOS**  
Los usuarios de los eléctricos Peugeot e-208 y e-208 tienen a su disposición una nueva herramienta. Se trata de la app MyPeugeot (compatible con iOS y Android), que permite controlar diferentes



funciones del vehículo desde el teléfono móvil. Por ejemplo, se puede conocer el nivel de la batería, programar la carga, poner en marcha el sistema de climatización en remoto, etc.



+ en [www.renault.es](http://www.renault.es)

## MÁS DE 800 KILÓMETROS SIN PARADAS



## VIAJE AL PASADO CON UN RENAULT 6 POR SUS 50 AÑOS

En 1969, el año en que el primer hombre pisaba la Luna o los Beatles publicaban su famoso álbum 'Abbey Road', comenzaban a salir las primeras unidades del R6 de la línea de montaje de FASA Renault en Valladolid. Un modelo que conquistó por igual a familias y profesionales por su sencillez, su motor de 38 CV de potencia

su gran maletero, con 335 litros de capacidad. Este 2019, el R6 cumple 50 años y se le ha rendido un homenaje con una ruta de 812 km. que ha atravesado seis provincias en un solo día. El trayecto se ha realizado con un R6 de 1985 fabricado en Valladolid y conservado en su estado original y al volante se han turnado el

periodista especializado en motor, Santiago de Garnica, y José Luis López, gerente de los concesionarios Renault VASA Arroyo, de Valladolid. El mítico R6 fue uno de los modelos más longevos de la planta de Valladolid. Estuvo en producción hasta el año 1986 y del mismo se fabricaron un total de 328.000 unidades.

+ en [www.ford.es](http://www.ford.es)

## FORD EL PUMA DE ANTONIO BANDERAS

El nuevo SUV Ford Puma es el vehículo oficial del Teatro del Soho, que se ha inaugurado recientemente en Málaga impulsado por el actor Antonio Banderas. El nuevo centro ha arrancado con un montaje del clásico de Broadway 'A chorus line' y los asistentes a la función inaugural



+ en [www.suzuki.es](http://www.suzuki.es)

**SOLIDARIDAD**  
La cuarta edición de la prueba de consumo solidario **Litros X Kilos**, que organiza cada año **Suzuki**, se saldó con 2.084 kilos de comida que fueron entregados al Banco de Alimentos de Madrid.

+ en [www.hyundai.es](http://www.hyundai.es)

## HYUNDAI NEXO DE HIDRÓGENO RÉCORD MUNDIAL DE DISTANCIA SIN REPOSTAR

Hyundai acaba de anotar un nuevo hito en su currículum, el de mayor distancia recorrida sin repostar con un coche de hidrógeno. El artífice de la hazaña es Bertrand Piccard (presidente de la Fundación Solar Impulse), que logró cubrir 778 kilómetros en Francia al volante del Hyundai Nexo con una

sola carga de hidrógeno. Durante el recorrido, en el asiento del copiloto se turnaron personalidades como el príncipe Alberto de Mónaco, el gran duque Henri de Luxemburgo o los ministros de Economía y Finanzas y de Transición Ecológica y Solidaria franceses, Bruno Le Maire y Elisabeth Borne.



El Hyundai Nexo completó 778 kilómetros con una sola carga de hidrógeno, batiendo el récord mundial de mayor distancia recorrida sin repostar.

+ en [www.audi.es](http://www.audi.es)

## LA PLANTILLA BLANCA ESTRENA SUS NUEVOS AUDI Q7 Y Q8, LOS PREFERIDOS DEL REAL MADRID DE BALONCESTO

Un año más, la gama SUV de Audi, con el Q7 y el Q8 a la cabeza, vuelven a ser los modelos elegidos por los jugadores del Real Madrid de baloncesto.

La plantilla del Real Madrid de baloncesto ha recibido el regalo de Navidad adelantado. Audi les ha hecho entrega un año más de los coches que conducirán esta temporada y la mayoría de los jugadores se ha decantado por los SUV Q7 y Q8. Sergio Llull, Facundo Campazzo, Anthony Randolph, Walter Tavares o Rudy Fernández, entre otros, se pondrán al

volante del Q8, mientras que el Q7 ha sido el elegido por Jaycee Carroll, el canterano Mario Nakic o los pivots Jordan Mickey y Salah Mejri. El capitán Felipe Reyes se desmarca y conducirá el eléctrico e-tron, mientras que el entrenador Pablo Laso se pondrá al volante del A6 Allroad.



De izda a dcha y de arriba a abajo: Sergio Llull (Q8), Felipe Reyes (e-tron), Jaycee Carroll (Q7) y Anthony Randolph (Q8).

+ en <http://motos.honda.es/honda-instituto-de-seguridad>

## HONDA DÉCIMO ANIVERSARIO DE LA ESCUELA DE FORMACIÓN

Honda celebra este año el décimo aniversario de su Instituto de Seguridad (HIS) en España, un centro dedicado a la formación de motociclistas y al fomento de la conducción responsable. Estas instalaciones recibieron el pasado año el Sello Europeo de Calidad de Formación por

su curso de conducción de motocicletas de nivel avanzado, un galardón que reconoce a los mejores programas de formación europeos para personas que ya tienen el carné. El HIS dispone de 20.000 m<sup>2</sup> de circuitos e instalaciones y ha formado hasta la fecha a 25.000 alumnos.



+ en [www.kia.com](http://www.kia.com)

## VÍDEO DE CELEBRACIÓN KIA Y NADAL: UNIÓN DURADERA

Kia celebra con un vídeo sus 15 años de colaboración con Rafa Nadal, que se asoció con la marca en 2004, cuando solo tenía 17 años. El fabricante repasa en imágenes los mejores momentos que ha compartido con el tenista mallorquín, hoy número 1 del Ranking Mundial ATP y también embajador mundial de

la marca desde 2006. A lo largo de este tiempo, Nadal se ha convertido en el mejor representante e icono publicitario de la marca en el mundo.





## FALSOS MITOS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

### ¿Primero los coches o primero los cargadores?

En el clásico debate sobre por qué no se ha desarrollado la movilidad eléctrica unas veces se culpa a la escasez de ventas de coches eléctricos y otras a la falta de infraestructuras de recarga. Pero la realidad es que debe ser un proceso común. Y ahora ambos están listos para conseguir llegar al objetivo de la movilidad 0 emisiones.

En el desarrollo y la implantación de los coches eléctricos siempre se acaba llegando al mismo punto; una especie de disyuntiva de la que no parece que haya salida. Es algo así como el clásico ¿qué fue antes, la gallina o el huevo? Pero trasladado al ámbito del desarrollo de la nueva movilidad, se traduciría en algo así como «si no hay puntos de recarga para qué vamos a comprar un coche eléctrico» o visto desde el ángulo contrario «si no compramos coches eléctricos nunca se pondrán puntos de recarga».

Son dos argumentaciones que tienen ambas una parte de razón; pero no son verdades absolutas. Más bien

otros falsos mitos contra los que hay que pelear para conseguir ese objetivo de la movilidad eléctrica, de 0 emisiones.

La red de recarga puede haber sido un freno al principio; seguramente al mismo nivel que las cifras de ventas de coches eléctricos. Pero ya no se puede echar la culpa a la red; porque ya está lista. La infraestructura de recarga está desarrollada y disponible en aquellos países en los que los vehículos eléctricos tienen una penetración significativa. A finales de 2018 ya había 150.000 puntos de recarga pública distribuidos por Europa.

Y en otros puntos, donde aún no está a pleno desarrollo es porque la demanda no ha sido suficiente. Porque deben ir acompañados la demanda de

automóviles eléctricos con el desarrollo de una infraestructura de recarga que dé soluciones a los consumidores. Puede parecer un proceso lento, pero ese crecimiento orgánico del parque de vehículos y la red al mismo tiempo es lo que hará que la transición hacia el coche eléctrico sea un proceso progresivo que se vaya integrando de manera natural en nuestra sociedad.

Pero ahora ya estamos preparados. En España empieza a haber una demanda cada vez más importante y las compañías energéticas han puesto en marcha planes ambiciosos para satisfacer esas necesidades.

Y además, el análisis del comportamiento de los consumidores de vehículos eléctricos

en otros países con una red de recarga más desarrollada, nos da pista para vaticinar lo que puede ocurrir en nuestro país. Porque el uso que hacen los pioneros de los vehículos eléctricos nos demuestra que fundamentalmente estos recargan en casa o en el aparcamiento en el trabajo; y no son tan prioritarios los puntos públicos de recarga. Una tendencia que, además, va a continuar, y se espera que hasta un 85 por ciento de la recarga se realice en el lugar de trabajo y en el hogar, a medida que millones de vehículos lleguen a nuestras calles en las próximas décadas según un estudio de Eurelectric.

Por eso no se trata únicamente de crear una red amplia y extendida de recarga; sino de entender mejor las necesidades de infraestructura en el continente. Y para ello no basta con la implicación de empresas energéticas como Iberdrola, sino que es crucial el papel que tienen las Administraciones para apoyar el desarrollo de esta red en función de las necesidades de cada momento y de cada lugar. Actualmente hay esquemas de apoyo público a la infraestructura de recarga en 18 países de la UE, en muchos casos dirigidos a usuarios que no disponen de garaje o plaza de parking propios. Irlanda por ejemplo ofrece ayudas para la instalación de cargadores domésticos desde 2018. Finlandia también dispone de subvenciones para el desarrollo de infraestructuras de carga en comunidades de propietarios. En Estocolmo hay 'calles de recarga' en las que los usuarios pueden fácilmente reservar puntos de recarga.

Una gran mayoría de los proyectos también se han desplegado a lo largo del TEN-T (Trans European Transport Network). En 2018, las autopistas europeas ya disponían de 28 puntos de recarga rápidos por cada 100 km de trazado, asegurando seguridad y confort a aquellos que conduzcan largas distancias, a medida que más cargadores rápidos se instalen en los próximos años.

Y en esa línea va la apuesta de Iberdrola con su Plan Smart Mobility, que va a crear un punto de recarga rápida cada 100 kilómetros en las principales vías de comunicación de nuestro país. De esta forma gracias al número de puntos de recarga –entre 2 y 7 en cada estación– y sus características –los habrá de carga rápida con una duración del proceso entre 20 y 30 minutos o superrápida de entre 5 y 10 minutos– la movilidad eléctrica va a estar desde ya garantizada por todo el territorio nacional.

Una iniciativa que, por supuesto, se suma a los planes a medida para instalación de puntos de recarga en el hogar o la empresa y en los que Iberdrola se encarga de todo el proceso.

El falso mito, de que la movilidad eléctrica no se desarrolla porque no hay infraestructura queda, por lo tanto, olvidado. En cuanto al desarrollo del parque es suficiente, la infraestructura está lista para dar respuesta a esas necesidades.

## BMW Utilizará buques de carga de cero emisiones

El Grupo BMW se ha unido a la iniciativa 'Getting to Zero Coalition', que promueve la utilización de buques de carga sin emisiones para transportar los vehículos a partir de 2030.

El transporte marítimo representa el 50% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la cadena de transporte de BMW. A escala mundial, alrededor del 3% de las emisiones totales de gases de efecto invernadero proceden del transporte marítimo.

El fabricante ha conseguido reducir su huella de carbono a través de otras acciones. Sus plantas en Europa reciben electricidad ecológica en su totalidad desde 2017 y se ha conseguido reducir el consumo de recursos y emisiones por vehículo fabricado en más del 50% desde 2006.



## Centro Técnico de Nissan en Barcelona Prueba la seguridad antes de construir el coche

El Centro Técnico de Nissan en Barcelona ha comenzado a implementar una tecnología innovadora, denominada Hardware in the Loop (HIL), que permite probar el software de la unidad de control electrónico (el cerebro del coche) antes incluso de tener el vehículo de prueba, es decir, antes de la fabricación del prototipo. El simulador HIL es una instalación única en la alianza Renault-Nissan-Mitsubishi y funciona haciendo creer a la unidad de software que el vehículo está en circulación. De este modo se consigue simular todo tipo de escenarios de tráfico –atascos, cruces, obstáculos en la calzada...– y saber si el cerebro del vehículo se comporta según el diseño, es decir, si responden correctamente funciones como el sistema de anticollision frontal o el control de cambio de carril, vitales para la seguridad.

## Renault FeliZiudad y Zity, proyectos destacados en la COP25

FeliZiudad –la iniciativa de Renault con la que la marca se compromete a ayudar a mejorar la calidad de vida de las ciudades– y Zity –el carsharing 100% eléctrico de Ferrovial y Renault– son dos de las iniciativas que han sido elegidas como ejemplo de sostenibilidad en la Conferencia de Madrid sobre el Cambio Climático

COP25. Un comité de expertos de la Comunidad #PorElClima seleccionó las 101 acciones climáticas más sólidas de empresas españolas y, entre ellas, aparecen estas dos acciones de Renault.

FeliZiudad ha sido elegida por contribuir a mitigar el cambio climático, fomentar la movilidad sostenible, mejorar el entorno, optimizar la gestión energética y disminuir el impacto medioambiental. Zity, por su parte, dispone de 650 vehículos que se recargan con ener-

gía verde de Iberdrola, que cuenta con certificación de origen 100% renovable. Ha sido seleccionada entre las 101 acciones climáticas por su espíritu innovador dentro de la economía baja en carbono.



## EN BREVE

Kia ha lanzado junto a la revista 'Time' el portal web 'Electrification hub', que incluirá toda la información necesaria para entender los aspectos clave de la electrificación. A través de este canal, los potenciales clientes del vehículo eléctrico podrán profundizar en aspectos como el impacto que puede tener esta tecnología en su vida o su ciudad, conocer las distintas opciones de electrificación disponibles, las infraestructuras de cada zona, las innovaciones que se preparan, etc.



Un proyecto de Seat junto con la Dirección General de Tráfico (DGT), el Ayuntamiento de Barcelona y ETRA (Electronic Traffic) ha logrado conectar los vehículos con los semáforos y los paneles informativos de la ciudad a través de la plataforma DGT 3.0. Gracias a esta innovación, los conductores podrán conocer el estado en el que encontrarán los semáforos para anticiparse y adaptar la velocidad. Y la información de la carretera aparecerá a tiempo real en la pantalla de sus coches.

## Toyota Un nuevo robot asistente

En Toyota están convencidos de que los robots pueden servir para algo más que para ensamblar vehículos. Por eso, llevan años desarrollando esta tecnología para ayudar a discapacitados y ancianos. Y acaban de presentar un nuevo robot –el Welwalk WW-2000– diseñado para ayudar en la rehabilitación de personas con parálisis de las extremidades inferiores. Toyota desarrolla robots asistentes para rehabilitación desde 2007, que son utilizados principalmente para ayudar a los fisioterapeutas en hospitales y centros médicos.



ALONSO CREE QUE AFRONTAR UNA PRUEBA PENSANDO EN EL 0% DE OPCIONES SERÍA ESTÚPIDO. PARA ILUSIONARSE, HABLA DE UN 1%

# Cuanto peor, mejor



Fernando Alonso afrontará en el Dakar el mayor desafío de su carrera. Con poco más de seis meses de preparación para la prueba más dura del mundo, se ha sentido atraído por el reto de sorprender en una disciplina totalmente ajena a su trayectoria deportiva en los circuitos. Porque sigue marcando su propio camino para convertirse “en el mejor piloto de todos los tiempos”, el gran objetivo personal desde que abandonó la Fórmula 1.

▲ Para su estreno en el Dakar, Alonso contará con un copiloto de excepción, pues Marc Coma ha ganado la prueba cinco veces en Motos. Y como compañeros en Toyota contará con pilotos de enorme experiencia, como Nasser Al Attiyah o Giniel De Villiers.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

“En el Dakar sales por la mañana, pones la primera y te diriges hacia lo desconocido durante 600 kilómetros. Nunca has pasado por allí y no sabes lo que te vas a encontrar. A veces vas por dunas y otras vas por pistas rápidas a 180 km/h, otras por una montaña a 30 o 40 km/h. Es difícil en esas seis horas mantener el ritmo de conducción y la concentración al 100%. Seguramente es

el desafío más grande al que me he enfrentado». Hace casi un año que saltaba lo que parecía un peregrino rumor: Fernando Alonso, en el Dakar. La prueba más dura del mundo, y una disciplina –los raids– en las antípodas de su experiencia deportiva. A primeros de diciembre, Alonso y Marc Coma lanzaban un mensaje en las redes sociales tras el último test llevado a cabo en las dunas. «Ahora sí que estamos ya para el Dakar, este fue

el último día y estamos muy contentos», añadía Alonso. «Kilómetros de arena, abriendo pista y buen entrenamiento para la lectura del terreno», apuntaba Coma en el mismo mensaje.

“La primera vez que lo piensas te dices: esto no es factible. Pero como he probado tantas cosas que no se podían hacer, y cuando se consiguen haces historia, quiero seguir haciendo estas cosas imposibles». Con este y otros

argumentos similares ha justificado Fernando Alonso el desafío más radical emprendido desde su adiós a la Fórmula 1. Indianápolis, Mundial de Resistencia, Daytona y las 24 Horas de Le Mans se pusieron en su punto de mira. “Si quieres haz el Dakar, Fernando, hazlo. Pero respétalo”. Fue el primer consejo que Carlos Sainz ofreció a su amigo Alonso. “Respetar lo que es la especialidad, la carrera en sí, porque la trampa está detrás de cada esquina, y

la única manera de poder terminar, de algún día poder ganar el Dakar, seguro que es respetando absolutamente todo, desde la preparación y el entrenamiento hasta la velocidad. No se puede correr el Dakar como el que va a comprar el pan o el periódico” explicaba Sainz, doble ganador de la carrera.

Efectivamente, con solo medio año de experiencia, Alonso debutará en el Dakar el próximo 5 de enero, un

proyecto que también es una suerte de aventura personal desde el punto de vista humano «Creo que es el mayor salto, pero una experiencia muy enriquecedora intentar hacer cosas que parecen imposibles cuando las piensas y el empezar a trabajar para hacerlas posibles». Para ello, Toyota acogió con los brazos abiertos su continuidad tras el WEC con un gran despliegue de medios para su estreno. Alonso también eligió un compañero

de lujo: Marc Coma, cinco veces ganador en motos.

Alonso empezó paso a paso para sondear sus posibilidades en la disciplina. Los primeros test en Namibia le animaron a seguir. “No ha sido tan fácil como puede parecer. Pero tras los primeros test te gusta la experiencia, aunque para sacarle el máximo a un Dakar hay que tener una cierta osadía, valentía, imprudencia”. Tras varias pruebas con el equipo y otras privadas -acompañado

por Giniel de Villiers, y en plan privado con Nasser Al Attiyah- Alonso descubrió las enormes diferencias entre su experiencia en los circuitos y los raids. “La Fórmula 1 y el Dakar no pueden estar más alejados”, explicaba recientemente, “la técnica de pilotaje es totalmente diferente. En el Dakar usas los dos pies constantemente, mientras que en los monoplazas ni siquiera puedes tocar el freno a la vez que el acelerador porque el con-



# EL PRIMER PODIO DE ALONSO EN RAIDS FUE EN EL AL ULA-NEOM RALLY DE ARABIA SAUDÍ, QUE FORMABA PARTE DE SU ENTRENAMIENTO



un botón o algo que pare el tiempo mientras pasas y no cuente como perdido. Es una de las cosas que me ha sorprendido durante esta semana. No veo el punto del riesgo de nuestras vidas que a veces corremos con el polvo". Algunos rivales levantaron la ceja. Pero en Marruecos Alonso no compartió la pista con camiones, motos y quads como es el caso del Dakar.

"Estaba contento de haber ido a Marruecos. Le insistí mucho que fuera porque era fundamental que antes del Dakar corriera esa carrera", explicaba Carlos Sainz, consejero personal desde que Alonso empezó a rumiar la idea de participar en el Dakar, "una



◀▶ En pocos meses, Alonso ha aprendido a cabalgar por las dunas casi al mismo ritmo que los mejores.



◀▶ A comienzos de noviembre Alonso participaba en el Al Ula-Neom Rally, prueba del campeonato de Arabia Saudí, y terminó tercero: su primer podio en raids.



◀▶ Además de contar con la colaboración de Coma y el resto del equipo Toyota, el papel de Carlos Sainz ha sido clave, animándole a correr el Dakar pero «respetando la carrera».

sumo es muy alto. Acelerar y frenar a la vez es un chip que no he tenido en treinta y siete años. En los primeros test tuve que desconectar la cabeza y los pies para que no me hicieran caso», explicaba. La ayuda de Nasser Al-Attiyah y De Villiers ha acertado una preparación que lleva años. "La primera vez en Namibia no me imaginaba saltando montículos de medio metro. Preguntaba ¿dónde voy? y me decía Marc "¡Todo recto, tranquilo que el coche lo aguanta!" Tenía mucho cuidado porque vengo de la Fórmula 1, donde un pequeño agujero en el suelo destroza el coche...».

Alonso ha pasado de la conducción milimétrica, precisa y repetitiva del circuito a un entorno de terreno variable e impredecible a cada metro. "La

lectura del terreno y lo desconocido se afronta en cada kilómetro, mientras que en un circuito todo se optimiza vuelta a vuelta", explicaba Alonso a medida que avanzaba en el conocimiento de la nueva disciplina, "y también está la distancia, estamos acostumbrados a una hora y media de concentración y aún así te puedes relajar en las rectas, tienes tiempo para tocar el volante, los reglajes. Sin embargo, en el Dakar cada metro es nuevo. Tienes que prestar una atención que está a otro nivel durante ocho o nueve horas cada día. Es muy difícil adaptarse".

Alonso y Coma afrontaron su primera prueba de fuego a primeros de octubre, en el Rally de Marruecos. Antes, aquel corto raid sudafricano en septiembre, el Lichtenburg 400, un accidentado aperiti-

vo (el vuelco, el pájaro que rompía el parabrisas...). Pero en la prueba marroquí se enfrentaba por primera vez a los grandes de la disciplina. "Acabar el Rally de Marruecos no fue tan fácil como parece, nosotros lo conseguimos a la primera, por lo que estoy contento. Es una de las pruebas más duras del calendario y nos hemos metido de novatos directamente. A veces ha habido sabor agri-dulce, porque ves que te vas dejando tiempo aquí y allá y no pudimos hacer ningún día completamente limpio", resumía al final de la prueba, en la que rompió la suspensión de su Hilux. También dejaba algunos detalles de bisonéz. "Probablemente es la única disciplina que no tiene una regla clara para dejar pasar a los pilotos más rápidos, con

vez que has corrido en Marruecos, a pesar de ser un rally solo de cinco días, poco le va a sorprender en el Dakar. Como es bastante inteligente, le dio una visión global de lo que es la especialidad y de lo que se va a encontrar en el Dakar, de todas las situaciones diferentes que va a vivir: el polvo, las dunas, los diferentes terrenos, ríos... Creo que está contento después de la carrera, por esa visión global que ahora tiene".

"Para mí, el mayor problema es que Fernando no tiene miedo. Es muy valiente, su velocidad no es ningún problema" explicaba tras el Rally de Marruecos el director de Toyota Gazoo Racing South Africa, Glyn Hall, "confirmó el objetivo, pero esto añade otro elemento de riesgo para nosotros. Lo positivo es que

cuando no tienes miedo, puedes pensar claramente cuando las cosas van mal. Lo malo es que tiendes a ir rápido en condiciones muy complicadas y es fácil que no te des cuenta de que vas más rápido de lo que deberías. Es cuestión de tiempo". Aparentemente, este será uno de los mayores desafíos que afrontará el piloto español.

A Alonso y Coma les esperaban dos pruebas antes del debut en el Dakar. Del 5 al 9 de noviembre participaron en el Al Ula-Neom Rally, prueba del campeonato de Arabia Saudí. Allí, ambos terminaron terceros, en su primer podio en los raids. Ya no habría más competición contra el reloj y los rivales. Como última prueba, el equipo Gazoo Racing Sudáfrica y Overdrive prepararon en Abu Dabi un

intenso programa de casi 600 kilómetros para sumar experiencia en las dunas.

Testigo de excepción fue Jesús Calleja, que también participará en el Dakar con Overdrive. El aventurero leonés se empleó a fondo para preparar la prueba, pero comprobó de primera mano la evolución de Alonso. "Nos levantábamos a las 5 y a las 6 o las 7 ya estábamos en los cordones de dunas hasta que se ponía el sol. Él, a veces, arriesgaba y hacia algún sector más. Iba a por todas, tiene una ambición enorme, es voraz. Le veo como un 'killer' absoluto, tiene grandes cualidades".

A Calleja le sorprendió el ritmo de aprendizaje del español en las dunas y su carácter agresivo en un terreno totalmente desconocido hace

pocos meses. "Lo que ha sido capaz de hacer en cuatro días de dunas... Es imposible, no conozco a nadie que en cuatro días haga lo que Alonso está haciendo. Va por las dunas como los cinco mejores, le ves y mete miedo. Quiso que hiciéramos un tramo juntos y me negué. No tiene miedo. Lo que le he visto hacer allí es una salvajada absoluta, iba como una bestia, iba a por todas, aunque también eso le puede pasar factura. Marc eligió los sectores más complejos del Rally de Abu Dabi para las pruebas, con dunas peligrosas. Y las negociaba con mucha maestría». De ahí la confianza de Alonso en ese último mensaje al bajarse del Hilux por última vez antes de debutar en el Dakar.

Con su espectacular secuencia de éxitos tras la Fórmula 1, habrá quien piense

que Fernando Alonso puede ganar a la primera en el Dakar ¿Qué piensa el propio protagonista de las expectativas que está creando su presencia? "Por experiencia, por ritmo, diría que no podemos tener ese objetivo. Pero me gustaría hacerlo bien y estar cerca de ganar alguna etapa, que salga todo bien y que alguno de los pilotos top tenga un problemilla e intentar aprovecharlo. No sería muy normal llegar al Dakar, cuando todavía no he hecho nada en la tierra, y pensar en ganar. Esa es la lógica, pero llegar a una carrera o afrontar un reto pensando en el 0% de opciones sería también estúpido. Por eso digo un 1%, por llenarme un poco de ilusión». Acabar ya sería un gran éxito. Pero con Fernando Alonso, nunca se sabe.



## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### KIA, LÍDER EN LAS COMPRAS DE PARTICULARES Y SEAT MANDA EN EL ACUMULADO

El pasado mes de noviembre se matricularon en nuestro país 93.158 coches, con un crecimiento del 2,3% respecto al mismo periodo del año anterior, que sigue siendo insuficiente para terminar el año con porcentajes positivos, ya que las ventas acumulaban hasta ese momento 1.059.275 unidades y una caída del 5,7% entre enero y noviembre.

Los principales asociaciones –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– estiman que las matriculaciones no remontarán este año y que diciembre concluirá con un descenso que se situará en torno al 4% o 5%.

Los datos de compras por parte de los particulares siguen siendo preocupantes y acumulan 15 meses de caídas. En noviembre este segmento matriculó 51.188 unidades, un 8,1% menos que en 2018, año en que las cifras ya fueron negativas. En este segmento destaca el resultado de Kia, que contabilizó 4.514 unidades vendidas y se colocó como la marca más vendida en el canal privado, con una penetración del 9,3%, el segundo mejor resultado de su historia.

El principal tirón de las matri-

culaciones lo siguen dando, por tanto, empresas y alquileres, con una subida de ventas del 21% (35.485 unidades) y de un 7,1% (6.485 unidades) respectivamente. Pese a todo, las asociaciones advierten que esta subida no es real porque a finales de año los concesionarios registran automatriculaciones para cumplir objetivos, y en esta ocasión también se están automatriculando por anticipado modelos que impedirían a las fábricas cumplir con la norma europea de emisiones para 2020.

Por marcas, Seat sigue liderando el mercado, tanto el pasado mes como en el acumulado anual, con el León como número 1 y el SUV urbano Arona escalando posiciones dentro del 'top 10'. Volkswagen se mantiene como la segunda marca más vendida en noviembre y la tercera en el total del año, a pesar de que solo uno de sus modelos, el Golf, figura entre los diez más vendidos. Y Peugeot se posiciona como la tercera marca en noviembre y la segunda en estos once meses de 2019, también con solo un modelo –el SUV 3008– entre los 10 más vendidos.

Entre los modelos destaca el

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Noviembre	Enero-Noviembre
SEAT <b>8.564</b>	SEAT <b>103.166</b>
VW <b>6.898</b>	PEUGEOT <b>89.588</b>
PEUGEOT <b>6.869</b>	VW <b>85.738</b>
TOYOTA <b>6.588</b>	RENAULT <b>80.329</b>
KIA <b>5.803</b>	TOYOTA <b>66.352</b>
HYUNDAI <b>5.049</b>	OPEL <b>65.738</b>
FORD <b>4.875</b>	CITROËN <b>61.794</b>
RENAULT <b>4.865</b>	HYUNDAI <b>56.664</b>
DACIA <b>4.547</b>	KIA <b>53.967</b>
CITROËN <b>4.253</b>	FORD <b>51.634</b>

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

#### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Noviembre	Enero-Noviembre
LEÓN <b>3.145</b>	LEÓN <b>33.071</b>
SANDERO <b>2.910</b>	SANDERO <b>31.239</b>
QASHQAI <b>2.187</b>	QASHQAI <b>27.890</b>
C-HR <b>2.026</b>	CLIO <b>24.003</b>
ARONA <b>1.989</b>	MÉGANE <b>23.513</b>
COROLLA <b>1.824</b>	ARONA <b>23.416</b>
GOLF <b>1.691</b>	IBIZA <b>22.523</b>
KUGA <b>1.684</b>	GOLF <b>22.276</b>
TUCSON <b>1.676</b>	CORSA <b>21.465</b>
3008 <b>1.575</b>	3008 <b>21.348</b>

ascenso del SUV híbrido C-HR de Toyota, que escala hasta la cuarta posición del top de ventas en noviembre. En noviembre, se vendieron 9.352 coches con propulsión híbrida, lo que supone un 44% más y deja el acumula-

do en 82.439 unidades (+14%). En el caso de los automóviles eléctricos, se matricularon 792 unidades en noviembre (+18%), y de enero a noviembre se han vendido 9.066 coches, lo que supone un 96% más.

### SIGNUS

#### Adapta sus tarifas a la nueva norma

Signus (Sistema Integrado de Gestión de Neumáticos Usados) adaptará a partir del 1 de marzo de 2020 sus tarifas, adelantándose a la reforma del Real Decreto que regula los neumáticos fuera de uso. Esta adaptación no variará el descenso del 4,73% ya implementado el pasado mes de julio.

Esa norma establece las categorías sobre las que los productores deben informar

al Registro teniendo en cuenta el peso y la tipología de cada neumático que ponen en el mercado. Entre otras medidas, prevé la puesta en marcha de ese Registro Oficial de Productores de Neumáticos y regula el mercado de los neumáticos de segunda mano, exigiendo que se entregue al consumidor un documento que acredite la inspección y verificación de cada neumático.



PRECIOS	PVP	Con descuento
Superb iV 1.4 TSI PHEV Ambition	39.250 €	31.900 €
Superb iV 1.4 TSI PHEV Style	40.900 €	33.500 €
Superb iV 1.4 TSI PHEV SportLine	45.100 €	35.950 €
Superb iV 1.4 TSI PHEV L&K	48.200 €	40.800 €
Superb Combi iV 1.4 TSI PHEV Ambition	40.500 €	33.100 €
Superb Combi iV 1.4 TSI PHEV Style	42.150 €	34.750 €
Superb Combi iV 1.4 TSI PHEV SportLine	46.150 €	37.000 €
Superb Combi iV 1.4 TSI PHEV L&K	49.450 €	42.050 €



SKODA

### Ya está disponible el Superb iV, la variante más ecológica

El Skoda Superb iV, el primer híbrido enchufable de la marca checa, ya está en el mercado español. La variante más ecológica del modelo tope de gama combina un motor de gasolina 1.4 TSI y otro motor eléctrico, con una potencia combinada de hasta 160 kW (218 CV). Con

este conjunto propulsor puede recorrer hasta 62 kilómetros en modo eléctrico.

Está disponible en carrocería normal, de tipo sedán, o familiar Combi, y en los acabados Ambition, Style, SportLine y L&K; e incluye una campaña de lanzamiento y financiación de

Volkswagen Finance con la que se puede conseguir una rebaja en algunos casos superior a los 7.000 euros. A esta se puede añadir el Plan Moves, y la marca también ofrece una ayuda para la compra de un punto de recarga eléctrica doméstica de 800 euros.

De serie equipa Virtual Cockpit de 10,25 pulgadas, salvo en la versión Style, que viene en un pack de lanzamiento. Todas las versiones ofrecen sistema de navegación

Amundsen, con pantalla de 8 pulgadas, cuentan con una eSIM incorporada y están siempre online gracias al sistema Care Connect, con servicio de datos incluido. La tecnología SmartLink se incorpora también en todas las versiones y permite controlar las apps de nuestro smartphone utilizando Android Auto y MirrorLink; con Apple CarPlay.

Además, los servicios online Skoda Connect incluyen acceso remoto al vehículo o la aplicación e-Manager, exclusiva del Superb iV, que permite encender el climatizador. El modelo también equipa dos conexiones USB.

**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)

# CONDUCE TUS SUEÑOS



CIUDAD DEL AUTOMÓVIL

LEGANÉS | MADRID

[www.ciudaddelautomovil.es](http://www.ciudaddelautomovil.es)



**GUÍA DEL COMPRADOR,** PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMP



## Digitalización: ¿por dónde empiezo en mi concesionario?

Se habla mucho de la digitalización en el entorno de los concesionarios, pero no se suele explicar suficientemente bien, por tanto no se entiende el alcance y los beneficios asociados.

Hace unos cuantos años se entendía por digitalización el escaneado de los papeles que se amontonaban en los archivos, pero esto ya pasó a la historia. La digitalización se aplica a todas las áreas y procesos, no solo cuando el documento está 'muerto' en un archivo. Es una herramienta viva para la gestión en procesos internos y externos. Cada vez más todos nos enviamos la información mediante documentos.

**En un concesionario la digitalización abarca todos los puntos de vista.**

El cliente obtiene información sobre su vehículo y sobre su interacción con la concesión y por lo tanto mejor servicio.

El concesionario obtiene mejor información sobre el cliente, gustos, mejor atención, conocimiento de incidencias...

Si nos centramos en el ámbito de conversión de 'papeles' por 'documentos digitales' hay mucho que hacer. La buena noticia es que tenemos en nuestra mano las herramientas que nos ayudan a dicho objetivo de un modo sencillo.

Los documentos en formato tradicional, los famosos 'papeles', tienen la 'ventaja' de la comodidad en su manejo como puede ser a la hora de escribir manualmente, o verlo encima de una mesa para saber qué tenemos que hacer, pero esas ventajas no compensan las ventajas que obtenemos al trabajar en un entorno digitalizado.

Con un documento digital conseguimos:

- Que el mismo documento, y la información contenida en él, sea consultada por varias personas al mismo tiempo, incluso en lugares remotos.
- Que se sepa dónde se encuentra el documento en cualquier momento, sin importar en qué carpeta o cajón se encuentra.
- Que se guíe al personal de modo sencillo para que sepa cómo se deben guardar y enviar los documentos.

Trabajar con un documento de manera digital no es solo guardarlo, sino que en el entorno de concesionarios se obtienen grandes rendimientos si utilizamos además herramientas de flujos de trabajo, mediante las cuales los procesos de la empresa son guiados y controlados por herramientas de digitalización.

El uso indiscriminado de hojas de cálculo y de correos electrónicos es eficiente mientras que mantenemos un nivel bajo de información. Sin embargo, si controlamos informes kilométricos o gestiones de comisiones e incentivos mediante ellos el desorden acaba produciendo los mismos problemas de gestión que cuando se trabajaba con papel y boli.

Desde nuestra experiencia, lo ideal para un concesionario es utilizar aquellas herramientas más ajustadas a su actividad que puedan encontrar en el mercado y que aúnen 'know-how' técnico y profesional del sector.

Aquellas herramientas diseñadas y desarrolladas para un sector concreto aportarán soluciones ya probadas, así como economía de escala, ya que diferentes clientes se beneficiarán de los mismos desarrollos y por tanto podrá obtenerse con unos costes más ajustados.

**Vicente Santonja**  
Gerente de Procesos IT. Dealerbest

### TOYOTA

#### MATRICULA SU PRIMER COCHE DE HIDRÓGENO

El primer Toyota Mirai, el vehículo de pila de combustible de hidrógeno, ya está en España. La marca ha matriculado la primera unidad de este modelo, que solo emite vapor de agua, en el marco de la Cumbre del Clima (COP25). Junto a Enagás Emprende (filial de Enagás) y a Urbaser, Toyota España tiene previsto abrir en 2020 la primera estación de repostaje de hidrógeno para vehículos de pila de combustible. Entre sus objetivos está poner en circulación una flota de 12 Mirai durante el próximo año.



### RENAULT

#### NUEVA DIRECTORA EN VALLADOLID

La ingeniera industrial Nieves Martín acaba de ser nombrada nueva directora de la factoría de Carrocería y Montaje de Renault en Valladolid. Comenzó en su cargo el 1 de diciembre en sustitución de Rafael Vázquez, que se trasladará a la planta francesa de Choisy le Roi como director.

Nieves Martín llegó a Renault en 1995 como jefe de taller de Logística Industrial en la factoría de Palencia. Pasó por distintos departamentos en España y Francia, y actualmente ocupaba los cargos de directora técnica del Vehículo de Renault España y directora de ingeniería de Producción de Vehículos Europa 2.



### saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS

m/precios

### RENAULT

#### El Zoe estrena imagen y más capacidad

El eléctrico Renault Zoe llegará en enero a los concesionarios con novedades tanto en el diseño exterior como en el interior, nuevas tecnologías y una batería de mayor capacidad, con la que puede llegar hasta los 395 kilómetros de autonomía. Además, también cuenta con una toma de carga rápida de 50 kW (con la que se completa el 80% de la carga en unos 30 minutos), nuevos colores para la carrocería

y renovados diseños de llantas de 15 a 17 pulgadas.

Mantiene la posibilidad de comprar la batería o tenerla en régimen de alquiler, y se ofrece en tres acabados -Life, Intens y Zen- y dos niveles de capacidad de batería. Desde la versión más básica incluye elementos como el climatizador, encendido automático de luces y sensor de lluvia, tarjeta manos libres de apertura y arranque, e-lunetas eléctricas delanteras, Easy Link con pantalla táctil de



#### PRECIOS

ALQUILER DE BATERÍA	
Zoe Life 80 kW	21.667 €
Zoe Intens 80 kW	23.788 €
Zoe Intens 100 kW	24.249 €
Zoe Zen 100 kW	25.355 €
COMPRA DE BATERÍA	
Zoe Life 80 kW	29.227 €
Zoe Intens 80 kW	31.348 €
Zoe Intens 100 kW	31.809 €
Zoe Zen 100 kW	32.915 €

7 pulgadas, detector de ángulo muerto, etc.

El acabado Intens incluye equipamientos como el cargador de inducción o el sistema de ayuda al aparcamiento trasero; y el Zen, las lunas traseras sobretintadas o la cámara trasera.

### VOLKSWAGEN

#### e-up!: urbano eléctrico con 260 km de autonomía

El nuevo Volkswagen e-up! 100% eléctrico, el modelo de acceso a la gama más ecológica de la marca alemana, llega al mercado en dos acabados: el básico y uno denominado Style. El primero equipa elementos como luces diurnas LED y asiento del conductor con ajuste de altura. Su precio parte de 22.570 euros, que se pueden quedar en 20.290 con los descuentos de lanzamiento, sin incluir el Plan Moves.

Por su parte, el acabado Style añade muchas opciones de personalización y detalles como el techo bicolor, el parachoques delantero con entradas de aire, llantas de aleación ligera Blade de 15 pulgadas, iluminación ambiental

o molduras decorativas con la inscripción e-up!. En el interior, el panel de instrumentos cuenta con inserciones con efecto piel de tiburón y una tapicería de diseño exclusivo.

El e-up! dispone de varios paquetes opcionales que le añaden personalidad. El denominado 'Hola Invierno' incluye asientos, parabrisas y retrovisores calefactables. 'Hola Tecnología' añade regulador de velocidad y asistente de estacionamiento Park

Pilot con cámara Rear View. 'Hola Confort' ofrece asientos delanteros con ajuste de altura, sensor de

**2.280 € de descuento de lanzamiento**



#### PRECIOS

e-up!	22.570 €
e-up! Style	23.505 €

## ¿Buscas empleo?

Asesor Ventas B2B  
(Badajoz)

Asesor Ventas VN  
(Madrid)

Asesor Ventas B2B  
(Girona)

Jefe de ventas  
(Oviedo)

Asesor Comercial Venta Online  
(Madrid)

Asesor Ventas VN  
(A Coruña)

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

dealerBest in f

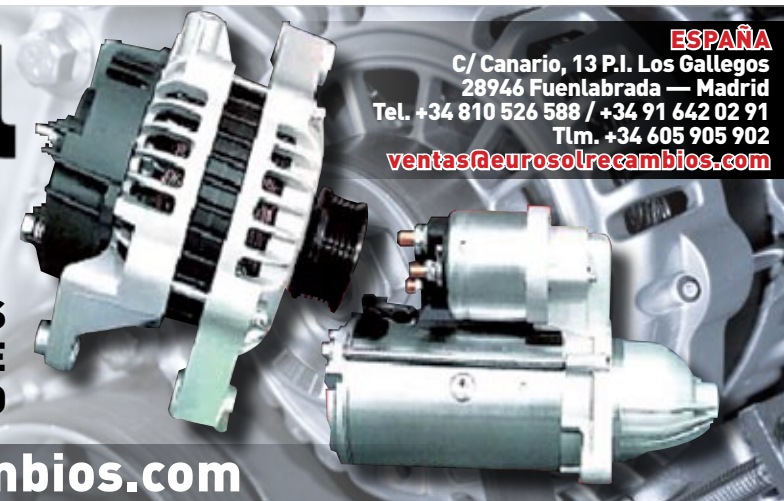
## EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

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

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

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





## ESTABILIZADORAS QUE PRODUCEN ENERGÍA

Andrés Peral

¿Es cierto que hay barras estabilizadoras que son capaces de producir energía? ¿Cómo es posible y para qué serviría?

### RESPUESTA

Es cierto que hay barras estabilizadoras activas capaces de generar energía eléctrica, pero para entender esta tecnología es aconsejable explicar cómo funciona el sistema. La función principal de las barras estabilizadoras es 'sujetar' de una manera óptima la carrocería, evitando en parte los balanceos. Hablamos de un sistema activo de estabilización cuando se incorpora un pequeño motor eléctrico situado entre dos secciones de la barra. De esta manera, al girar en una curva, cada sección gira en una dirección opuesta, aspecto que reduce significativamente la inclinación del vehículo.

El motor eléctrico se alimenta con la energía que le proporciona la batería, en los modelos más avanzados con el sistema mild-hybrid de 48 voltios. Cuando se conduce en línea recta las dos mitades pueden desacoplarse para reducir los movimientos de la carrocería sobre firme irregular y resultar más confortable.

Ahora que tenemos claro su funcionamiento, vamos con tu pregunta. Esas barras estabilizadoras activas son capaces de producir energía debido al propio movimiento del vehículo. Al rodar se produce un movimiento vertical sobre el firme, más acusado cuanto más irregular y más rápido vayamos. En ese instante los motores conectados a las barras actúan como generadores y son capaces de crear energía eléctrica y almacenarla en la batería de 48 voltios que alimenta el sistema híbrido ligero.

## DOS AUTÉNTICOS PURASANGRE: ¿FORD FOCUS ST O HYUNDAI I30 N PERFORMANCE?

Agustín Perterra

Me gustan los coches de corte deportivo y quisiera saber su opinión sobre dos vehículos en concreto. Se trata del Ford Focus ST y del Hyundai i30 N. Por lo que he visto son muy similares en todo, potencia, tamaño, prestaciones... Me gustaría saber su elección al respecto. Muchas gracias por su atención.

### RESPUESTA

El segmento de los compactos tiene una atractiva oferta en modelos de corte deportivo y altas prestaciones, y tanto el Ford Focus ST como el Hyundai i30 N son dos de sus mejores opciones. Como bien dices, los dos son muy similares en sus datos técnicos y filosofía 'prestacional', pero si entramos en profundidad cada uno tiene su propia personalidad.

Los dos recurren a motores de cuatro cilindros turboalimentados, con 250 CV y 275 CV en el coreano, y 280 CV en su rival de Ford. La diferencia estriba en que el Focus ST apuesta por una mayor cilindrada -2,3 litros frente a 2,0-, y eso repercute, en parte, en unos valores de par máximo más generosos: 42,8 mkg en el Focus frente a los 36,0 del i30. Y todo ello contribuye a que la respuesta a bajo régimen sea más contundente en el Ford. Digamos que la capacidad de trabajo del propulsor coreano comienza antes, pero la de su rival es más enérgica. Por eso las prestaciones del Focus ST son algo más brillantes, tanto al acelerar como al recuperar.

El cambio es manual de seis relaciones en

Lógicamente es una tecnología todavía muy desconocida y que se utiliza sólo en vehículos de alta gama.

La recuperación de la energía juega un papel creciente actualmente. En este sentido, marcas



CARTA DE LA SEMANA

ambos, aunque Ford también contempla una transmisión automática de siete velocidades. La tracción en los dos es delantera y recurren a sendos autoblocantes electrónicos para brindar un paso por curva más eficaz. En este sentido ninguno de los dos te defraudará, aunque a los puntos el Focus ST tracciona algo mejor. Ambos cuentan con la función Launch Control para acelerar desde parado sin perder tracción y se convierten en auténticas 'tablas' cuando activamos sus programas más deportivos.

En cualquier caso, la suspensión adaptativa 'dulcifica' muchos las cosas en sus modos de conducción más 'amables', haciéndolos aptos para el día a día. En la práctica el Focus es algo más habitable, aunque cede algún litro en la capacidad del maletero. En fin, nos decantamos por el Focus ST, que tiene además un precio más asequible...

como Audi están desarrollando amortiguadores rotativos electromecánicos eROT que sustituyen a los hidráulicos, y que aprovechan el movimiento para crear en su interior una energía que se perdería, si no, en forma de calor.

## CONSULTAS RÁPIDAS



### ¿PUEDO LLEVAR A MI BEBÉ CON SU SILLITA EN EL ASIENTO DELANTERO DEL COCHE?

Como norma general todos los menores de edad cuya altura no supere los 135 centímetros deberán situarse en los asientos traseros; por tanto, un bebé también deberá cumplir esta norma. No obstante, y como excepción, se señala que podrán ocupar el asiento delantero siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados, debidamente adaptados a su talla y peso, cuando el vehículo no disponga de asientos traseros y cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por otros menores en las mismas condiciones. En estos casos excepcionales, si finalmente el menor fuese en el asiento delantero y el vehículo dispusiese de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado. Por último, se debe recordar que en caso de incumplir la normativa y el menor ocupara el asiento delantero sin quedar amparado por alguna de las excepciones señaladas, se estaría cometiendo una infracción considerada grave, que sería sancionada con una multa de 200 euros.

## BUENA PREGUNTA

### SI NO ERES RESIDENTE, PUEDES ACCEDER PARA DEJAR EL VEHÍCULO EN UN PARKING PÚBLICO

¿Puedo acceder a Madrid Central si tengo un vehículo con la etiqueta medioambiental C?

### RESPUESTA

Es un error muy habitual pensar que, por el mero hecho de tener etiqueta, ya se puede acceder a Madrid Central. Que el vehículo tenga derecho a tener etiqueta y que la lleve puesta es uno de los requisitos exigidos, pero no el único. En primer lugar, hay que señalar que, por supuesto, los vehículos de residentes, tengan etiqueta o no, pueden acceder a Madrid Central, pero hay que recordar que no basta con ser residente, sino que los ciudadanos empadronados en el entorno de la zona restringida deben dar de alta las matrículas que deseen que accedan a dicha zona. A los residentes, el ayuntamiento les habrá concedido un código para que, a través de la web municipal, puedan autorizar las matrículas que les puedan corresponder, sean las suyas propias o de visitantes. Fuera de los residentes, tan sólo está permitido el acceso a Madrid Central a los vehículos de 0 emisiones y ECO; el resto de vehículos con etiqueta deben cumplir otros requisitos. Así, los vehículos sin etiqueta no podrán acceder a Madrid Central si

no tienen autorización como visitante, y aquellos vehículos que, teniendo etiqueta, pero que no sea 0 emisiones o ECO, sólo podrán acceder a aparcamientos públicos o privados, o con reserva de estacionamiento, sin que sirva para autorizar el acceso que aparcemos en la Zona SER. Pero a partir del 1 de enero de 2020 no se concederán autorizaciones, ni siquiera como visitantes, a los vehículos que no tengan derecho a distintivo medioambiental. Por tanto, cometerían una infracción todos aquellos que accedan indebidamente a la mencionada zona, bien por no tener derecho a ello -por ejemplo vehículos que no sean de emisiones 0 o ECO-, bien por no cumplir los requisitos necesarios para ello -por ejemplo, el resto de vehículos con distintivo ambiental que, finalmente, no accedan a un aparcamiento público o privado-; o bien por no haber obtenido las autorizaciones necesarias -como por ejemplo vehículos de visitas a residentes sin que gocen de la correspondiente autorización-. Este tipo de infracciones, al ser consideradas leves, podrían llegar a ser sancionadas con un importe de hasta 100 euros.



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

## CONSULTAS RÁPIDAS

### FRENADA REGENERATIVA Y LUZ DE FRENO

Antonio Sanjuán

Efectivamente, los sistemas de frenada regenerativa de los modelos híbridos y eléctricos son cada vez más 'agresivos' y contundentes, y por eso provocan que las luces de freno se activen, en ciertas ocasiones, cuando entran en acción. Modelos como el BMW i3 o el Nissan Leaf, por poner un par de ejemplos, son buena prueba de ello. Con la función e-Pedal, al levantar el pie

del acelerador, el vehículo retiene con contundencia para regenerar la máxima energía posible en la batería. De hecho, apenas hace falta pisar el pedal del freno una vez que nos acostumbramos en el día a día. En los modelos que presentan varios niveles de regeneración, las luces de freno se activan automáticamente al levantar el pie del acelerador en su modo más enérgico. Por ejemplo, en Kia Niro lo hace en el nivel 3, pero no en los otros dos niveles inferiores, de retención más suave.

### POTENCIA O PAR ¿QUÉ ES MÁS IMPORTANTE?

Alfredo Vega

Las dos cosas son importantes, sin duda. La potencia aporta velocidad y aceleración, las cualidades más prestacionales de un vehículo; pero el par motor aporta la fuerza para comenzar el movimiento desde parado, subir pendientes o adelantar. Digamos que es lo que vamos a utilizar más a diario, mientras que la máxima potencia se aprovechará sólo en momentos muy puntuales.

### 1.800 km sin repostar con el Audi A6 TDI

Con su consumo homologado de 4,4 l/100 km a 90 km/h el Audi A6 2.5 TDI de 140 caballos de potencia podía recorrer nada menos que 1.800 kilómetros. Todo un Nobel de Economía.

Mucho protagonismo tenían esta semana modelos deportivos; pero la novedad que se llevaba la palma era una berlina alemana, de lujo, con motor diésel: el Audi A6 2.5 TDI. La in-

yección directa en los motores diésel del Grupo VW había conseguido sorprendentes cifras, como los 4,4 l/100 km que homologaba a 90 km/h el A6 con lo que podía recorrer 1.800 ki-



lómetros sin necesidad de parar a repostar; o 1.300 kilómetros a una media de 120 km/h.

Entrando ya en el terreno de los deportivos, conducíamos por primera vez el nuevo Toyota Celica 1800, que con sus 115 caballos se convertía en la puerta de entrada a la gama del coupé japonés.

La misma potencia, 115 caballos, desarrollaba el espectacular Ford Probe. La marca del óvalo aprovechaba

el éxito del Probe 24V para lanzar una versión más modesta -3,7 millones- que probábamos a fondo y de la que nos gustaba su carrocería y el silencio de marcha.

Otra prueba a fondo la protagonizaba el Porsche 911 Tiptronic, que incorporaba el cambio en el volante mediante dos teclas. Prestaciones y manejo del cambio brillaban en este 911 de 12 millones de pesetas.



LA PORTADA  
Nº 579  
FECHA  
22-11-1994  
HABLAMOS DE

La poderosa imagen del Audi A6 rodando era el principal reclamo de nuestra portada. La tecnología de inyección directa en motores diésel del Grupo VW empezaba a dar unas cifras espectaculares. Junto al Audi, el renovado Honda Civic y la prueba a fondo del Porsche 911 con cambio Tiptronic.



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

### Seat Ibiza 1.8 GTI 16V: el más potente de la historia

Para celebrar los 10 años del utilitario español, Seat se regalaba una versión GTI que se convertía en el Ibiza más poderoso hasta la fecha... ¿precursor de los Cupra?

Cómo cambian los tiempos: ahora el Brexit aleja a Gran Bretaña de Europa y hace 25 años, con la apertura del Eurotúnel celebrábamos que París y Londres se acercaban a solo tres horas de recorrido.

Otra era comenzaba a abrirse en el automóvil. Mercedes preparaba un utilitario, el Clase A, que estaba desarrollando para lanzar primero en Asia apoyado en un fabricante local. Los primeros bocetos



de este nuevo coche se veían en esta revista.

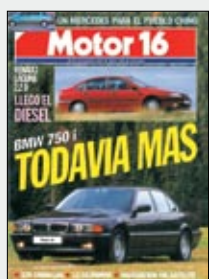
Muchas novedades de todo tipo conducíamos por primera vez esta semana. De BMW probábamos el imponente Serie 7 con motor de gasolina V12 y 320 caballos.

No menos señorial y exclusivo era el nuevo Range Rover, el lujoso todoterreno británico que se ponía a la venta en España con precios tan exclusivos como el coche.

De Renault llegaba al Laguna un nuevo motor diésel con tres válvulas por cilindro y 85 caballos, a la espera de un futuro turbodiésel.

Y por parte de Seat, en el décimo aniversario del Ibiza lanzaba la versión 16V, el Ibiza más potente de la historia con 130 caballos y un llamativo color amarillo kiwi.

Por último, la prueba a fondo del Suzuki Vitara 1.6 16V de ruedas anchas.



LA PORTADA  
Nº 580  
FECHA  
29-11-1994  
HABLAMOS DE

El BMW 750i se convertía en el buque insignia de la marca alemana con su motor V12 de 320 caballos de potencia que conducíamos por primera vez. Y también era protagonista de nuestra portada junto al Renault Laguna, que estrenaba motor diésel, o el futuro Mercedes Clase A, que se preparaba para el mercado chino.

# 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: .....

