

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

SEIS MESES CON EL SEAT ARONA DE GAS



Bajo la lupa

UN AHORRO SORPRENDENTE

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.769 del 31 de diciembre al 13 de enero de 2019



PROBAMOS LOS UTILITARIOS MÁS MODERNOS ¡QUÉ GRANDES!

VW Polo-Renault Clio-Peugeot 208

Comparativa



▲ Sport
1.0 TSI 115 DSG
RS Line
TCe 130 EDC ▶

▲ GT Line
PureTech 130
EAT8

A fondo

Opel Corsa GS Line 1.5 Diésel

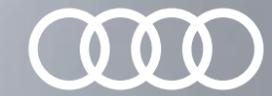
100 CV



TODAS LAS NOVEDADES DE 2020

CALENDARIO: LO QUE LLEGA EN Y





¿Hace cuánto que no escuchas a tu instinto?

Gama Q de Audi desde 205 € al mes*.

Todos tenemos una voz interior que nos pide que escapemos de la rutina y descubramos nuevos caminos. Está dentro de nosotros desde el día que nacimos. Es algo que nos guía, que nos hace tomar la mejor decisión, que hace que elijamos la ruta que nos llevará más lejos. Pero, por alguna razón, nos hemos conformado con conducir cada día siguiendo el mismo camino. Descubre la Gama Q de Audi y vuelve a escuchar a tu instinto.

audi.es/GamaQ



Gama Q de Audi. Emisiones combinadas de CO₂: 134 a 256 g/km (NEDC: 116 - 208 g/km). Consumo combinado de combustible: 5,3 a 11,3 l/100 km.

*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q2 Advanced 30 TFSI 85 kW (116 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 45.000 km totales, abonando una entrada de 4.118 €, a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Cambio de neumáticos no incluido. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación

de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Oferta válida para pedidos hasta el 31/12/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Los modelos visualizados no corresponden con la oferta.



PERFECT TIMING.

OFFSHORE

- SUMERGIBLE 100M
CRISTAL ZAFIRO CT
CAJA EN ACERO 316 IP



*GLOW IN THE DARK

NKM1937M02
P.V.P. 119€

Neckmarine



PERFECT TIMING.

OFFSHORE



*GLOW IN THE DARK

• SUMERGIBLE 100M
CRISTAL ZAFIRO CT
CAJA EN ACERO 316 IP

NKM1937M02
P.V.P. 119€

Neckmarine

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Al detalle

 **ALCOHOL AL VOLANTE, UN DATO PREOCUPANTE**

El balance de la campaña de control de alcohol y drogas que la DGT realizó entre el 9 y el 15 de diciembre, sigue poniendo los pelos de punta. Más de 400 conductores han sido pillados cada día habiendo superado los índices legales de consumo de alcohol y habiendo consumido drogas. De los más de 4.300 conductores cazados durante esos días, además, a 250 se les han instruido diligencias por delitos contra la seguridad vial. Nos sigue pareciendo incomprensible que pese a las campañas de divulgación y el conocimiento de las consecuencias, muchos sigan poniéndose al volante bajo estas circunstancias. No aprendemos...

 **FELIZ 2020**
Acaba un año que ha sido complicado en el sector del automóvil en general y en el de nuestro país en particular y empieza otro en el que nos esperan grandes retos: entre ellos el reto del cumplimiento de la normativa de emisiones de 95 gramos como dato más llamativo. Un apasionante 2020 que os iremos contando semana a semana. Feliz año para todos.

Tomadura de pelo **climática**

Las expectativas generadas en la Cumbre del Clima de Madrid quedaron en nada. La ausencia de los países más contaminantes y la falta de acuerdo dejan todo para la siguiente, en Glasgow.

Pues qué quieren ustedes que les diga sobre la Cumbre del Clima (COP 25), celebrada en Madrid. Puedo decir que ha sido la más larga de todas las celebradas hasta el momento y, desde mi punto de vista, un fracaso. De hecho, después de 20 días y más de 20.000 intervinientes, no se avanzó nada en lo fundamental, que es la reducción de emisiones a todos los niveles. Tanta expectación ¿para qué?, ni siquiera aprobaron una resolución ya avanzada como es que las ciudades de más de 50.000 habitantes tengan planes de adaptación al cambio climático los próximos años. Prometía ser una cumbre de transición, pero en los últimos días, la frustración de líderes, ministros, empresarios y chupatintas de la ONU, manifestaban una catarata de contradicciones y manipulaciones que siempre estaban al servicio del lucimiento de cada cual. Sumen a esto la ausencia de compromiso de los países más contaminantes del mundo como son EE.UU, China, India y Rusia, que son los mayores emisores de dióxido de carbono, metano y óxido nítrico. Solo la ciencia ha estado a la altura con sus resultados sobre el cambio climático, con unos estudios que nos recuerdan que mientras se celebraban estas jornadas, el deterioro del planeta va cada día a más. Mientras no entendamos que la transformación climática en el ecosistema tiene que ver con una reconversión general del mundo consumista y acomodado, mal vamos. Por eso el espectáculo ofrecido por la pasada Cumbre del Clima, nos ha decepcionado a todos.

las lúdicas, el deterioro del planeta va cada día a más. En resumen, que la COP en su edición número 25, se cerró con la brillante y profunda conclusión de “ser más ambiciosos en el futuro y esperar a la cumbre de Glasgow que tendrá lugar el próximo año.

Así pues, una tomadura de pelo con cargo a los contribuyentes y a la que, gracias a las numerosas manifestaciones, los cortes y tapones de tráfico, incluido transportes públicos en huelga, convirtió a Madrid en un caos con uno de los índices de contaminación más altos que se recuerdan. No pasaba nada. Justo lo contrario de ahora que gracias al populismo reinante se reclama a los automovilistas con coches diésel o

gasolina que los saquen de la circulación por ser los únicos culpables de la contaminación. Por cierto, nada sobre las ayudas para adquirir coches menos contaminantes y retirar los que más contaminan. Es duro de explicar, pero mientras no entendamos que la transformación climática en el ecosistema tiene que ver con una reconversión general del mundo consumista y acomodado, mal vamos. Por eso el espectáculo ofrecido por la pasada Cumbre del Clima, nos ha decepcionado a todos.

Solo la ciencia ha estado a la altura con sus resultados sobre el cambio climático, con unos estudios que nos recuerdan que mientras se celebraban estas jornadas, el deterioro del planeta va cada día a más. Mientras no entendamos que la transformación climática en el ecosistema tiene que ver con una reconversión general del mundo consumista y acomodado, mal vamos.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com
Julían Gamacho - jgamacho@motor16.com
Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Consejo editorial: María Jesús Benet, Alfonso J. Nieto
Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507
Administración:
Laura Fernández - lfernandez@motor16.com
Redacción, Administración y Servicios Comerciales,
Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés, Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD
Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.2471983
© Motor 16, Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



SUMARIO

Nº 1.769 · 31 diciembre 2019 a 13 enero 2020 · Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- LA FOTO

8.- QUÉ PASA

MCLAREN SPEEDTAIL

El McLaren de calle más veloz de la historia: alcanza 403 km/h.

10.- EN PORTADA

PEUGEOT 208, RENAULT CLIO Y VOLKSWAGEN POLO

Dos franceses –Peugeot y Renault– y un alemán –Volkswagen– son lo más nuevo de los utilitarios. Comparamos las versiones de gasolina.

20.- CUATRO RUEDAS

OPEL CORSA DIÉSEL

La octava generación del modelo alemán brilla por su eficiencia y su avanzada tecnología.

26.- TODO LO NUEVO QUE LLEGA EN 2020

Más de 100 nuevos modelos y el calendario con los lanzamientos ecológicos.

26.- ASTON MARTIN DBX, AUDI E-TRON GT

27.- CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID, CUPRA FORMENTOR

28.- FIAT PANDA MHEV, FORD MUSTANG MACH-E

29.- HONDA-e, HYUNDAI ITO

30.- JEEP RENEGADE PHEV, LAND ROVER DEFENDER

31.- LEXUS UX 300E, MAZDA MX-30

32.- NISSAN JUKE, OPEL GRANDLAND X HYBRID

36.- PEUGEOT 3008 HYBRID, PORSCHE TAYCAN

37.- RENAULT CAPTUR, SEAT LEÓN

38.- SKODA OCTAVIA, TOYOTA YARIS

39.- VOLKSWAGEN GOLF, VOLVO XC40 RECHARGE

40.- MUSTANG SHELBY GT 350

26



40



44



43

Una versión aún más rabiosa del exitoso 'pony car' de Ford.

43.- MINI COOPER JCW

Diversión asegurada con el apellido John Cooper Works.

44.- FIAT FIORINO GNC

Un polivalente trabajador ECO.

46.- SEAT ARONA TGI

Tras seis meses de uso, el Arona de GNC brilla por ahorro y prestaciones.

48.- LA SEMANA

54.- +INTERESANTE SUZUKI LITROS POR KILO

Más de 2.000 kilos de alimentos donados en la iniciativa solidaria.

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

Busca tu marca

ASTON MARTIN	26
AUDI	26
CITROËN	27
CUPRA	27
FIAT	28, 44
FORD	28, 40
HONDA	29
HYUNDAI	29
JEEP	30
LAND ROVER	30
LEXUS	31
MAZDA	31
MCLAREN	8
MINI	43
NISSAN	32
OPEL	20, 32
PEUGEOT	10, 36
PORSCHE	36
RENAULT	10, 37
SEAT	37, 46
SKODA	38
SUZUKI	54
TOYOTA	38
VOLKSWAGEN	10, 39
VOLVO	39



46

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



3€ nº2

ENTREVISTA A JOSÉ VICENTE DE LOS MOZOS «Está bien hablar de 2040 pero tenemos que hablar de 2020, 2021... Y dar confianza»

PIRERAS Audi Q3 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 / Biza, Renault Kadjar / Mégane, Peugeot 5008 / 508, SUV ¿Cuál? ¿Vale la pena?

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

la foto



El Lotus Evija rueda en pista por vez primera

Del Evija, un 'hypercar' con 400 kilómetros de autonomía y cuatro motores eléctricos que suman 2.000 caballos, se fabricarán sólo 130 unidades que Lotus empezará a entregar a finales de 2020, previo pago de dos millones de euros. Y su puesta a punto final ha comenzado en el circuito de la marca británica en Hethel, de donde llegan sus primeras imágenes en funcionamiento. «Es realmente manejable», comentó el director del programa de desarrollo, Gavan Kershaw, tras probar un prototipo que aún no integra control de estabilidad ni vectorización del par, pues Lotus siempre evalúa primero los fundamentos del chasis, para después ir agregando la electrónica y mejorar la experiencia de conducción.





EL GENESIS G90, RENOVADO

Salvo techo y puertas, todo cambia en la carrocería del G90, la berlina de lujo de Genesis. Estrena unas llantas de 19 pulgadas que minimizan el ruido de los neumáticos y un sistema de navegación con pantalla de 12,3 pulgadas, y en su equipo de seguridad figuran los airbag de rodilla para conductor y copiloto.

AUDI Q7 60 TFSIe QUATTRO

Dotado de un motor de gasolina V6 3.0 TFSI de 340 CV y uno eléctrico de 94 kW, la nueva versión híbrida enchufable del Q7 totaliza 456 CV y 71,4 mkg, con los que acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos. La batería de 17,3 kWh permite circular hasta 43 kilómetros en modo eléctrico –incluso a 135 km/h–, de forma que recibe la etiqueta '0'. Su precio, 89.460 euros.



MERCEDES-AMG GLE 53 4MATIC+

Con un precio de 94.100 euros, ya está disponible en España el GLE 53 4Matic+, versión deportiva con etiqueta 'ECO' dotada de un seis cilindros 3.0 de 435 CV sobrealimentado por turbocompresor y compresor eléctrico. Y su alternador arrancador EQ Boost entrega brevemente hasta 16 kW de potencia. El consumo medio WLTP es de 10,6 l/100 km.



LYNK & CO: Y AHORA EL O5

Destinado inicialmente al mercado chino, donde debutará a mediados de 2020, la nueva firma global del gigante Geely acaba de desvelar el O5, un SUV compacto de estilo coupé y 4,59 metros de largo que comparte la plataforma CMA y sus mecánicas –electrificadas varias de ellas– con los SUV O1 y O2, y también con el Volvo XC40.

Ha alcanzado 403 km/h de velocidad máxima

El McLaren Speedtail completa su validación

El McLaren 'de calle' más veloz de la historia ha concluido la fase de validación dinámica con un test en la pista de pruebas Johnny Bohmer del Centro Espacial Kennedy en Florida, EE UU. En concreto, el prototipo usado por la firma británica alcanzó su velocidad máxima, de 403 km/h, más de 30 veces seguidas, complementando así otros ensayos extremos de fiabilidad realizados previamente en Idiada (España) y Papenburg (Alemania). El Speedtail es un 'hypercar GT' triplaza –el conductor va centrado, y tras él se disponen dos butacas en paralelo– de casi 5,2 metros de largo cuya producción en serie está iniciándose actualmente en la planta británica de Woking. Su ligera y aerodinámica carrocería de fibra de carbono se combina con una mecánica híbrida de gasolina que rinde 1.070 CV de potencia y 117,3 mkg de par máximo, lo que se traduce en prestaciones de fábula, como una aceleración de 0 a 300 km/h en menos de 13 segundos o los citados 403 km/h –250 millas por hora– de velocidad punta. Además, su batería autorrecargable –el Speedtail no es enchufable– se caracteriza por disponer de la mejor relación entre peso y potencia, pues su densidad energética es de 5,2 kW/kg, muy superior a lo habitual. Además, dispone de un sistema 'wireless' que mantiene el nivel de carga de la batería mientras no utilizamos el vehículo.

El McLaren 'de calle' más veloz de la historia ha concluido la fase de validación dinámica con un test en la pista de pruebas Johnny Bohmer del Centro Espacial Kennedy en Florida, EE UU. En concreto, el prototipo usado por la firma británica alcanzó su velocidad máxima, de 403 km/h, más de 30 veces seguidas, complementando así otros ensayos extremos de fiabilidad realizados previamente en Idiada (España) y Papenburg (Alemania). El Speedtail es un 'hypercar GT' triplaza –el conductor va centrado, y tras él se disponen dos butacas en paralelo– de casi 5,2 metros de largo cuya producción en serie está iniciándose actualmente en la planta británica de Woking. Su ligera y aerodinámica carrocería de fibra de carbono se combina con una mecánica híbrida de gasolina que rinde 1.070 CV de potencia y 117,3 mkg de par máximo, lo que se traduce en prestaciones de fábula, como una aceleración de 0 a 300 km/h en menos de 13 segundos o los citados 403 km/h –250 millas por hora– de velocidad punta. Además, su batería autorrecargable –el Speedtail no es enchufable– se caracteriza por disponer de la mejor relación entre peso y potencia, pues su densidad energética es de 5,2 kW/kg, muy superior a lo habitual. Además, dispone de un sistema 'wireless' que mantiene el nivel de carga de la batería mientras no utilizamos el vehículo.



◀▶ El Speedtail acelera de 0 a 300 km/h en menos de 13 segundos gracias a su mecánica híbrida autorrecargable de 1.070 CV.

PARA PENSAR

40

minutos para cargar un Smart EQ del 20 al 80 % con el cargador opcional de 22 kW.

Los nuevos Smart eléctricos –hay versiones EQ de Fortwo, Fortwo Cabrio y Forfour– equipan una batería de 17,6 kWh y tienen un motor de 82 CV, y su autonomía WLTP va de 116 a 133 kilómetros, según versiones.

EL PUNTAZO

Ford pone a la venta en Norteamérica el Mustang Shelby GT350 Heritage Edition Package, que rinde homenaje al primer triunfo de un Mustang Shelby en competición, hace ahora 55 años.



A la venta desde enero

El renovado Mazda2 recibirá la etiqueta 'ECO'

Este mes de enero se inicia la comercialización en España del renovado Mazda2, que incorpora cambios en el exterior como una parrilla frontal de efecto más tridimensional y ópticas posteriores rediseñadas, así como nuevas llantas de aleación. Y en el interior, nuevos acabados y materiales contribuyen a aumentar la impresión de calidad y refinamiento. Además, para optimizar el confort hay un mayor aislamiento acústico y se ha rediseñado la estructura interna de los asientos para reducir la fatiga y favorecer

una postura más natural. En cualquier caso, las novedades más importantes en el Mazda2 2020 están bajo el capó, pues se actualiza el Skyactiv-G de 90 CV, ahora asociado a una nueva caja manual de seis velocidades y dotado del innovador sistema M-Hybrid, que gracias a un condensador de 22,5 V extiende el rango de funcionamiento del i-Stop –sistema de parada y arranque automáticos–, asiste en los arranques y hace más fluidos los cambios de marcha, además de suministrar energía a los distintos sistemas eléctricos del coche. Gracias a eso rebaja a 94 g/km las emisiones NEDC de CO2 y recibe la etiqueta 'ECO' de la DGT.



▲ El frontal recibe una parrilla de aspecto más tridimensional. Y también son nuevas las llantas y las ópticas traseras.



Opel potencia su oferta eléctrica

Segunda versión del Grandland X enchufable

Tras el Grandland X Hybrid4, versión híbrida enchufable con mecánica de 300 CV y tracción total –consumo WLTP de 1,3 l/100 y emisiones NEDC de CO2 de 34 g/km– llega una segunda variante, también beneficiada por la etiqueta '0' de la DGT, que anuncia 224 CV y se conforma con tracción delantera. Porque en vez del 1.6 Turbo de 200 CV recurre a ese mismo motor pero con 180 CV, y renuncia al motor eléctrico posterior –el encargado de la tracción trasera en el Hybrid4–, ya que cuenta solo con el motor eléctrico

delantero, de 81 kW –110 CV–, acoplado a la transmisión automática de 8 marchas y a la batería de 13,2 kWh. El nuevo Grandland X Híbrido Enchufable –ese será su nombre comercial –homologa una autonomía eléctrica WLTP de 57 kilómetros–, un gasto medio WLTP de 1,4 l/100 km y emisiones NEDC de 35 g/km, y su precio parte de 43.100 euros, que pueden bajar a 32.200 en función de los descuentos. Alcanza 225 km/h de velocidad punta y acelera de 0 a 100 km/h en 8,9 segundos. Por otro lado, Opel ultima el



desarrollo del Corsa-e Rally, versión de competición de su Corsa cien por cien eléctrico, con los mismos 136 CV de potencia y una batería de idéntica capacidad: 50 kWh.

◀▶ Junto a estas líneas, el Corsa-e Rally durante la fase final de desarrollo. En la foto superior, el nuevo Grandland X Híbrido Enchufable, de 224 CV.

Para mí el que no quieras

Aunque esta frase tan elocuente suele referirse a modelos más exclusivos y poderosos, lo que siempre viene a decir es que cualquiera de los rivales va a dejar buen sabor. Vamos, que no te vas a equivocar al elegir. A nosotros nos han gustado mucho los tres, pero hemos elegido uno.

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

La tormenta perfecta parece haberse cernido sobre la categoría de los utilitarios de cuatro metros con la llegada de unos cuantos modelos renovados y dispuestos a todo para revolucionar el gallinero. Utilitarios cada vez más equipados, más seguros, más conectados y más digitalizados. Y, por supuesto, también más grandes. Como nuestros tres

protagonistas, que con el paso de los años y las diferentes generaciones han pasado de medir 3,70, 3,52 y 3,60 metros en los primeros Peugeot 205, Renault 5 y Volkswagen Polo, a medir ahora 4,05 metros en los tres casos, o lo que es lo mismo, casi 25 centímetros más que el primer VW Golf; y en la actualidad, a tiro de piedra de la siguiente categoría, la de los compactos, a la que ya ni siquiera temen por calidad, seguridad, aplomo, equipamiento o facilidad para emprender un viaje largo con todas las garantías. Un viaje largo o, gracias a la potencia y a las características de nuestras monturas, un divertido tra-

mo de curvas, escenario en el que los tres van a dejar el pabellón bien alto por su nivel de potencia, por su actitud en curva y por la facilidad que tienen para enlazar tramos sinuosos en un tipo de conducción realmente divertida que, además, se rodea de seguridad y calidad de pisada.

Y es que tanto el 208 como el Clio o el Polo en estas versiones probadas de perfil deportivo, son capaces de combinar



una doble personalidad que les permite circular con la misma eficacia ya sea en el entorno urbano como en autovía y autopista, o en un tramo de montaña con más curvas que rectas y mucho volante que girar.

Pero comencemos este test comparativo analizando y comparando el espacio disponible en cada uno, con resultados que, ya os lo adelantamos, serán sorprendentes. Nuestros tres protagonistas tienen la misma longitud exterior, pero las diferencias las encontramos en la distancia entre ejes y en la anchura. El

Clio es el más ancho del grupo y también el que más espacio libre deja entre los dos ejes con una batalla de 2,58 metros; sin embargo, es el Volkswagen Polo, con una menor batalla -2,56 metros-, el que arrasa en espacio interior. Más anchura delantera y trasera, asientos con más centímetros de superficie aprovechable, más altura al techo en cualquiera de las plazas tanto delante como detrás, y lo que casi merece más puntuación: 4 centímetros adicionales respecto al Clio y 5 respecto al 208 para las piernas de los pasajeros de atrás. Además, el modelo alemán tiene la banqueta trasera situada más arriba que sus rivales, a 37 centímetros del piso, lo que facilita el acceso y permite además más contacto de los gemelos con el mullido del asiento al no tener que llevar las piernas tan dobladas.

Un aprovechamiento del espacio fantástico que deja a sus rivales en evidencia. Por detrás del Polo se sitúan Clio y 208. El primero se impone al segundo en altura libre al techo, aunque cede frente al modelo de Peugeot en anchura delantera y trasera, ofreciendo prácticamente el mismo espacio, algo exiguo, para las piernas en las plazas traseras. Además, pagando el peaje del diseño más rompedor y efectivo, las puertas traseras abiertas del 208 son las que ofrecen menos hueco y dificultan algo más el acceso a las plazas posteriores. Y algo habitual en toda la industria es la típica protuberancia en el piso en sentido longitu-

PEUGEOT 208 GT LINE PURETECH 130	
PRECIO	22.100 €
Emissiones oficiales:	128 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Cambio automático muy eficaz con modo manual. Estética atractiva. Tecnología y seguridad. Calidad.	- Diseño i-Cockpit 'antipático' según talla. Espacio interior más justo. Ergonomía. Consumo sensible.

RENAULT CLIO RS LINE TCE 130 EDC	
PRECIO	21.394 €
Emissiones oficiales:	130 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Aplomo y calidad general. Rendimiento y gasto del motor. Equipamiento. Ergonomía.	- Cambio automático con levas pero sin modo manual. Manejo de algunos mandos. Borde de carga elevado.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Sin llegar a las prestaciones y tacto deportivo de un genuino 'GTI', nuestros protagonistas demuestran que hoy en día se puede combinar el genio de una fierecilla fácil de domesticar con una utilización urbana gratificante y un buen espacio para un joven estudiante o una pareja. Y en esa lucha por llegar a este público, Renault ha creado el Clio definitivo. Peugeot, un 208 cuyo diseño enamora. Y Volkswagen, el Polo más equilibrado.

VW POLO 1.0 TSI 115 CV DSG SPORT	
PRECIO	20.975 €
Emissiones oficiales:	135 g/km
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
+ Tacto de coche más grande. Comportamiento. Agrado. Calidad. Amplitud. Motor y cambio.	- Detalles de equipamiento. Muchos elementos de seguridad en opción. Depósito pequeño.





EL PEUGEOT 208 TAMBIÉN ROMPE CON LA RUTINA EN LA PARTE TRASERA, CON UN DISEÑO ORIGINAL Y DEPORTIVO QUE LLAMA LA ATENCIÓN. POR SU PARTE, CLIO Y POLO ARRIESGAN MENOS. LOS TRES MIDEN LO MISMO, AUNQUE LAS PUERTAS 'CAMUFLADAS' DEL CLIO LE OTORGAN UNA SILUETA MÁS DEPORTIVA.



◀ El interior del 208 es el que va más justo de espacio, sobre todo en las plazas traseras. Incluso el acceso a la segunda fila es más dificultoso que en el resto. De los tres, es el que tiene el asiento trasero a menor altura del piso.



◀ Los asientos más deportivos son los del Clio. El de Renault es el que tiene menor anchura delante y el asiento trasero más estrecho. Pero es algo más espacioso que el 208, sobre todo en espacio posterior.



◀ Increíble aprovechamiento del espacio interior el logrado en el Polo, que con la misma longitud ofrece 5 centímetros más para las piernas detrás y los mejores datos globales de amplitud del trío.

dinal, destinada a canalizar el escape y ganar rigidez, que molestará bastante al quinto ocupante en los tres modelos, porque además es especialmente voluminosa para tratarse de coches de este tamaño; aunque lo hará aún más en 208 y Clio, a los que no les sobran muchos centímetros.

Los tres maleteros miden lo mismo de ancho –1.020 milímetros– y de alto hasta la bandeja –550 milímetros–; sin embargo, la medida longitudinal del espacio de carga va de los 530 milímetros del Polo hasta los 700 del Clio, pasando por los 650 milímetros del 208. Mención aparte a los litros que esconde el doble fondo de los tres, con el hueco dedicado a la rueda de repuesto o a un espacio adicio-

nal oculto de carga en caso de llevar kit de reparación. Por ejemplo, los 309 litros del Peugeot 208 se convierten en 265 en caso de llevar rueda. Y si nos atenemos al volumen oficial que anuncia cada marca, el Polo ganaría con 351 litros, seguido del Clio, con 340 litros, y del 208, con los citados 309 litros. Suficiente casi siempre para el equipaje de dos o tres personas de cara a un fin de semana largo.

Analizando el interior de los tres modelos sorprende el diseño futurista del 208, la gran pantalla vertical al estilo Tesla del Clio y la sencillez moderna del Polo, además de la clase que transmite cada uno de los tres, tanto en calidad de materiales como en ajustes. Sin duda el Polo se mantiene como referencia en

este sentido, pero ahora va a tener que compartir el podio con el Renault Clio, cuyo nivel de acabado llama la atención; y, un paso por detrás, con un 208 que se centra sobre todo en innovar en diseño, gracias sobre todo a un salpicadero digno de comentario aparte. Y es que la redacción de Motor 16 está dividida en dos grupos: los que, ya sea por su estatura o por su forma de sentarse al volante, se encuentran cómodos al volante del 208 sin adoptar una posición forzada para ver bien el cuadro de instrumentos; y los que, por las mismas razones, sí tienen que adoptarla. Y no es que estos últimos no puedan conducir, simplemente tendrán que acostumbrarse a una nueva posición. La buena noticia es que podrán

decir sin miedo a equivocarse que son propietarios del utilitario con el puesto de conducción más original y moderno del segmento, el volante más 'racing' o las levas de cambio más grandes, y podrán alardear con sus amiguetes del único cuadro de instrumentos en 3D de su categoría. En el Clio destaca la pantalla de 9,3 pulgadas –de serie, la más grande del trío–, el acceso y arranque sin llave –por cierto, es un puntazo que el coche se abra solo cuando estas a un metro de distancia y se cierre también sin tocar la manilla o el mando cuando te alejas– y el freno de estacionamiento eléctrico, que es opcional, mientras que en el 208 es de serie y en el Polo ni se ofrece por razones que desconocemos. En general, el

Clio está un poco mejor equipado que el 208 y mucho mejor dotado que el Polo, un modelo en el que hay que pagar por elementos como los faros Full LED, los relojes digitales configurables, el selector de modos de conducción o el acceso y arranque sin llave. La pantalla central del 208 es la más pequeña de serie, con 7 pulgadas –puede llevar una de 10 por 600 euros–, y hay que pagar por el acceso y arranque sin llave –que funciona todavía mejor que en el Clio–, aunque ofrece de serie ese original cuadro de instrumentos 3D con pantallas configurables. Para compensar el menor equipamiento del Polo habría que decir que puede llevar elementos que no están disponibles en sus rivales, como la regulación lum-

bar, el bloqueo electrónico del diferencial y la suspensión deportiva.

Y ya que hablamos de suspensiones, lo cierto es que hay que afinar mucho para proclamar un vencedor final a la hora de hablar de estabilidad, comportamiento o facilidad de conducción, porque los tres cumplen con lo esperado de un modelo de este segmento y con esa filosofía 'sport'. Pero comencemos con el 'feeling' que nos ha transmitido cada coche en los primeros compases de la prueba. El Peugeot 208 es nervioso, ágil y divertido. Con unos ajustes específicos para este nivel de acabado, negocia las curvas con decisión y nobleza, y tan solo muestra signos de debilidad cuando el piso está deteriorado y abundan los baches.

LOS TRES OFRECEN FACILIDAD DE CONDUCCIÓN Y DIVERSIÓN. SIN EMBARGO, EL CLIO ES EL QUE MEJOR SE PLANTA SOBRE EL ASFALTO



▲▶ Originalidad, sí, pero reñida con la ergonomía y la facilidad de uso. El salpicadero del nuevo 208 y su i-Cockpit en 3D aporta aire fresco, pero no resulta fácil acostumbrarse.

▲▶ La pantalla de 9,3 pulgadas es de serie, y en general todo está mejor ordenado en el Clio que en el 208. Pero al cambio le falta un modo manual que sí tiene el 208.

▲▶ En el Polo se consigue antes controlar todo por ergonomía y acertada distribución de los mandos. Pero no puede llevar freno de mano eléctrico y el cuadro digital tras el volante es opcional.

En esas condiciones el 208 se descompone un poco y los pasajeros notan algo más de sequedad, aunque la trayectoria se mantiene limpia y sólida, y con el mejor tacto de la dirección y la mayor eficacia del conjunto frente a sus rivales en las curvas más cerradas. Por el contrario, el Polo, si no va equipado con el tren de rodaje deportivo, muestra un gran equili-

brio y una comodidad más marcada en la respuesta de la suspensión, pero balancea más y los apoyos no son tan limpios, con cierta tendencia a subvirar y un control de estabilidad bastante intrusivo. Pero esa tendencia se ataja sin pegas levantando ligeramente el pie del acelerador, momento en el que el pequeño Volkswagen vuelve a mantener la traza-

da perfecta con una sensación muy agradable, como si hubiésemos conducido el coche toda la vida. El tacto del Polo y su pisada son de coche más grande, gracias en parte a que en esta nueva generación se han aumentado las vías y la batalla, y se ha ganado rigidez con una plataforma MQB A0 que destaca también por su ligereza.

Por último, los primeros compases al volante del Renault Clio transmiten calidad, solidez y precisión, y todo esto desemboca en un notable agrado de conducción. En concreto, la sensación es la misma que se tiene al conducir un Mégane, con todas sus ventajas y ninguno de sus inconvenientes. El Clio traza más limpiamente, se sujeta mejor y no

le afecta tanto como a sus rivales el estado del piso. El equilibrio conseguido parte de un tren delantero reconcebido y unos reglajes de la suspensión trasera suavizados para evitar la sequedad que se apreciaba en el modelo anterior. Y en concreto esta versión con acabado RS Line lleva unos ajustes específicos de chasis –los mismos que por peso llevan las

versiones diésel–, que realizan un trabajo muy logrado.

Y esos reglajes son bien recibidos porque el rendimiento del motor TCE de 130 caballos es sensacional y pide ese control. Se trata de un cuatro cilindros de 1,3 litros de cubicaje, desarrollado junto a Daimler y que siempre va asociado a un cambio automático EDC de doble





BATALLA LA MAYOR DISTANCIA ENTRE EJES DEL RENAULT CLIO AYUDA A QUE EL MODELO DEL ROMBO OFREZCA LA MEJOR ESTABILIDAD



◀ El maletero del 208 mide lo mismo que el del Clio, pero ofrece 31 litros menos porque el hueco bajo el piso es algo menor. En la foto, con una rueda de emergencia.



◀ El maletero del Clio parece más profundo que el de sus rivales, pero en realidad es que tiene el paragolpes más alto que el resto por temas de seguridad.



◀ El maletero del Polo es el más grande del trío. Y el piso se puede colocar a dos alturas. Debajo se puede añadir una rueda de repuesto de tamaño normal.

embrague y 7 velocidades. Bien por el motor, una delicia por prestaciones, sonoridad y empuje –sube hasta las 6.500 rpm en un abrir y cerrar de ojos-. Sin embargo, hemos echado de menos un modo manual en el cambio, que sí llevan sus dos rivales. Y es que aunque los cambios de marcha se pueden realizar con las levas en cualquier momento, en pocos segundos, y aunque se haya seleccionado el modo Sport, ese modo manual forzado vuelve a elegir la D, y el cambio EDC vuelve a decidir la marcha en la que se va a circular. Y no siempre acierta. Esto es una faena porque puedes seleccionar tercera para negociar una curva y justo cuando estás trazando, y en apoyo, que aparezca la D en el cuadro y termines trazando en cuarta. En cualquier caso, el Clio, a pesar de esto y de ser el más pesado de los tres, se ha impuesto con holgura a sus rivales tanto en aceleración como en recuperación; y ha frenado a 120 km/h en 49,7 metros, mejor que sus rivales e incluso en menos metros que un Audi R8... Y todo ello acompañado de un consumo medio ponderado de entre 7 y 8 décimas por debajo de las cifras que hemos medido al 208 y al Polo, respectivamente. Con esos datos sobre el papel el Clio echa un poco por tierra la estrategia del 'downsizing' que emplean sus dos

rivales del test, dotados de motores con tres cilindros.

En el 208, la verdad es que el motor 1.2 Puretech de 130 CV combina una agradable respuesta en ciudad y recorridos cortos con un genio suficiente cuando pisamos el pedal derecho sin miramientos y en modo Sport, que otorga una mayor sensación de inmediatez. Cla-

ro que, aunque está muy conseguido el sistema de equilibrado, siempre se aprecia menor refinamiento en este motor que en uno de cuatro cilindros, aunque he de decir que llevándolo al límite de vueltas –cambia a una marcha superior a 6.000 rpm– me parece más deportivo el sonido que llega a los oídos del conductor del 208, aunque sea simulado. Los

consumos de este Puretech, valedor de muchísimos premios a su tecnología, son muy sensibles al tipo de conducción. Lo que quiere decir que en función de una buena lista de factores el gasto del 208 oscilará entre normal, bastante y mucho. No obstante, un consumo medio de 6,6 l/100 km en nuestras pruebas en circulación real es un valor lógico y asumible

para un modelo de este corte y esta potencia.

Y si en principio la menor cilindrada y potencia del Polo podrían haber supuesto un inconveniente a la hora de comparar datos de prestaciones, al final no lo ha sido tanto. Y es que este 1.0 TSI de 115 CV con cambio DSG ha brillado con luz propia por su rendimiento fantástico,

aunque también con unos consumos más elevados de lo que se podría esperar de un motor tan pequeño. El Polo ha mejorado la cifra oficial de aceleración, y en general sus datos no quedan muy lejos de los que se han medido en sus rivales, sobre todo en el 208. Y valga de ejemplo la aceleración de 400 metros con salida desde parado, de 16,8 segundos del Polo frente a 16,6 en el 208, o la recuperación de 80 a 120 km/h en D, con 6,7 segundos en el Polo frente a los 6,6 del 208. Lástima que la opción del selector de modos de conducción, que hace un año se ofrecía con sobreprecio de forma individual por solo 130 euros, ahora forme parte del pack 'Hola Tecnología', que cuesta 775 euros e incluye además Park Pilot y retrovisores plegables electrónicamente; porque parece una bobada, más moda que otra cosa, pero en el modo Sport se nota una respuesta más viva y el modo Eco ayuda a ahorrar.

Retomando el título de esta comparativa, me reafirmo en mi afirmación: el que no quieras, me lo quedo yo. Y es que elijas el que elijas vas a acertar. Aunque afinando más, y poniendo la lupa en todas y cada una de las características de estos tres grandes modelos, nosotros nos quedamos con el Renault Clio, el más equilibrado en todos los sentidos.



EL DETALLE

ILUMINACIÓN INTERIOR LEDs por todas partes

Entre las marcas generalistas, Renault puso de moda las luces de cortesía interiores con colores seleccionables. Una tendencia que abarca cada vez más modelos y segmentos, aunque estos sean 'modestos'. En este caso, el Peugeot 208 se lleva el gato al agua con su iluminación poliambiente LED de 8 colores de serie, mientras que el Volkswagen Polo ofrece un solo color pero luces de cortesía con tecnología LED delante y detrás. En el caso del Clio, las luces LED de interior son de serie en las plazas delanteras; sin embargo, para ampliar la iluminación a las plazas traseras con luces LED integradas

en la plataforma Multisense, la marca gala hace pagar aparte 50 euros. En cambio, si hablamos de faros, Renault y Peugeot llevan de serie sistemas Full LED, en el primer caso con 70 metros de luz adicional. Y lo más llamativo es que la firma del rombo los usa incluso en el Clio más barato. Y es que la propia Renault ha desarrollado un módulo LED que ha vendido a los proveedores (Hella, Farba y Magneti Marelli), reduciendo costes para que sea posible introducir este equipo desde la base. Tanto el 208 como el Clio llevan conmutación automática de luces de cruce a carretera.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

PEUGEOT 208

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,15 euros/km. Coste financiero: 0,42 euros/km. Coste por km total: 0,57 euros/km.

SEGURO

A terceros: 256,33 euros/año. A todo riesgo: 381,08 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT

PSA Retail Madrid S.A. C/ Eduardo Barreiro, 110. 28041 Madrid. Teléfono: 913 472 000

RED DE POSVENTA

994 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.peugeot.es

RENAULT CLIO

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,40 euros/km. Coste por km total: 0,51 euros/km.

SEGURO

A terceros: 256,26 euros/año. A todo riesgo: 385,02 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

RENAULT

Renault España Comercial. Avda de Burgos, 89. 28050. Madrid. Teléfono: 900 100 500

RED DE POSVENTA

1.190 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.renault.es

VW POLO

COSTE POR KILÓMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,12 euros/km. Coste financiero: 0,41 euros/km. Coste por km total: 0,53 euros/km.

SEGURO

A terceros: 313,80 euros/año. A todo riesgo: 430,86 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR

VOLKSWAGEN

VW-Audi España, S.A. C/ de la Selva, Pol. Mas Blau, 08820 Barcelona. Teléfono: 934 028 967

RED DE POSVENTA

151 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje
www.volkswagen.es

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

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

	PEUGEOT 208	RENAULT CLIO	VW POLO
MOTOR	1.2 PURETECH 130	1.3 TCE 130 EDC	1.0 TSI 115
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3 en línea	4 en línea	3 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199	1.333	999
Nº válvulas por cilindro	4	4	4
Alimentación	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler	Inyección directa common rail, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máx. (CV/rpm)	130/5.500	130/5.000	115/5.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,5/1.750	24,5/2.000-3.500	20,4/2.000-3.500

TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Automático, 8 marchas	Automático, 7 marchas	Automático, 7 marchas
Desarrollo final (a 1.000 rpm)	N.d.	N.d.	N.d.

DIRECCIÓN Y FRENSOS			
Sistema	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica	Cremallera con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5	2,7	2,7
Diámetro de giro (m)	10,4	10,4	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN			
Delantera	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora
Trasera	Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles y amortiguadores	Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles y amortiguadores	Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles y amortiguadores

RUEDAS			
Neumáticos	205/45 R17	205/45 R17	195/60 R16
Marca	Michelin	Michelin	Falken

PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.240	1.248	1.190
Capacidad del depósito (l)	44	42	40
Relación peso/potencia (kg/cv)	9,5 kg/CV	9,6 kg/CV	10,3 kg/CV
Mantenimiento (km)	20.000 km o un año	Según utilización	Según utilización



▲ Los tres mantienen denominación, aunque Peugeot estrena un nuevo diseño en el logo del 208. En el rombo de Renault se ve la cámara trasera.

EQUIPAMIENTO

	208			CLIO			POLO		
	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.	SI	NO	OP.

INSTRUMENTACIÓN Y CONFORT									
Relojes digitales configurables	▲			▲					▶
Sensor de lluvia y luces	▲			▲			▲		
Pantalla táctil de 7,93 y 8 pulgadas	▲			▲			▲		
Regulación lumbar		▼			▼				▶
Regulador velocidad	▲			▲			▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲					▶			▼
Cuatro elevavinas eléctricos	▲			▲			▲		
Selector modos de conducción	▲			▲					▶
Techo corredizo panorámico			▶			▶			▶
Aparcamiento asistido			▶			▶			▶
Faros Full LED	▲			▲					▶
Acceso y arranque sin llave			▶	▲					▶
Climatizador automático	▲			▲			▲		
Suspensión deportiva		▼			▼				▶

SEGURIDAD									
Aviso de ángulo muerto			▶			▶			▶
Reconocimiento de señales	▲				▼			▼	
Alerta cambio involuntario carril	▲					▶			▶
Alerta por cansancio	▲				▼		▲		
Asistente mantenimiento carril			▶	▲					▶
Airbag conductor/acompañante	▲			▲			▲		
Frenada de emergencia	▲			▲			▲		
Airbag laterales delanteros	▲			▲			▲		
Airbag de cortina	▲			▲			▲		
Bloqueo electrónico diferencial		▼			▼				▶
Rueda de repuesto	▲					▶			▶
Detección de peatones	▲			▲			▲		
Sensor de presión de neumáticos	▲			▲			▲		
Frenada de emergencia en ciudad	▲			▲			▲		
Cámara de visión trasera	▲			▲			▲		▶
Llamada de emergencia e-call	▲			▲			▲		
Ayuda al arranque en pendiente	▲			▲			▲		
Detector de obstáculos	▲			▲			▲		

PRINCIPALES OPCIONES

PEUGEOT 208

Asientos de cuero: 2.100. Pintura metalizada: 500/700. Techo practicable: 1.000. Apertura manos libres: 300. Pantalla táctil de 10 pulgadas y navegador: 600. Cargador inalámbrico: 100. Mantenimiento de carril y regulador de velocidad adaptativo: 500.

MEDIDAS

	(A) Altura al techo: 1.500/1.500 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín): 1.060/860 mm	(C) Altura del techo atrás: 920 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín): 750/510 mm
--	-------------------------------------	--	------------------------------------	--

RENAULT CLIO

Pintura metalizada: 500/620. Pantalla de 9,3 pulgadas y Navegación Bose: 300. Cargador inducción: 120. Detector ángulo muerto: 100. Rueda repuesto: 110. Freno de mano eléctrico e iluminación interior LED: 50. Pack Drive Assist: 600. Pack Bose RS Line: 300.

	(A) Altura al techo: 1.518/1.506 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín): 1.110/870 mm	(C) Altura del techo atrás: 900 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín): 770/520 mm
--	-------------------------------------	--	------------------------------------	--

VW POLO

Pintura metalizada: 280/555. Pack Seguridad: 950. Apoyo lumbar: 250. Bloqueo diferencial XDS, ACC y Front Assist: 1.070. Digital Cockpit y Faros Full LED: 1.690. Rueda de repuesto mini: 100. R Line exterior: XDS, tren de rodaje deportivo y arranque sin llave: 365. Pantalla de 8 pulgadas: 785.

	(A) Altura al techo: 1.525/1.505 mm	(B) Espacio piernas (máx.-mín): 1.110/870 mm	(C) Altura del techo atrás: 940 mm	(D) Espacio piernas (máx.-mín): 820/570 mm
--	-------------------------------------	--	------------------------------------	--

BANCO DE PRUEBAS

	208	CLIO	POLO
--	-----	------	------

VELOCIDAD MÁXIMA	208 KM/H	200 KM/H	200 KM/H
ACELERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m salida parada	16,6	16,2	16,8
De 0 a 50 km/h	3,2	3,0	3,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,7)	8,6 (9,0)	9,3 (9,5)
Recorriendo (metros)	153	142	155

RECUPERACIÓN (EN SEGUNDOS)			
400 m desde 40 km/h en D	14,7	14,2	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,7	27,7	28,9
De 80 a 120 km/h en D	6,6	5,9	6,7

ERROR DE VELOCÍMETRO A 100 KM/H			
	+2%	+2%	+5%

CONSUMOS EN CIUDAD			
A 23,0 km/h de promedio	8,1	7,2	7,1

EN CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,5	4,5	5,3
Conducción dinámica	9,6	7,5	8,5

EN AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	6,2	5,1	6,9
A 140 km/h de cruceo	7,0	6,5	7,6

Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,6	5,6	6,6
--	-----	-----	-----

AUTONOMÍA MEDIA			
Kilómetros recorridos	665	750	610

CONSUMOS OFICIALES			
Emisiones NEDC	103	118	111
Emisiones WLTP	128	130	-
Ciclo mixto (WLTP)	5,7	5,8	6,1

FRENOS			
DISTANCIA DE FRENADO			
A 60 km/h	12,6	12,5	13,1
A 100 km/h	35,8	35,3	35,6
A 120 km/h	52,9	49,7	51,5

SONORIDAD			
MEDIDAS (dB)			
Al ralentí	39,1	39,7	39,3
A 60 km/h	64,3	60,4	60,3
A 90 km/h	66,9	63,6	64,4
A 120 km/h	69,2	67,4	67,2
A 140 km/h	72,4	70,5	70,7

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

BALANCE FINAL

	PEUGEOT 208	RENAULT CLIO	VW POLO
TECNOLOGÍA	8,5 Un magnífico motor de tres cilindros combinado con un cambio automático de 8 marchas consiguen buenos resultados.	8,5 Renault apuesta por un brillante cuatro cilindros desarrollado junto a Daimler y por un cambio automático de doble embrague.	8,5 A nivel tecnológico este motor de tres cilindros es una maravilla. Y su caja DSG no se queda atrás. Como la nueva plataforma.
COMPORTAMIENTO	8,5 Divertido y ágil comportamiento a costa, eso sí, de sacrificar algo la comodidad respecto a su rival de Renault. En piso bacheado va peor.	9,0 Sensacional pisada la del nuevo Clio, que no sacrifica comodidad para conseguir una estabilidad y un aplomo de coche grande.	8,0 Tacto también de coche grande, aunque mayor balanceo de la carrocería en esta versión Sport que pide la opción más dura.
PRESTACIONES	8,5 Aunque oficialmente el 208 acelera mejor, los datos reales desmienten las cifras. No obstante, el 1.2 Puretech también convence.	9,0 La mayor cifra de par máximo, el cilindro adicional y el cambio más rápido ayudan al Clio a superar en rendimiento a sus rivales.	8,5 Con 15 caballos menos que 208 y Clio, y menor cilindrada, el 1.0 motor TSI deja el pabellón bien alto con una buena respuesta.
SEGURIDAD	8,0 Aunque ofrece algunas ayudas de forma opcional, lo cierto es que el equipamiento de seguridad de serie del 208 es magnífico.	8,0 Como el Peugeot 208, el Clio lleva de serie una buena carga de equipamiento de seguridad. Además de opciones a buen precio.	7,5 Está un poco peor equipado en general, y en particular le falta algún detalle en seguridad. Además, las opciones son más caras.
HABITABILIDAD	7,5 Es el que ofrece el menor espacio detrás, el maletero con menos litros y el acceso a las plazas traseras más dificultoso.	8,0 No llega a las cifras del Polo, pero sí supera las del 208. Sobre todo en un aspecto como puede ser el del acceso a las plazas traseras.	8,5 Supera a sus rivales con margen de sobra gracias a un interior muy práctico y espacioso, y al maletero más generoso del trío.
CONSUMO-PRECIO	8,0 Gasta lo mismo que el Polo, y aunque es el más caro, tiene un equipamiento muy completo. Su consumo es muy sensible al uso.	8,5 Disfruta de la mejor relación calidad-prestaciones-equipamiento-precio del trío. Además de ser el que menos consume del grupo.	8,0 Es el que gasta en ciudad, y su precio, siendo el más asequible, subiría bastante si igualásemos los equipamientos.

CONCLUSIÓN

8,5 Corre más, gasta menos, está mejor hecho, su motor es una delicia por agrado y suavidad, tiene un maletero razonable y una relación equipamiento-precio competitiva. El nuevo Renault Clio vence la comparativa con clara ventaja, a pesar de que sus rivales son también muy buenos.

8,2 El nuevo 208 aporta el diseño más convincente y rompedor, un cambio automático de 8 marchas muy completo y eficaz, un comportamiento divertido y un salpicadero 'diferente'. Pero cede ante su rival de la marca del rombo en prestaciones, consumos, suavidad, espacio y calidad.

8,2 Empata con el 208, pero tampoco alcanza a un Clio 'redondo' que se escapa. No obstante, el Polo mantiene su equilibrio natural de siempre, con un magnífico tacto al volante, un interior moderno pero ordenado y lógico, y un motor modesto en potencia pero brillante en rendimiento.

Ahorrador nato

Para nuestra primera prueba a fondo de esta nueva generación hemos elegido la versión más económica de la gama, dotada de un eficaz diésel de 101 CV que, asociado a una carrocería ligera y aerodinámica, logra consumos de risa. Nacido ya bajo el paraguas tecnológico de PSA, el sexto Corsa preserva la 'personalidad Opel' y exhibe sólidos argumentos para batallar en el segmento.



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

De revolucionaria podemos calificar a esta nueva generación del Corsa, la primera nacida bajo el paraguas del grupo PSA. Moderna plataforma, motor diésel muy eficaz, un equipo de serie completo en cuestión de seguridad... Y si elegimos la versión GS Line, de corte más dinámico, el resultado final es bastante convincente.

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

Mucho ha llovido desde 1982, el año del Mundial de fútbol de España y su 'Naranjito', y el año también del nacimiento del primer Corsa en la planta zaragozana de Figueruelas, entonces recién inaugurada. Desde ese instante, el utilitario de Opel siempre se ha fabricado allí, y no es excepción esta sexta entrega, concebida y desarrollada ya con la marca alemana formando parte del grupo francés PSA, que desde el primer minuto aseguró que los nuevos productos de Opel conservarían su personalidad.

Y si tomamos como referencia el nuevo Corsa, la promesa se ha cumplido. Al menos en el plano estético, pues nuestro protagonista poco tiene que ver con el nuevo Peugeot 208 –ver página 10–, pese a tener idéntica talla –coinciden hasta en los 309 litros del maletero– y compartir prácticamente todo a nivel técnico, empezando por la moderna plataforma CMP –los chasis, y especialmente las suspensiones o la dirección, sí reciben una puesta a punto específica– y siguiendo por los motores, que en el caso que nos ocupa es el suave turbodiésel 1.5 de cuatro cilindros en su versión de 101 CV. El Corsa tiene imagen 'cien por cien Opel', y además destaca en puntos que la firma germana suele mirar, como la aerodinámica, pues se logra un Cx de 0,29 poco habitual en coches tan compactos; y eso se asocia a una altura de carrocería 5 centímetros menor, de forma que la lucha contra el aire es más fácil. Y se nota.

Como se nota también la ligereza del conjunto, pues el nuevo Corsa es un 10 por ciento más liviano que su antecesor, correspondiendo la principal rebaja al monocasco, donde se ahorran 40 kilos. Si a esas características unimos un económico motor de gasóleo cuya economía ya quedó certificada

en varios Citroën, DS o Peugeot, poco extrañan esos 4,1 l/100 km de media homologados según el ciclo WLTP, o los 85 g/km de emisiones de CO₂ según la medición NEDC. De hecho, no alcanzamos a comprender cómo vehículos de esta naturaleza no reciben la calificación 'ECO', cuando queman en la práctica menos combustible y emiten menos dióxido de carbono que muchos de los agraciados con esa etiqueta. ¿Sucio el diésel por los óxidos nitrosos? Eso también pasó a la historia, y de hecho el Corsa 1.5 D incorpora un filtro SCR –funciona con el AdBlue contenido en un depósito de 13 litros– que elimina los NOx, de manera que al tiempo que cuida nuestro bolsillo –y la factura energética del país– también respeta el entorno.

Pero sigamos analizando este Corsa VI, que mide 4,06 metros –la distancia entre ejes ha crecido 28 milímetros– y presenta un interior totalmente renovado, sin mucho que ver con el del 208. Porque si Peugeot opta por su i-Cockpit 3D, Opel es fiel a un puesto de conducción más convencional, incluso en este dinámico acabado GS Line –podemos elegir también las terminaciones Edition y Elegance–, que a su personalización exterior –carrocería bicolor de techo negro, escape cromado o llantas específicas– suma un habitáculo con guiños juveniles, como butacas deportivas, pedales en aluminio, techo tapizado en negro o un botón Sport que 'aviva' la respuesta del acelerador y varía ligeramente –demasiado ligeramente, diríamos– la asistencia de la dirección, que siempre nos parece bastante suave.

La instrumentación analógica nos gusta más que el cuadro digital –no configurable– visto en otras unidades del nuevo Corsa, aunque el cuentavuelts es común a las versiones de gasolina, y la zona roja empieza en 6.500 rpm y acaba en 8.000, poco apropiado tra-

PRECIO		21.400 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 85 G/KM (NEDC)		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Consumo real bajísimo. Emisiones de CO ₂ . Carrocería ligera y aerodinámica. Prestaciones y agrado general. Comportamiento. Equipo de seguridad. Opciones.	-	Plazas traseras. Maletero solo correcto. Respuesta por debajo de 1.500 rpm. Recuperación lenta en sexta. Precio frente a sus rivales. Cuentavuelts de versión gasolina.
ACABADO	*****				
PRESTACIONES	*****				
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****	PRECIO		*****	



◀ Maletero de 309 litros y con respaldo abatible por partes asimétricas –1.081 litros de volumen máximo—. De serie no trae rueda de repuesto, pero por 100 euros podemos pedir la de tamaño normal o, al mismo precio, la de emergencia.



◀ Con el acabado GS Line probado el Corsa equipa unas 195/55 R16, suficientes por potencia y peso. Pero las 205/45 R17 opcionales que montaba nuestra unidad son baratas –a partir de 300 euros– y le sientan bien por agarre y estética.



AERODINÁMICO Y LIGERO LA MODERNA CONCEPCIÓN DE LA CARROCERÍA DEL CORSA SE TRADUCE EN UN BAJO CONSUMO Y BUENAS PRESTACIONES. EL CENTENAR DE CABALLOS DA BASTANTE DE SÍ DOTACIÓN A LA CARTA EL EQUIPO DE SERIE ES CORRECTO, Y HAY MUCHAS OPCIONES DE PRECIO ASEQUIBLE



▲▼ En proporción, el equipo de seguridad es más completo que el de confort, pues varios asistentes de conducción vienen de serie. Y hay un modo Sport que personaliza la respuesta del acelerador y de la dirección.



▲ No hay salidas de aire ajustables para las plazas traseras, donde la cota de anchura y el hueco para las piernas son bastante justitos. Y los revisteros de los respaldos se pagan aparte. En cambio, los asientos deportivos GS Line, de serie en esta versión, son cómodos y sujetan muy bien.

tándose de un motor que da su potencia máxima a 3.500 vueltas y no sube mucho más allá de las 4.000 rpm. En cuanto a ergonomía, todo queda en su sitio: elevelunas y reglajes de espejos van muy a mano en la puerta, bajo la pantalla táctil central se disponen mandos de climatización –no entendemos lo de las dos ruedas de temperatura, cuando no es bizona–, hay un botón en la consola para apagar la alerta de salida del carril... Además, la visibilidad es buena en todas direcciones y los asientos son cómodos y sujetan bien.

En cuanto al acabado, materiales correctos en general, algunas zonas con plásticos mullidos y sensación global de robustez, como se espera de un producto 'alemán'. Pero nos gustaría que el equipo de serie –hablamos de un coche de 21.400 euros, por más que los descuentos bajen la factura a unos 17.225 euros más razonables– fuese más completo, pues los respaldos delanteros vienen sin revisteros, tenemos que pagar 250 euros si queremos climatizador en vez de aire acondicionado manual y conviene invertir 200

euros por un Pack Visibilidad que incluye, entre otros, el encendido automático de luces o el limpiaparabrisas con sensor de lluvia. Pese a ello, no queremos ser demasiado críticos con su dotación por dos razones: la primera, que hay una enorme variedad de opciones a precios razonables –sobre todo si recurrimos a los 'packs'– para que cada cual se haga el coche a su medida y a su 'bol-sillo'; y la segunda, que el equipo de seguridad de serie sí es completo, contando incluso con varios asistentes que otras marcas cobran al margen.

Si seguimos con el interior, las plazas traseras nos han entusiasmado menos que las delanteras, porque no sobra espacio ni en longitud ni en anchura –los pasajeros de mayor estatura protestarán–, y tampoco el acceso a esa segunda fila es cómodo, ya que la anchura de la puerta es justa por el prominente tabique del pilar posterior. En cuanto al maletero, los 309 litros –sin rueda de repuesto– deben ser calificados como correctos; sin más. Y es que el Seat Ibiza, por ejemplo, ya está en 355. Es tiempo de ponernos en



▲ El motor diésel sólo se combina con el cambio manual. La sexta es muy larga.



▲ Nos gusta mucho la actitud general del nuevo Corsa, con un paso por curva estable, balanceo controlado y frenada sólida. La dirección, suave.

marcha, y ahí el nuevo Corsa se desenvuelve de maravilla, ayudado por su ligereza, que apreciamos desde el primer metro de cada aceleración. No es un misil, pues hablamos de un diésel de 101 CV con filosofía económica, pero tiene empuje de sobra para salir con alegría de los semáforos o para acometer un viaje por carretera con dos adultos y dos chavales, por ejemplo. Y eso que le hemos medido 10,5 segundos en el ejercicio de 0 a 100 km/h, tres décimas más de lo anunciado. Además, los adelantamientos en vías de

doble sentido son solventes, sobre todo en cuarta o quinta. La sexta, en cambio, es larguísima –unos 60 km/h por cada 1.000 rpm–, y en esa marcha las recuperaciones son realmente lentas porque el motor no alcanza su par máximo hasta 1.750 rpm. A cambio, el gasto real es bajísimo, y movernos entre 4,0 y 5,5 litros de media será lo normal, incluso si apuramos las posibilidades dinámicas de un coche que a nadie defraudará por comportamiento, pues presume de estabilidad y nobleza al límite, y frena bastante bien.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.5 D
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.499
Alimentación	Inyección directa por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	101 / 3.500
Par máximo/rpm	25,5 / 1.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,95
Diámetro de giro (m)	10,32
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	195/55 R16 - 6,5Jx16"
Neumáticos en el test - Marca	205/45 R17 - Michelin
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.165
Capacidad del depósito (l)	41 (+13 de AdBlue)
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,53
Coefficiente aerodinámico Cx	0,29

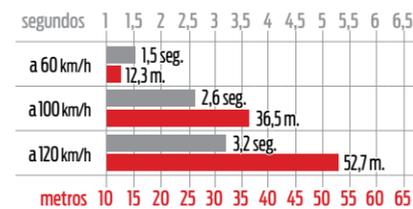
EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de oscuridad			▶
Sensor de lluvia			▶
Pantalla táctil de 7 pulgadas	▲		
Navegador			▶
Asientos delanteros calefactados			▶
Asiento conductor eléctrico			▶
Tapicería de cuero			▶
Respaldo trasero abatible 60:40	▲		
Techo acristalado panorámico			▶
Faros LED y luz antiniebla LED	▲		
Faros matriciales LED			▶
Aire acondicionado	▲		
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros		▼	
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta colisión y frenada activa	▲		
Control de ángulos muertos			▶
Asistente de salida en pendiente	▲		
Detector de fatiga	▲		
Control de cruceo adaptativo ACC			▶
Luces de carretera automáticas	▲		
Cámara de visión trasera			▶
Retrovisor interior fotosensible			▶
Lector de señales de tráfico	▲		
Sensores de parking del./tras.			▶
Rueda de repuesto			▶
Llamada de emergencia eCall			▶

BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	188 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,4
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,5 (10,2)
Recorriendo (metros)	179
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,0
400 m desde 50 km/h en 6ª	22,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,5
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	45,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,7
De 80 a 120 km/h en 6ª	19,7
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,2
Conducción dinámica	7,9
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,5
A 140 km/h de cruceo	6,2
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,1
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	803
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	3,7 / 2,9
Ciclo mixto (NEDC)	3,2
Ciclo mixto (WLTP)	4,1

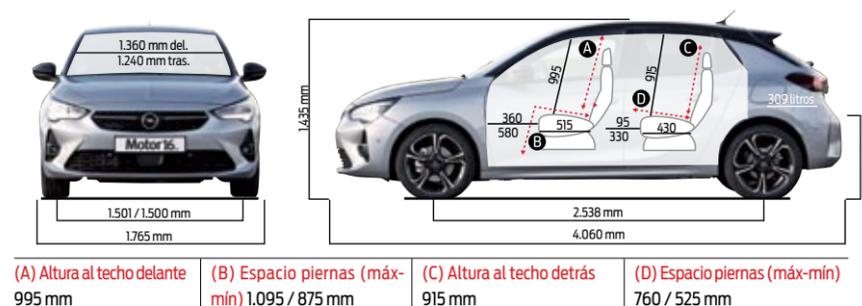
FRENOS



SONORIDAD



MEDIDAS



EN COMPARACIÓN CON...



	OPEL CORSA 1.5 D EDITION	CITROËN C3 BLUEHDI 100 LIVE	HYUNDAI I20 1.4 CRDI 25 ANIVERSARIO	SEAT IBIZA 1.6 TDI 95 REFERENCE PLUS
Precio (con dto)	19.600 euros (15.909)	16.700 euros (15.300)	17.865 euros (14.215)	17.740 euros (14.950)
Cilindrada	1.499 cc	1.499 cc	1.396 cc	1.598 cc
Potencia	101 CV / 3.500 rpm	99 CV / 3.500 rpm	90 CV / 4.000 rpm	95 CV / 2.750-4.600 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.750 rpm	25,5 mkg / 1.750 rpm	24,5 mkg / 1.500-2.500 rpm	25,5 mkg / 1.500-2.600 rpm
Cambio	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades	Manual, 5 velocidades
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	4,1 l/100 km (WLTP)	4,3 l/100 km (WLTP)	3,9 l/100 km (NEDC)	3,8 l/100 km (NEDC)
Emisiones	85 g/km CO ₂ (NEDC)	90 g/km CO ₂ (NEDC)	102 g/km CO ₂ (NEDC)	100 g/km CO ₂ (NEDC)
Autonomía	1.000 kilómetros (WLTP)	976 kilómetros (WLTP)	1.282 kilómetros (NEDC)	1.052 kilómetros (NEDC)
Vel. máxima	188 km/h	188 km/h	175 km/h	182 km/h
0 a 100 km/h	10,2 segundos	10,2 segundos	12,1 segundos	11,3 segundos
Maletero	309 / 1.081 litros	300 / 922 litros	326 / 1.042 litros	355 / 1.165 litros
Dimensiones	4.060 / 1.765 / 1.435 mm	3.996 / 1.749 / 1.474 mm	4.035 / 1.734 / 1.474 mm	4.059 / 1.780 / 1.444 mm
Batalla	2.538 mm	2.540 mm	2.570 mm	2.564 mm
Diámetro giro	10,3 metros	10,9 metros	10,2 metros	10,6 metros
Depósito comb.	41 litros	42 litros	50 litros	40 litros
Peso	1.165 kilos	1.165 kilos	1.240 kilos	1.253 kilos

	A favor	En contra
+	La relación entre prestaciones y consumo real figura entre las mejores de su clase, en parte gracias a una carrocería ligera y más aerodinámica de lo normal. El acabado es bueno, y también es completo el equipo de seguridad de serie. Las opciones son muchas y asequibles.	Teniendo en cuenta la factura oficial, es el más asequible de los cuatro. Además, es tan ligero como el nuevo Corsa y se beneficia del mismo motor diésel –anuncia 99 CV, curiosamente–, de modo que prestaciones y consumos son similares. Es el más compacto, lo que puede ser útil en la gran ciudad.
-	Las plazas traseras son pequeñas y el maletero no pasa de correcto, aunque sí más grande que en el Corsa anterior. La sexta, muy larga, penaliza el repés en esa marcha. El precio es muy alto, pero hay descuentos suculentos.	Es el que tiene el maletero más justo de los cuatro, y su calidad de acabado destaca más por robustez que por refinamiento. La suspensión es algo más blanda, pues Citroën prima el confort sobre la deportividad. Radio de giro amplio.

EL DETALLE

SEGURIDAD Opciones muy 'premium'

Aunque serie no está mal dotado, si queremos un Corsa equipado con los últimos avances en seguridad debemos recurrir a la lista de opciones, con precios razonables: llamada de emergencia y localización en asistencia Opel Connect –300 euros–, faros LED IntelliLux –600 euros– o un Pack Safety que, por 200 euros, incluye control de cruceo adaptativo y frenado de emergencia avanzado con detección de ciclistas. Y el Pack Parking –700 euros– se compone de

cámara de visión trasera, detector de vehículos en el ángulo muerto, sensores de aparcamiento delante y detrás, y retrovisores exteriores abatibles eléctricamente y con iluminación de cortesía.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO
Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,11 euros/km. Coste financiero: 0,44 euros/km. Coste km total: 0,55 euros/km.

RED DE POSVENTA
592 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA
Dos años sin límite de kilometraje
www.opel.es

SEGURO
Seguro a terceros: 260,40 euros/año. Seguro a todo riesgo: 397,01 euros/año con franquicia de 240 euros.

DATOS DEL COMPRADOR
Opel España, S.L.U. C/ Eduardo Barreiros, 110. 28041 - Madrid. Teléfono: 91 754 70 94

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 25.600 EUROS

Tormenta eléctrica

Todos estamos de acuerdo en que el 2020 será el gran año en cuanto a vehículos electrificados se refiere. Las exigentes normativas de emisiones que entran en vigor obligan a los fabricantes a apostar por modelos híbridos, 'plug-in' o microhíbridos, además de una gama de eléctricos cada vez más extensa y pasional. En estas páginas destacamos más de un centenar de novedades que llegarán a lo largo del año, un impresionante escaparate dominado en gran medida por los SUV, que no parecen dispuestos a ceder terreno.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

Aston Martin DBX El primer SUV y el primer cinco plazas de la marca

La marca británica también se deja seducir por el embrujo de la corriente SUV, y en junio comercializará este apasionante DBX para disfrutar en familia. Mide 5,04 metros de largo y monta un propulsor 4.0 V8 con 550 CV asociado a un cambio automático de 9 relaciones. Alcanza los 291 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos.

Para controlar ese potencial, y un peso de 2.245 kilos, cuenta con tracción total, suspensión neumática y estabilizadoras activas. Ofrece seis programas de conducción, incluidos dos 'off road'. La dotación es supercompleta en asistentes de seguridad, confort y multimedia, y rebosa calidad. Los que quieran disfrutar de esta maravilla tendrán que pagar 210.000 euros.

► Aston Martin abre una nueva vía con el DBX, su primer SUV para disfrutar en familia.



► Su debut oficial se producirá en noviembre, en el Salón de Los Ángeles, cita en la que conoceremos definitivamente su potencial.

AUDI E-TRON GT Un deportivo eléctrico en la órbita del Porsche Taycan

Veremos la versión definitiva en noviembre, ya que será el Salón de Los Ángeles el que acoja su presentación mundial, y se pondrá a la venta pocas semanas después. Comparte plataforma con el Porsche Taycan y los datos que conocemos del modelo 'concept' prometen: 590 CV gracias al trabajo conjunto de sus dos motores eléctricos, uno en cada eje y que dotan al conjunto de tracción total. La autonomía ronda los 400 kilómetros gracias a su batería de 90 kWh, alcanza los 240 km/h de velocidad punta y emplea 3,5 segundos en la aceleración de 0 a 100 km/h.

Citroën C5 Aircross Hybrid Un SUV con estilo, ahora enchufado y '0 emisiones'

Antes de que llegue el verano Citroën lanzará la variante híbrida enchufable de su exitoso C5 Aircross. Este eficiente modelo combina un motor de gasolina con 180 CV con otro eléctrico de 109, y suman una potencia conjunta de 224 CV. El cambio es automático EAT8 y la tracción, delantera. La batería de iones de litio tiene una capacidad de 13,2 kWh y se sitúa en la parte trasera, aspecto que repercute en una pérdida de casi 120 litros en la capacidad del maletero. Puede circular hasta 50 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico, y a una velocidad de hasta 135 km/h; se beneficia, por tanto, de la etiqueta medioambiental cero emisiones. El precio de salida del C5 Aircross Hybrid es de 34.350 euros.

► Presume de 224 CV y podrá circular hasta 50 kilómetros de manera totalmente eléctrica.



► El Cupra Formentor se convertirá en uno de los SUV más dinámicos y deportivos de su segmento.

Cupra Formentor Deportivo por un lado y eficiente y 'plug-in' por el otro

Iniciará su comercialización a la vuelta del verano y será la gran novedad de la marca española. Mide 4,46 metros, nace desde la plataforma modular MQB y en su gama contempla dos variantes de gasolina con 177 y 310 CV, además de una eficiente versión híbrida

enchufable con 245 CV asociada a una caja DSG y a un sistema de tracción total. Y homologa hasta 50 kilómetros de autonomía eléctrica. Por tanto, lucirá etiqueta medioambiental cero emisiones. El Formentor tendrá una puesta a punto muy deportiva.

ALFA ROMEO GIULIA. - El renovado Giulia llegará en las primeras semanas del año. Los cambios afectan a una oferta multimedia y a una dotación más completa en asistentes de conducción.



ALFA ROMEO STELVIO. - Como el Giulia, no cambia por fuera, matiza el interior con nuevos elementos, conserva la gama de motores y modifica ligeramente la precisión de la dirección a alta velocidad. Llega en febrero.

ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER. - Saldrá al mercado en primavera y, aunque no hay datos oficiales, esta variante con capota de lona eléctrica superará los 300 km/h gracias al propulsor 4.0 V8 con 510 CV.



AUDI A3 SPORTBACK. - Debutará en el Salón de Ginebra y llegará en abril al mercado con grandes mejoras y una amplia gama de versiones, incluido un RS 3. En julio debutará un híbrido enchufable TFSI-e.

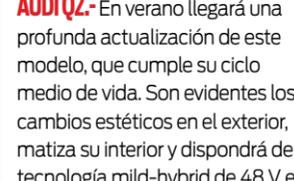
AUDI e-TRON PERFORMANCE.

Esta versión de alto rendimiento debutará en marzo en el Salón de Ginebra. Todavía se desconocen sus datos, pero la potencia rondaría los 550 CV.



AUDI Q2. - En verano llegará una profunda actualización de este modelo, que cumple su ciclo medio de vida. Son evidentes los cambios estéticos en el exterior, matiza su interior y dispondrá de tecnología mild-hybrid de 48 V en casi toda su gama.

AUDI e-TRON SPORTBACK. - Se diferencia del e-tron por su aspecto coupé. Este modelo eléctrico estará disponible en mayo con versiones de 408 y 313 CV, y una autonomía de hasta 446 kilómetros.



AUDI Q5. - Este SUV se somete a una profunda renovación que traerá consigo mejoras en diseño, equipamiento, tecnología y motorizaciones, algunas de ellas parcialmente electrificadas. Llega en noviembre, y habrá Q5 Coupé.



AUDI RS Q8. - Un gran SUV por tamaño y prestaciones que llega en febrero con un V8 de 600 CV, tracción total, estabilizadoras activas y un sistema Mild-hybrid de 48 V que le permite disfrutar de la etiqueta ECO.



AUDI A3 SEDÁN. - La versión sedán del A3 comenzará a venderse en junio y recibirá las mismas mejoras y actualizaciones que la variante Sportback, incluida su amplia oferta de motorizaciones, alguna electrificada.



BMW iX3. - En enero llegan ya unidades del X3 xDrive i30e, un híbrido enchufable con 46 kilómetros de autonomía. Pero la gran novedad será una versión totalmente eléctrica de este modelo que llegará a finales de año.



BMW SERIE 2 GRAN COUPÉ. - A pesar de su denominación, deriva de la Serie 1, es decir, motores transversales con hasta 306 CV y tracción delantera o total. Llega en marzo desde 30.900 euros.

Fiat Panda MHEV

El rey de la ciudad también se apunta a la **microhibridación**

La electrificación llega también a este pequeño urbanita, solución que le permitirá ser más eficiente y acceder a la etiqueta medioambiental ECO de la DGT, con sus consiguientes beneficios a la hora de acceder a estacionamiento en la ciudad. Su lanzamiento está previsto para el próximo mes de febrero y la solución tecnológica pasa por

un motor de gasolina 1.0 FireFly tricilíndrico de 70 caballos de potencia, en combinación con un sistema eléctrico que, en principio, se apoya en una pequeña batería de 12 voltios. Un nuevo impulso a un vehículo icónico para afrontar esta última etapa, ya que es muy probable que en 2021 sufra el inevitable relevo generacional.

► El Panda más eficiente llegará en febrero con un sistema microhíbrido de 12 voltios y etiqueta ECO.



▲ El nuevo Mustang Mach-E es un crossover totalmente eléctrico con hasta 465 CV y 600 kilómetros de autonomía.

Ford Mustang Mach-E

El nuevo **SUV eléctrico** con un carácter indomable

Se convertirá en el lanzamiento estrella de la marca y será una realidad el próximo mes de noviembre. Se trata de un SUV totalmente eléctrico de perfil deportivo que mide 4,71 metros, ofrece cinco plazas y presenta dos maleteros, uno con 100 litros delante y otro con 402 en la zaga. Dispondrá de versiones con 258, 285, 337 y 465 CV, los dos primeros con propulsión trasera y los más potentes con tracción total. Según la versión, la autonomía oscila entre los 420 y los 600 kilómetros. En una toma de carga rápida, en 38 minutos se cargará al 80 por ciento.

Honda e

Futurista y sofisticado, así es el primer **eléctrico** de la marca

El primer modelo eléctrico de marca japonesa llegará a nuestro mercado en junio. Y lo hará con motores de 134 y 154 CV, propulsión trasera y una autonomía que alcanza en ambos los 220 kilómetros en ciclo WLTP. La batería de iones de litio tiene una capacidad de 35,5 kWh, está refrigerada por líquido, se ubica bajo el piso entre ambos ejes y se puede recargar en una toma rápida en media hora hasta el 80 por ciento. Su aspecto es muy futurista, tanto en el exterior, donde los retrovisores se sustituyen por cámaras, como en el interior, totalmente digitalizado. Esto, más su completa dotación, dispara el precio de salida hasta 37.800 euros.



▲ La toma de carga está en el capó y se sustituyen los retrovisores por cámaras para mejorar la aerodinámica.

► Presenta tres motores de gasolina con potencias que oscilan entre 67 y 100 caballos. El cambio es de cinco relaciones.



▲ En enero comenzarán a llegar las primeras unidades del nuevo i10, un modelo más habitable y completo tecnológicamente.

Hyundai i10

Más **amplio**, más **listo** y también más **seguro**

La tercera generación de este utilitario crece ligeramente en tamaño, es más habitable y mantiene las cinco plazas y el maletero con 252 litros. Presenta tres motores de gasolina, con 67, 84 y 100 CV, el más potente disponible exclusivamente con el nuevo acabado N Line. El cambio

es siempre de cinco relaciones, manual o pilotado. El nuevo i10 incrementa su dotación multimedia y en asistentes de conducción, como una frenada de emergencia que reconoce a peatones o un sistema de mantenimiento de carril. Llega en enero.

BMW X6 M.- En mayo se iniciarán las primeras entregas del X6 M, con 600 CV, y la variante Competition, con 625, las más potentes y deportivas de la gama. A la vez llegarán los X5 M y X5 M Competition.



BMW M2 CS.- Un purasangre con 450 CV, propulsión trasera, cambio manual o automático, 4,2 segundos en el 0-100 km/h, chasis y peso aligerado... Por si te convence, llegará en marzo desde 103.900 euros.



CITROËN JUMPY ELÉCTRICA.- En la segunda mitad año está previsto el lanzamiento de este modelo eléctrico, que presenta dos versiones, una con batería de 50 kWh y 200 kilómetros de autonomía, y otra de 75 kWh con 300 kilómetros.



CUPRA LEÓN.- Quizás antes del verano se presente en sociedad el nuevo Cupra León, tanto en carrocería 5 puertas como ST. No hay datos oficiales, pero podría superar los 300 CV de potencia y la marca ha confirmado que ofrecerá una variante 'Plug-in'.

DACIA SANDERO.- La tercera generación protagonizará un salto cualitativo enorme. Llegará a finales de año y será más amplio y avanzado al compartir la plataforma CMF-B con el Clio. Tendrá versiones electrificadas.



DS 3 CROSSBACK E-TENSE.- En febrero llega esta versión totalmente eléctrica con 136 CV de potencia y una batería de 50 kWh que le brinda una autonomía de 320 kilómetros. El tiempo de recarga oscila entre 30 minutos y 17 horas.



DS 7 CROSSBACK E-TENSE.- Se trata de un híbrido enchufable que combina un motor de gasolina y dos eléctricos para un total 300 CV. Presenta tracción total y puede recorrer hasta 58 kilómetros en modo eléctrico. Llega en marzo.



FERRARI ROMA.- La gran sorpresa de la marca llega con este modelo elegante de 2+2 plazas y poderoso motor V8 de 620 CV que le permite alcanzar los 320 km/h o acelerar de 0 a 100 en 3,4 segundos.

FIAT 500.- Este modelo introducirá en marzo una variante microhíbrida de 12 voltios, y en el Salón de Ginebra presentará la versión totalmente eléctrica que llegará meses después.



FORD EXPLORER PHEV.- En junio será el nuevo buque insignia de la gama SUV en Europa, por tamaño y por su sistema híbrido 'plug-in' de 450 CV. Puede recorrer 40 kilómetros en modo eléctrico.



FORD FIESTA MHEV.- En mayo llegará la variante microhíbrida del Fiesta, que combina un motor 1.0 EcoBoost con un sistema eléctrico 48 voltios que le sirve de apoyo. Además de más eficiente tendrá la etiqueta medioambiental ECO.



FORD FOCUS MHEV.- Al mismo tiempo que el Fiesta, Ford lanzará esta eficiente versión del Focus, con la misma tecnología microhíbrida apoyada por un sistema eléctrico de 48 voltios y potencias de 125 y 155 CV.

FORD PUMA.- Desde febrero podemos disfrutar de uno de los SUV compactos más dinámicos del segmento. Llega con dos motores de gasolina, de 125 y 155 CV, y la posibilidad de asociarlos a un sistema microhíbrido de 48 V.



FORD KUGA PHEV.- Esta versión 'plug-in' llega en marzo, rinde 224 CV y puede rodar hasta 54 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. La nueva plataforma es más ligera y se rodea de una dotación tecnológica más completa.



FORD TOURNEO CUSTOM PHEV.- Ocho plazas, motor eléctrico de 126 CV, otro de gasolina de 125 que actúa sólo como generador, batería de iones de litio y hasta 56 kilómetros de autonomía eléctrica. Llega en febrero.

HONDA CIVIC.- En abril se iniciará la comercialización del renovado Civic. Se han introducido ligeros retoques estéticos en el exterior y en el interior, permaneciendo tal cual la gama de motores.

Jeep Renegade PHEV Otro 'cero emisiones' que se suma a la causa 'plug-in'

En junio podremos disfrutar de la variante más eficiente del Renegade. Contempla un motor de gasolina de 177 CV que mueve las ruedas delanteras y otro eléctrico de 134 en el eje trasero. La potencia total es de 237 CV y puede rodar hasta 50 kilómetros en modo eléctrico. Ofrece un asistente con cinco modos de conducción, además de la posi-

bilidad de circular de manera híbrida, eléctrica o reservar la capacidad de la batería para cuando se solicite. Y no hay que temer mermas en su capacidad 'off road'. De hecho, el Renegade 'plug-in hybrid' tendrá una versión específica para los amantes del todoterreno, así como una variante PHEV más asequible y algo menos potente: 190 CV.



◀ El Renegade híbrido enchufable ofrece hasta 50 kilómetros de circulación puramente eléctrica.



▶ La versión larga 110 llegará en abril, mientras que el 90, de seis plazas, lo hará tras el verano. Debuta con cuatro motorizaciones.



Land Rover Defender Regreso al futuro de un mito

Es uno de los vehículos que más expectación ha levantado desde que se anunció su regreso. El nuevo Defender conserva las dos carrocerías, la corta denominada 90 con seis plazas –gracias a un asiento auxiliar entre las butacas delanteras–, y la larga, o 110, con hasta siete asientos. Debuta con dos motores de gasolina, con 300 y 400 CV, y dos más turbodíesel, con 200 y 240 CV. El cambio es automático de ocho relaciones, incluye una caja reductora, la tracción es total, la suspensión independiente y el chasis monocasco. Y que nadie ponga en duda su excelente capacidad 'off road', quizás menos genuina que antes pero rodeada de avanzados asistentes tecnológicos. El 110 llega en abril y el 90 lo hará ya después de verano.

Lexus UX 300e Premium, con 204 caballos... y libre de emisiones

Lexus es la marca más 'híbrida' del mundo, pero a partir de ahora también contará con un modelo totalmente eléctrico. Se trata del UX 300e, que monta un propulsor de 204 CV y ofrece una autonomía de 400 kilómetros en ciclo NEDC. Comparte plataforma con el resto de la gama UX, pero se ha reforzado el chasis debido a su mayor peso. La batería de iones de litio tiene una capacidad de 54,3 kWh y se ubica bajo el piso, entre los dos ejes. Desde las levas se pueden gestionar hasta cuatro niveles de retención de cara a la frenada regenerativa y ofrece, además, tres programas diferentes de conducción. Desde septiembre se pueden hacer pedidos, pero llegará en diciembre.



◀ El primer modelo eléctrico de Lexus tiene 204 CV y 400 kilómetros de autonomía.



▶ El MX-30 ofrece 140 CV y una autonomía de hasta 200 kilómetros. Las puertas traseras tienen apertura en sentido inverso.

MAZDA MX-30 El primer eléctrico puro de la marca de Hiroshima

A la vuelta del verano debutará el nuevo MX-30, el primer modelo totalmente eléctrico de Mazda. Su propulsor anuncia una potencia de 140 caballos y homologa una autonomía de hasta 200 kilómetros, claramente inferior a la de sus directos rivales. La batería de iones

de litio tiene una capacidad de 35,5 kWh. el tiempo de carga varía entre 30 minutos y 4 horas y media, dependiendo de la naturaleza y capacidad de la toma. Mide 4,39 metros de largo y las puertas traseras cuentan con apertura inversa al desaparecer el pilar central.

HONDA JAZZ. En julio llega el nuevo Jazz, exclusivamente con una versión híbrida que comparte tecnología con el CR-V, pero más modesta en potencia. Introduce, además, una variante de tipo crossover.



HYUNDAI TUCSON. En verano el nuevo Tucson disfrutará de una dotación tecnológica más completa y no descartamos alguna versión híbrida o 'plug-in'. También se actualizarán el i30 y el i20.



JAGUAR F-TYPE. En marzo llegará este renovado biplaza. Su aspecto es más deportivo, introduce un nuevo V8 con 450 CV y la variante R alcanza ahora los 575 CV. Presenta mejoras en el chasis y en el equipamiento.



JEEP COMPASS PHEV. Llega al mercado en junio y comparte tecnología con el Renegade PHEV más potente, pues rinde 237 CV, puede circular 50 kilómetros en modo eléctrico y su batería se recarga en menos de dos horas.

JEEP GLADIATOR. Este impresionante pick up es un todoterreno de verdad, por soluciones técnicas y por sus 28 centímetros de altura al suelo. Se le espera a finales de año con un motor diésel de 260 CV.



JEEP WRANGLER PHEV. También se pondrá en juego en septiembre una versión híbrida enchufable del icónico Wrangler. Será más sofisticada y potente que la del Renegade para acentuar su espectacular capacidad 'off road'.



KIA CEED MILD HYBRID. A la vuelta del verano llegarán las versiones microhíbridas de 48 voltios al Ceed. Y poco después se actualizarán modelos como el Picanto, el Rio, el Stonic y el Stinger.



KIA XCEED PHEV. Hereda la tecnología híbrida enchufable del Niro, que salpicará, además de al Xceed, al Ceed Tourer. Tendrán 204 CV y una autonomía eléctrica superior a los 50 kilómetros.

LAMBORGHINI SIÁN. El primer modelo en producción de la marca que cuenta con un sistema de microhíbrido ligero de 48 voltios. Combina un V12 con un pequeño motor eléctrico, sumando 819 CV.



LEXUS LC 500 CABRIO. En pleno verano podremos disfrutar ya de este atractivo cabrio con techo de lona y un potente motor V8 con 477 CV, propulsión trasera y cambio automático de 10 relaciones.



LYNK & CO 01. El precio y equipamiento serán sus grandes bazas, pero ha sido revisado recientemente ante su inminente comercialización en Europa. Monta un propulsor de gasolina de 190 CV de origen Volvo.



MAZDA 2. Este modelo se actualiza con ligeros cambios estéticos, de equipamiento y de confort. El motor de gasolina de 90 CV cuenta con un sistema de microhíbrido ligero y etiqueta ECO. Llegará en febrero.

MERCEDES GLA. Completamente nuevo, llega en abril con una amplia gama de mejoras tecnológicas y nuevos motores. No faltarán las variantes AMG y las versiones con tracción delantera o total.



MERCEDES AMG GT EQ POWER+. Este espectacular deportivo de cuatro puertas contará en la recta final del año con una variante híbrida. No se han facilitado aún cifras definitivas, pero en el concept supera los 800 CV...



MERCEDES CLASE S. Antes de que concluya el año se lanzará la nueva generación del buque insignia de la marca. Tendrá nuevos asistentes y la electrificación e hibridación de su gama de motores.



MERCEDES EQA. Será la alternativa eléctrica al nuevo GLA, y vivirá su puesta de largo comercial a finales de 2020. Todavía se desconocen sus datos de potencia o de autonomía.

Nissan Juke

Nuevo de arriba abajo, más amplio y **más avanzado**

En los primeros compases del año comenzarán a llegar las primeras unidades del nuevo Juke. Nace desde una nueva plataforma, es más amplio y habitable, sobre todo en las plazas traseras, y se rodea de una carga tecnológica más avanzada. En este sentido contempla asistentes como el

sistema ProPilot, que combina un control de velocidad activo con el de mantenimiento de carril. Bajo el capó, de momento sólo ofrecerá un motor de gasolina 1.0 tricilíndrico con 117 CV, asociado tanto a un cambio manual como automático. El precio con descuento arranca en 19.500 euros.



◀ El nuevo Juke debuta con un solo motor de gasolina, que rinde 117 CV de potencia.



▲ La variante 'plug-in' con tracción total tiene 300 CV, y con tracción delantera ofrece 224.

Opel Grandland X Hybrid e Hybrid 4
Tecnología **híbrida enchufable** y dos versiones para **elegir**

Este modelo ya cuenta con tecnología 'plug-in' y dos variantes a elegir. A finales de enero llega la versión Hybrid 4, la más potente con 300 CV y un sistema de tracción total gracias a la incorporación de un segundo motor eléctrico en el eje trasero. Si no se necesita tanto potencial, en mayo se lanzará una segunda variante, más económica y eficiente, con 224 CV y tracción delantera exclusivamente. Ambas comparten la misma capacidad de batería y, prácticamente, calcan la autonomía eléctrica, que homologa hasta 59 kilómetros en el mejor de los casos.

MERCEDES GLB.- Desde principios de año se puede adquirir este SUV compacto, que ofrece hasta siete plazas en opción. Contempla motores de gasolina y diésel con hasta 306 caballos.



MERCEDES GLE COUPÉ.- Este renovado modelo debuta en febrero, pero a lo largo del año irá completando la gama con nuevas motorizaciones AMG. Todos montan tracción total y transmisión automática.



MINI JCW GP.- En abril comenzarán a llegar las 100 unidades previstas para España, de un total de 3.000, de esta versión deportiva que eroga 306 CV de potencia y alcanza los 265 km/h. Será tracción delantera y biplaza.



MITSUBISHI SPACE STAR.- En febrero estará disponible este renovado vehículo, que cambia ligeramente su diseño y se remata con más calidad. Sigue ofreciendo dos motores de gasolina, con 71 y 80 caballos.

OPEL CORSA-e.- La versión eléctrica del Corsa llega en marzo con un propulsor de 136 CV y una autonomía homologada de 330 kilómetros. La batería tiene una capacidad de 50 kWh y se carga en media hora al 80 por ciento.



OPEL INSIGNIA.- Este modelo se somete a un 'facelift' que salpica a su diseño y a su dotación tecnológica, como unos faros matriciales más sofisticados y nuevos asistentes de conducción. Se conservan los motores.



OPEL VIVARO-e.- Este vehículo eléctrico ofrece dos alternativas. Una con batería de 50 kWh y 200 kilómetros de autonomía, y otra de 75 kWh y 300 kilómetros de rango de acción. Llega en julio con tres largos de carrocería.



OPEL ZAFIRA LIFE.- Cambia de formato para convertirse en un gran monovolumen con hasta nueva plazas y tres dimensiones de carrocería. Llega en julio con tres motores diésel con hasta 177 CV.



Iberdrola se encarga de todo para que recargues tu coche eléctrico.



Lo haces por ti, lo haces por el planeta.

En casa...

Te instalamos el punto de recarga en tu parking privado o comunitario.

Hasta un 90% de ahorro en tu consumo frente a un vehículo diésel o gasolina.

Y todo con energía 100% renovable.

Infórmate en:
900 24 24 24 | iberdrola.es

Energía 100% renovable con garantía de origen.



Ecológicos 2020

Eléctricos, híbridos enchufables o autorrecargables, vehículos animados por gas, motores con hibridación ligera... Así será el año más 'eco' del automóvil.



ENERO	 ▲ BMW X3 30e	 ▲ OPEL GRANDLAND X HYBRID 4	 ▲ PEUGEOT E-208	 ▲ RENAULT ZOÉ	 ▲ SEAT LEÓN	 ▲ SKODA CITIGO e-IV	 ▲ SKODA KAMIQ GNC	 ▲ SKODA SCALA GNC	 ▲ SKODA SUPERB IV	 ▲ SMART FORTWO Y FORFOUR EQ	 ▲ TOYOTA C-HR 2020	 ▲ VOLKSWAGEN eUP!
FEBRERO	 ▲ AUDI RS Q8	 ▲ DS 3 CROSSBACK E-TENSE	 ▲ FIAT 500 MHEV	 ▲ FIAT PANDA MHEV	 ▲ FORD PUMA MHEV	 ▲ MERCEDES A 250e	 ▲ MERCEDES B 250e	 ▲ MERCEDES GLE COUPE	 ▲ SEAT MII ELECTRIC	 ▲ SUBARU XV ECO HYBRID	 ▲ VOLKSWAGEN GOLF	
MARZO	 ▲ AUDI E-TRON PERFORMANCE	 ▲ DS 7 CROSSBACK E-TENSE	 ▲ FIAT 500 ELÉCTRICO	 ▲ FORD KUGA	 ▲ MAZDA M-HYBRID	 ▲ MERCEDES GLC 300e	 ▲ OPEL CORSA-e	 ▲ PEUGEOT 508 SW HYBRID	 ▲ PEUGEOT 508 HYBRID	 ▲ PEUGEOT 3008 HYBRID / HYBRID4	 ▲ VOLVO XC40 TWEEN	
ABRIL	 ▲ AUDI E-TRON SPORTBACK	 ▲ KIA CEED MILD HYBRID	 ▲ LAND ROVER DEFENDER 90 / 110	 ▲ PEUGEOT E-2008	 ▲ SUZUKI S-CROSS 48V							
MAYO	 ▲ FORD FIESTA MHEV	 ▲ FORD FOCUS MHEV	 ▲ KIA CEED TOURER PLUG-IN	 ▲ KIA XCEED PLUG-IN	 ▲ RENAULT CLIO E-TECH HYBRID	 ▲ SKODA OCTAVIA COMBI	 ▲ SKODA OCTAVIA	 ▲ SUZUKI SWIFT SPORT 48V				
JUNIO	 ▲ AUDI A3 SPORTBACK / SEDAN TFSIe	 ▲ CITROËN C5 AIRCROSS HYBRID	 ▲ FORD EXPLORER PHEV	 ▲ HONDA E	 ▲ HYUNDAI TUCSON	 ▲ JEEP COMPASS PHEV	 ▲ JEEP RENEGADE PHEV	 ▲ POLESTAR 2	 ▲ RENAULT CAPTUR PLUG-IN	 ▲ SUZUKI VITARA 48V		
JULIO	 ▲ HONDA JAZZ HYBRID	 ▲ MERCEDES-MAYBACH GLS 600	 ▲ TOYOTA YARIS HYBRID	 ▲ VOLKSWAGEN ID.3								
AGOSTO	 ▲ CUPRA FORMENTOR PHEV	 ▲ MERCEDES EQV	 ▲ MERCEDES-AMG GLE 63 COUPE	 ▲ RENAULT MEGANE ST PLUG-IN								
SEPTIEMBRE	 ▲ CITROËN e-JUMPY	 ▲ JEEP WRANGLER PHEV	 ▲ MAZDA MX-30	 ▲ OPEL VIVARO-e	 ▲ PEUGEOT E-EXPERT	 ▲ SKODA SUV ELÉCTRICO						
OCTUBRE	 ▲ NISSAN LEAF E+	 ▲ SEAT TARRACO PHEV	 ▲ SKODA SUV COUPÉ ELÉCTRICO									
NOVIEMBRE	 ▲ AUDI E-TRON GT	 ▲ AUDI Q5 2020	 ▲ FORD MUSTANG MACH-E	 ▲ LEXUS UX 300e	 ▲ LOTUS EVIJA							
DICIEMBRE	 ▲ BMW iX3	 ▲ MERCEDES-AMG GT 4P EQ POWER	 ▲ MERCEDES-MAYBACH CLASE S	 ▲ RENAULT TWINGO ELÉCTRICO	 ▲ SEAT EL-BORN	 ▲ VOLVO XC40 RECHARGE						

Peugeot 3008 Hybrid

Dos versiones y hasta 59 kilómetros de autonomía

El 3008 ofrecerá desde marzo dos variantes híbridas enchufables, una con 300 CV denominada Hybrid 4 y que goza de tracción total, y otra de 225 CV con tracción delantera exclusivamente. Este último presenta un motor de gasolina y otro eléctrico que actúan sobre las ruedas delanteras, mientras que el más potente añade un segundo propulsor

eléctrico en el eje trasero. La autonomía eléctrica es prácticamente idéntica en ambos, homologando hasta 59 kilómetros en ciclo WLTP, por lo tanto acceden a la etiqueta medioambiental cero emisiones con sus correspondientes beneficios en la gran ciudad. El tiempo de recarga de la batería oscila entre 7 horas y 1 hora y 45 minutos.

► Dispone de una variante con 300 CV y tracción total, y otra con 225 CV y tracción delantera exclusivamente.



▲ La versión más recreacional del Taycan ofrece un diseño que combina los trazos de un shooting brake con los de un SUV.

Porsche Cross Turismo

Y de repente, el Taycan saca su perfil más aventurero

En la recta final del año 2020 llegará esta variante del Taycan que apuesta por una carrocería shooting brake con tintes aventureros, propios del segmento SUV. Este nuevo Cross Turismo tiene, por tanto, un aspecto más musculoso, basado en el concept Mission E, y ya se está poniendo a punto en los duros test invernales por el norte de Europa. Lo más lógico es que herede los mismos propulsores que el Taycan, con tres variantes totalmente eléctricas, y potencias que alcanzarían hasta los 761 caballos.

Renault Captur

Nuevo, y ahora con una variante híbrida enchufable

La segunda generación del Captur comienza a llegar en los primeros compases de 2020 con una oferta de motores de gasolina y diésel entre 95 y 155 CV. Nace desde una nueva plataforma, más dinámica y avanzada, que le permite rodearse de una dotación tecnológica mucho más sofisticada en cuanto a asistentes de conducción, seguridad, confort y oferta multimedia. La gran sorpresa llegará en junio, con el lanzamiento de la variante híbrida enchufable, la primera en Renault. La combinación del motor térmico y los dos eléctricos suman una potencia total de unos 160 CV y homologa una autonomía eléctrica de 50 kilómetros en ciclo WLTP gracias a una batería de iones de litio de 9,8 kWh de capacidad.



▲ El salto cualitativo es enorme, y parece de otro segmento.



◀ El interior del cuarto León también asume cambios tecnológicos de calado.



▲ A su renovada imagen, el nuevo León añadirá soluciones muy originales en materia de iluminación y versiones electrificadas.

Seat León

Renovación profunda y su primer híbrido 'plug-in'

El lanzamiento con mayor peso específico de Seat en 2020 corresponde al nuevo León, desvelado a finales de enero y que llegará al mercado en marzo. Compartirá muchas de las mejoras introducidas por el nuevo VW Golf 8 en materia de asistentes de conducción y oferta multimedia. La marca española

desvela que a los cambios estéticos añadirá una puesta en escena lumínica que marcará la diferencia en el segmento. La oferta mecánica contempla motores de gasolina, diésel y gas natural, aunque a lo largo del año tiene previsto lanzar también una eficiente variante híbrida enchufable.

PEUGEOT 508 HYBRID.- Monta un sistema híbrido enchufable con 225 CV de potencia y una autonomía eléctrica de hasta 54 kilómetros. La batería tiene 11,8 kWh de capacidad. Llega en marzo en berlina y SW.



PEUGEOT 2008.- La segunda generación es más amplia y avanzada, cuenta con motores diésel y de gasolina, y llega en febrero. En abril se lanzará la variante eléctrica, con 136 CV y una autonomía homologada de 310 kilómetros.

PEUGEOT e-208.- La variante eléctrica llega en enero con un motor de 136 CV y una autonomía de 340 kilómetros gracias a su batería de ion-litio de 50 kWh de capacidad. A la venta desde 29.300 euros.



PEUGEOT EXPERT ELÉCTRICA.- Comparte tecnología con el Opel Vivaro-e, es decir, ofrece dos variantes, una con batería de 50 kWh y 200 kilómetros de autonomía, y otra de 75 con 300 kilómetros. Llegará en septiembre.

POLESTAR 2.- Monta dos motores eléctricos, uno en cada eje, que suman 408 CV de potencia y la batería de 78 kWh homologa una autonomía de hasta 500 kilómetros. En verano se abren los pedidos y llegará en 2021.



PORSCHE MACAN GTS.- Comienzan a llegar con el nuevo año las primeras unidades de esta versión con motor V6 biturbo que eroga 380 CV y que alcanza los 261 km/h. Su precio, 90.354 euros.



PORSCHE TAYCAN.- El primer modelo eléctrico de la marca llegará en febrero con potencias que oscilan entre los 530 y los 761 CV de la versión S, y autonomías de hasta 463 kilómetros. El precio arranca en 108.337 euros.



RENAULT CLIO E-TECH HYBRID.- La versión híbrida llega en mayo con un motor de gasolina 1.6 y otros dos eléctricos que erogan una potencia total de 140 CV. Tendrá etiqueta ECO.

RENAULT ESPACE.- En marzo llega este renovado modelo, que actualiza ligeramente su imagen y se rodea de una mayor oferta en asistentes de conducción. La oferta de motorizaciones no cambia.



RENAULT MÉGANE.- Tanto la berlina como el familiar se someten a una actualización que llegará al mercado en abril. Lo más destacado será la nueva variante 'plug-in hybrid', prevista para el verano.



RENAULT TWINGO ZE.- La variante eléctrica estará disponible en diciembre y compartirá tecnología con el Smart EQ, es decir, un motor de 82 CV de potencia y una autonomía homologada que podría rondar los 130 kilómetros.



RENAULT ZOE.- Ya se podía adquirir, pero físicamente el nuevo Zoe llega en enero, con motores de 109 y 136 CV, y una batería de mayor capacidad, con 52 kWh que ofrece hasta 395 kilómetros de autonomía.

SEAT EL-BORN.- Previsto para finales de año, el segundo modelo eléctrico de la marca podría rondar los 204 CV de potencia y 420 kilómetros de autonomía. Es el ID.3 de Volkswagen, pero reinterpretado por Seat.



SEAT MII ELECTRIC.- El primer modelo eléctrico de Seat llega en febrero con un motor de 83 CV, una batería de 32,3 kWh y una autonomía de 260 kilómetros. El tiempo de recarga oscila entre 1 y 17 horas.



SEAT TARRACO FR PHEV.- En octubre podría llegar el estreno del que será el primer híbrido enchufable de Seat. El todocamino español tendrá 245 CV, su autonomía eléctrica superará los 50 kilómetros y equipará tracción total.



SKODA CITIGO e-IV.- Como el Seat Mii sólo se ofrece con esta variante eléctrica de 83 CV, 260 kilómetros de autonomía y tres programas de conducción. Con descuentos se puede adquirir desde 16.900 euros.

Skoda Octavia

Más **espacio** y tecnología para el hermano menor del **Superb**

La cuarta generación del Octavia comenzará a venderse en mayo, en su variante Combi, y en julio con carrocería berlina. Es un modelo más espacioso en el interior, se rodea de una presentación mucho más sofisticada y ofrece una mayor capacidad de maletero que el modelo al que sustituye. La gama de motorizaciones es muy generosa,

con variantes diésel y de gasolina, algunas de ellas asociadas a sistema microhíbridos de 48 voltios, además de una versión alimentada por gas natural con 130 CV. La apuesta más eficiente consiste en dos híbridos enchufables, uno con 204 CV y otro con 245 CV y acabado RS, que se añadirán a la gama en septiembre.



◀ Disponible en carrocería sedán y Combi, en su gama introducirá dos eficientes versiones híbridas enchufables.



◀ El interior es más amplio y se ha mejorado considerablemente la eficacia de su sistema híbrido.

Toyota Yaris

Un gran salto **cuantitativo** para alejarse de la **ciudad**

La cuarta generación del Yaris nace desde una nueva plataforma, mide 3,94 metros de longitud, actualiza su imagen exterior y transforma un interior, ahora más amplio y confortable. El sistema híbrido está compuesto por un motor 1.5 tricilíndrico de gasolina, un propulsor eléctrico y una batería que, ahora, es de iones de litio. No hay datos todavía de potencia definitiva, pero el vehículo podrá circular hasta 130 km/h sin que funcione el motor de combustión. Llegará en julio y poco después, para los puristas, lo hará el Yaris GR-4, con tracción total y más de 250 CV...

Volvo XC40 Recharge

Eléctrico puro con más de 400 kilómetros de **autonomía**

En febrero aterriza en nuestro mercado el XC40 T5 TwEN (Twin Engine), es decir, la variante híbrida enchufable que presume de 262 CV. Pero la gran novedad llegará a finales de año, con la variante totalmente eléctrica de este modelo. El XC40 Recharge ofrece 408 CV de potencia y presume de una autonomía superior a los 400 kilómetros. Monta dos propulsores eléctricos con la misma potencia, uno en cada eje, y la batería tiene una capacidad de 78 kWh. Se puede recargar en 40 minutos al 80 por ciento en una toma de corriente continua de 150 kW. Además, aprovecha la ocasión para estrenar un conjunto de radares y cámaras más sofisticados para sus asistentes de conducción.



◀ La nueva variante eléctrica del XC40 carga la batería en 5,5 horas usando una toma de tipo 'wallbox' de 11 kW.



▲ El Golf 8 llega en febrero con una gama tan amplia como eficiente gracias a la electrificación; además de una mayor carga tecnológica.

Volkswagen Golf 8

El **icono** regresa con fuerza y mucho más **electrificado**

La octava generación del Golf comienza a llegar en febrero con importantes cambios en su diseño, en su tecnología y en la gama de motores. Mantiene la misma plataforma MQB que antes y ofrece variantes diésel y de gasolina, estas últimas también disponibles con

un sistema de hibridación suave de 48 voltios. En verano llegarán las versiones más deportivas GTI, R y GTD, además de dos variantes 'plug-in hybrid' con 204 y 245 CV, respectivamente. En la recta final del año se producirá el estreno de la carrocería familiar Variant.

SKODA KAMIQ MONTE CARLO.-

Este atractivo acabado salpica al KamIQ para 'vestirlo' de una apariencia más deportiva. Comienza a llegar en enero, al mismo tiempo que la versión G-Tec de gas natural.



SKODA SCALA MONTE CARLO.-

Siguiendo los pasos del Kamiq, el Scala también presume desde enero del deportivo acabado Monte Carlo, y estrena la versión ECO con motor de gas natural de 90 caballos.



SKODA SUPERB IV.- En enero llegan las primeras unidades de esta versión híbrida enchufable que ofrece 218 CV y una autonomía eléctrica homologada de hasta 62 kilómetros. Está disponible tanto en carrocería sedán como Combi.



SKODA SUV ELÉCTRICO.- Este nuevo SUV de tamaño compacto y totalmente eléctrico deriva del concept Vision E, se presentará en el Salón de Ginebra en marzo y llegará al mercado en la recta final del año.

SKODA SUV COUPÉ ELÉCTRICO.-

Compartirá plataforma con el VW ID.3, rondará los 4,60 metros y se remata con un aspecto coupé muy deportivo. Totalmente eléctrico, debutará en el Salón de París en octubre y llegará en 2021.



SMART EQ FORTWO Y FORFOUR.-

Estos dos renovados modelos exclusivamente eléctricos inician una nueva etapa con retoques estéticos, motores eléctricos de 82 CV y una autonomía que ronda los 130 kilómetros.



SUBARU XV ECO HYBRID.-

Comparte tecnología con el Forester, es decir, un motor de gasolina de 150 CV y otro eléctrico de 13,6 que le permite acceder a la etiqueta medioambiental ECO. Llega en febrero.



SUZUKI SWIFT SPORT SHVS.- La microhibridación mediante un sistema eléctrico de 48 voltios llega a este atractivo modelo, disponible con el motor de gasolina más potente: 140 CV. Disponible en mayo.

SUZUKI VITARA SHVS.- Tanto el Vitara, en junio, como el S-Cross, en abril, se apuntan igualmente a un sistema microhíbrido de 48 voltios que les permite acceder a la etiqueta medioambiental ECO.



TESLA MODEL Y.- La variante crossover del Model 3 presume de hasta 540 kilómetros de autonomía y contempla hasta siete plazas en su interior. Habrá varias versiones y podría llegar a comienzos de 2021.



TOYOTA CH-R.- En enero llega al mercado este renovado y exitoso SUV híbrido. Mantiene la versión de 122 CV y añade otra con 184 para los que demandaban mayor potencia. También maquilla su imagen y se rodea de nuevos asistentes en seguridad.



TOYOTA PROACE CITY.- En marzo debuta este polivalente modelo que comparte genética y línea de montaje en Vigo con el Citroën Berlingo. Toyota abre un frente hasta ahora inédito en la marca, que conquistará nuevos clientes.

VOLKSWAGEN e-UP!.- Las primeras unidades de este utilitario eléctrico llegan en febrero. Como el Seat Mii y el Skoda Citigo-e IV, presenta un motor de 83 CV y 260 kilómetros de autonomía. La velocidad se limita a 130 km/h.



VOLKSWAGEN ID.4.- En la recta final del año se iniciará la comercialización de este todocamino con aspecto coupé, que se sitúa por debajo del Tiguan en tamaño pero que ofrecerá una gran habitabilidad.



VOLKSWAGEN ID.3.- Nace desde la nueva plataforma MEB del grupo e inicia la venta en julio con un motor de 204 CV, propulsión trasera y tres tipos de baterías que permiten jugar con una autonomía entre 330 y 550 kilómetros.



VOLKSWAGEN T-ROC CABRIO.- En junio podría estar lista esta atractiva versión con techo de lona eléctrico que, de momento, no tiene rivales. De inicio sólo contempla motores de gasolina.



UN FORD MUSTANG V8 YA ES BESTIAL, PERO SÍ SE LLAMA GT350 Y LO HA DESARROLLADO SHELBY LA COSA YA SE PONE SERIA... Y DIVERTIDA

Déjate envenenar

Los Mustang que se venden en nuestro país son deportivos muy respetables, pero al otro lado del 'charco' disfrutan de versiones aún más rabiosas del exitoso 'pony car' de Ford. Son las firmadas por Shelby, y el GT350 que acabamos de probar por carreteras californianas, sin ser la más energética, ya te ilumina una sonrisa en el rostro en pocos kilómetros.



▲ Parte de la instrumentación, algo alejado de la vista, va en el centro del salpicadero. Una placa numerada identifica cada Mustang Shelby.



▲ El GT350 monta de serie unos estupendos asientos deportivos Recaro, y el cliente puede pedir tapicería de cuero, reglajes eléctricos, reposacabezas ajustables... Detrás, poco espacio y ausencia real de reposacabezas.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En los últimos meses hemos probado varias versiones del nuevo Mustang, primera generación comercializada oficialmente en Europa por Ford desde que la firma del óvalo lanzara su popular 'pony car' en 1964. Por nuestras páginas ha pasado incluso la serie especial GT Bullitt, con 459 CV y que rinde tributo a la película del mismo nombre protagonizada por Steve McQueen, pero teníamos ganas de echar el guante a variantes aún más bestiales que se ofrecen exclusivamente al otro lado del Atlántico, y que Ford crea en colaboración con Shelby American, compañía creada en 1962 por el mítico piloto Carroll Shelby que hoy suministra desde Las Vegas paquetes de preparación deportiva para el Mustang, dando lugar a modelos tan cotizados en Nor-

teamérica como el GT350, el GT350R o -ver cuadro en página 42- el GT500.

Dicen que Shelby es a los estadounidenses lo que Enzo Ferrari supone para un italiano, y la prueba está en que los primeros Mustang de carreras, creados allá por 1965 y bautizados curiosamente GT350, vencieron en las competiciones del momento a máquinas de Jaguar, Corvette o la propia Ferrari. Ahí es nada. Después,

en 1973, llegó el divorcio con Ford, pero en 2005 Carroll Shelby se unió de nuevo a la firma del óvalo y desde entonces el idilio ha sido total, incluso tras el fallecimiento del fundador de la empresa.

Del actual GT350 sabíamos algunas cosas porque al probar el GT Bullitt vimos que varias soluciones provenían del modelo preparado por Shelby, y ahora hemos tenido ocasión de conducirlo, descubriendo

uno de esos coches que te tocan la fibra y que se apartan de la tónica general. Porque el 'buenismo' se impone también en el mundo del automóvil, y coches potentísimos, rapidísimos y eficacísimos acaban por exhibir maneras más propias de una berlina de lujo que de un deportivo radical. El Mustang Shelby GT350 pasa de lo políticamente correcto y preserva sensaciones al volante que todavía hoy, en el mundo de Greta Thunberg y de los vehículos eléctricos que generan musiquita para hacerse notar en las calles, algunos demandan. Aunque eso les condene al infierno.

Para empezar, el GT350 extrae de su V8 5.2 atmosférico nada menos que 533 caballos... ¡a 7.500 revoluciones! Con esa cilindrada y ese régimen -podemos alcanzar las 8.250 rpm- es fácil imaginar el sonido que nos envuelve

cuando aceleramos a fondo, al tiempo que nuestra espalda se empotra contra los eficaces Recaro. Pero es que, además, el cambio es manual, y encima con un manejo que exige cierta decisión al insertar desde la primera hasta la sex-

FICHA TÉCNICA

MOTOR	GT350
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	5.163
Potencia máx. (CV/rpm)	533 / 7.500
Par máximo (mkg/rpm)	59,4 / 4.750
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos del.	295/35 R19
Neumáticos tras.	305/35 R19
Peso (kg)	1.706
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.816/1.928/1.377
Volumen maletero (l)	382
Capacidad depósito (l)	59
De 0 a 100 km/h (s)	3,9
Velocidad máx. (km/h)	289
Consumo mixto (l/100 km)	12,8 (EPA)
Emissiones CO ₂ (g/km)	N.d.



ta marcha. Se nos ocurren dos posibles mejoras en este sentido: que la palanca transmita menos vibraciones y que los desarrollos finales fuesen ligeramente más cortos, aunque eso también elevaría la rumosidad en autopista.

Es precisamente por una de las autopistas que salen de Los Ángeles por donde iniciamos nuestro test californiana-

no, tras recoger el coche en el aparcamiento del rascacielos más alto del estado. Un Mustang Shelby GT350 azul con bandas blancas y enorme alerón sería centro de miradas en cualquier calles española, pero en los 'estates' hay tanto Mustang rodando que nos metemos en el tráfico como uno más. Y a la velocidad de todos los demás: 60 millas por hora.

Ponemos rumbo al interior, dejando el Pacífico a nuestra espalda y buscando las montañas que rodean la megalópolis angelina, donde nos han dicho que pervive un paraíso llamado Crest Highway donde aún es posible 'conducir'. Algunos tramos discurren bien por encima de los 2.000 metros de altitud, y llama la atención que a pocos kilómetros de una urbe

PRECIO EE.UU. **60.440 \$ (54.370 €)**

EMISIONES DE CO₂: **N.D.**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

➕ Prestaciones y sensaciones. Sonoridad V8. Comportamiento eficaz. Preparación deportiva.

DEBE MEJORAR

➖ Vibraciones en la palanca de cambio. Depósito pequeño. Consumo alto. Calidad de plásticos.

PARECE UN 'CHICO MALO' PERO SABE COMPORTARSE BIEN



con casi 19 millones de almas exista un lugar tan 'tranquilo'. Lo entrecorrimiento porque la tranquilidad muere cuando la cobra que preside el frontal del GT350 atisba las primeras curvas de la anchísima y serpenteante carretera. Una y otra vez los frenos Brembo con discos de 394 milímetros paran los 1.706 kilos del conjunto

en pocos metros, y el ABS se muestra bien tarado incluso en las clavadas más bruscas sobre el irregular asfalto del trazado. La dirección es firme, pero precisa y rápida, y el coche se mete en las curvas con obediencia casi de 'GT', bien amarrado al suelo por los Michelin Pilot Sport Cup 2, que lo aguantan todo también en

tracción cuando en pleno apoyo vemos ya la salida de la curva y aceleramos con brío para devorar la siguiente recta, sin que aparezca un coletazo violento jamás, sino más bien un redondeo perfecto de la trayectoria, un suavísimo derrape que ayuda a encarar mejor lo que viene. Y así kilómetro tras kilómetro, 'envenenado'

por la rabiosa y controlable deportividad del Shelby, primero hacia arriba y después, lo que tiene aún más mérito, bajando hacia el litoral.

Pero no tengo ningún interés en conocer al sheriff de las montañas de San Gabriel y relajo el ritmo de vuelta a la civilización. Una experiencia así debe tener siempre final feliz.

MUSTANG SHELBY GT500. MÁS BRUTAL TODAVÍA

Con lo bestia que es el GT350, y resulta que se 'palidece' frente al GT500, el Mustang Shelby más enérgico del momento gracias a su motor con 760 CV —a 7.300 rpm— y 86,4 mkg —a 5.000 rpm—, valores que se logran al sobrealimentar el V8 5.2 con un compresor volumétrico. Y otra diferencia importante tiene que ver con la transmisión, pues recurre a una caja automática Tremec de doble embrague y siete velocidades con levas en el volante, en vez del cambio manual de seis marchas, también Tremec, del GT350. Con un precio en Estados

Unidos de 72.900 euros —65.600 euros—, el GT500 recibe también llantas más grandes —de 20 pulgadas, que en opción pueden ser de fibra de carbono, homologadas para competición— o frenos Brembo con discos aún mayores que los del GT350: 420 milímetros de diámetro los discos delanteros. En la parte técnica, no obstante, ambas versiones comparten elementos clave como la suspensión independiente en ambos ejes con amortiguación variable MagneRide, la dirección asistida eléctrica de firmeza ajustable, el control de

tracción con 'launch control' para optimizar las arrancadas más salvajes o el diferencial posterior Torsen 3.73 de deslizamiento limitado con refrigeración. En cualquier caso, el GT500 aporta señas de identidad propias que le diferencian estéticamente del GT350, así como un equipo de serie más completo que incluye los asientos Recaro tapizados en cuero y con reglaje eléctrico. Por desgracia, tampoco se comercializa en Europa.



DESDE **47.300 €**

EMISIONES OFICIALES: DE **156 A 185 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

- Eficacia en curva.
- Diversión asegurada.
- Relación entre prestaciones y consumos. Calidad.

DEBE MEJORAR

- Versión Countryman sin cambios exteriores. Ayudas a la conducción opcionales. Maletero justo en Clubman.



Todavía hay diversión

Con todo lo que se nos viene encima en cuanto a reducción de emisiones, todavía hay marcas que apuestan por la diversión.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Y Mini es una de esas marcas que mantiene la esencia deportiva con sus versiones John Cooper Works, ahora mejoradas para incrementar todavía más la diversión. El Mini más deportivo se convierte también en el más potente de la historia con un nuevo motor de cuatro cilindros derivado del de dos litros del Cooper S, con tecnología TwinPower Turbo y 306 caballos de potencia, 75 más de lo que rendía el propulsor anterior. Paralelamente, el diseño del sistema de re-

frigeración incorpora tecnología de competición con un segundo radiador, un sistema de escape con un nuevo desarrollo del sistema de sonido gracias a una doble salida y válvula específica y un nuevo filtro de partículas de gasolina con el que se cumple la norma Euro 6d-TEMP. Además, los Mini John Cooper Works estrenan la transmisión deportiva Steptronic de ocho velocidades con bloqueo mecánico de diferencial en el eje delantero y unos cambios rapidísimos, unos reglajes de chasis específicos, un nuevo sistema de frenos de mayor

tamaño y eficacia, y un chasis con conexión del motor y fijaciones del chasis de rigidez extrema.

El motor de los nuevos Mini JCW incluye un cigüeñal reforzado, pistones y bielas específicos, un turbocompresor más grande, nuevos inyectores, un nuevo sistema de refrigeración... En definitiva, una mecánica con mejor ratio de compresión y una respuesta instantánea que sorprende, como demuestra una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos en el caso del Clubman, y 5,1 si se trata del

Countryman. Y en cuanto a consumo, el anterior gastaba 6,9 l/100 km en mediciones NEDC y este, con 75 caballos más, sólo aumenta esa cifra en una décima.

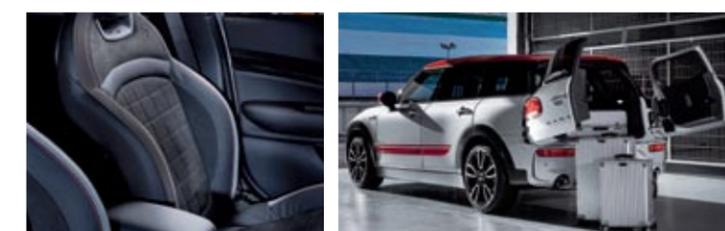
Pero si la potencia del coche sorprende, más lo hace el comportamiento, sobre todo en las versiones Countryman, sin balanceos innecesarios y con un paso por curva de eficacia y rapidez espectaculares. Eso sí, el coche viene un poco 'pelado' de serie en lo referente a los asistentes de conducción, por los que hay que pagar aparte como paquetes opcionales no precisamente baratos. Y el maletero del Mini de seis puertas —así llama la marca al Clubman— se queda algo justo frente al de un Countryman, mucho más versátil y grande.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	JCW CLUBMAN	JCW COUNTRYMAN
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998
Potencia máxima (CV/rpm)	306 / 5.000-6.250	306 / 5.000-6.250
Par máximo (mkg/rpm)	45,9 / 1.750-4.500	45,9 / 1.750-4.500
Tracción	A las 4 ruedas	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut., de 8 vel.	Aut., de 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventilados	Discos ventilados
Neumáticos	225/40 R18	225/50 R18
Peso (kg)	1.625	1.675
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.266 / 1.800 / 1.441	4.299 / 1.822 / 1.557
Volumen maletero (l)	360 - 1.250	450 - 1.390
Capacidad depósito (l)	48	51
De 0 a 100 km/h (s)	4,9	5,1
Velocidad máx. (km/h)	250	250
Consumo mixto (l/100 km) (WLTP)	8,1	8,1
Emisiones CO ₂ (g/km) (NEDC)	161	156
Precios desde... (euros)	47.300	48.800



◀ Los detalles 'racing' inundan el interior de los nuevos Mini. Y el Clubman incorpora nuevos faros Matrix LED y ópticas traseras también de LED.





LA MOVILIDAD ECO LLEGA TAMBIÉN A LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES, Y FIAT PROFESSIONAL APUESTA CON FUERZA POR EL GNC

El Fiat Fiorino GNC es perfecto para los desplazamientos en el interior de las ciudades debido a su reducido tamaño y a su etiqueta ECO, concedida gracias a su económica y eficiente mecánica, que funciona con gasolina y gas natural comprimido.



▶ La zona de carga del Fiorino GNC queda algo más alta por el doble suelo, que esconde los depósitos de combustible debajo. A la derecha, la gama completa de GNC de Fiat Professional.

Todo un profesional

Santiago Casero | motor16@motor16.com

La gama que ofrece Fiat Professional es tan amplia como variada, y los tamaños, plataformas y combustibles disponibles conforman un abanico de opciones para los gustos y necesidades más variados en cuestión de reparto y transporte.

Ahora, con las normativas europeas de contaminación y emisiones creciendo como la espuma, la casa italiana pone su foco en tecnologías para el transporte más limpias, y es aquí donde entra en juego su nueva gama GNC. Compuesta por Fiorino, Dobló y Ducato, la nueva y más limpia familia de vehículos comerciales está propulsada por la tecnología de gas natural comprimido, un combustible limpio y ecológico que, además, nos da muchas ventajas a la hora de movernos por las grandes ciudades gracias a



▶ Con un interior moderno y funcional, el pequeño Fiorino combina practicidad y confort.

PRECIO (PFF)		14.570 €
EMISIONES DE CO ₂ : 119 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
<p>⊕ Economía de uso. Mantiene depósito de gasolina grande. Etiqueta ECO. Movilidad urbana.</p>	<p>⊖ Pérdida de capacidad de carga respecto a diésel/gasolina. Prestaciones en carretera pobres.</p>	

su calificación con la etiqueta 'ECO' de la DGT.

Nos hemos puesto al volante del Fiorino, el vehículo más pequeño de la gama GNC. El recorrido realizado combinó un tramo urbano –es la razón esencial de esta ecológica tecnología– con un pequeño trayecto por autovía para comprobar también el comportamiento a velocidades elevadas. Completamos el trayecto con total normalidad, y las diferencias de sensaciones son mínimas, por no decir inapreciables, pues el agrado de conducción o las prestaciones son las mismas que con cualquier vehículo convencional de gasolina. Eso sí, con el consiguiente ahorro en combustible y las claras ventajas de contar con una etiqueta de la DGT muy beneficiosa.

Casi todo lo bueno tiene un lado malo, y en este caso lo encontramos en la zona

LAS OTRAS NOVEDADES. DUCATO ELÉCTRICA, Y MÁS...

Además de la nueva gama GNC de Fiat Professional, la marca italiana trae otras novedades interesantes, como son la nueva Ducato 2020, que mantendrá el 'adn' que hace de éste uno de los modelos más exitosos del mercado, añadiendo nuevas pinceladas que permitan a este modelo seguir destacando como un referente en su segmento. Entre las más destacadas incorporaciones que trae la Ducato está la caja de cambios automática de nueve velocidades, todo un lujo a la hora de la conducción, pues hará que nuestro día a día sea mucho más relajado, confortable y seguro. Y es que este renovado modelo comercial trae consigo multitud de avances en materia de seguridad, añadiendo hasta 11 asistentes a la conducción para que los riesgos al desplazarnos con un vehículo de semejantes dimensiones sean los menores posibles.

También se añaden a esta lista de novedades el anuncio de la primera Ducato cien por cien eléctrica, que estará disponible en los principales mercados a lo largo del segundo semestre del año 2020, siendo su autonomía de entre 220 y 360 kilómetros.

Este anuncio supone un antes y un después para la firma italiana, que no quiere dejar escapar la oportunidad de iniciar el cambio hacia la electrificación en un momento clave como es este 2019, año en que la compañía celebra su 80 aniversario.



◀ La primera Ducato libre de emisiones llegará en la segunda mitad del año 2020. Es cien por cien eléctrica, tendrá etiqueta '0' y será capaz de recorrer entre 220 y 360 kilómetros con una recarga completa.



▶▶ A la izquierda, la nueva Ducato 2020, con una apertura trasera total que deja una entrada amplísima. Y en la imagen derecha, la nueva caja de cambios automática de 9 relaciones que incorpora.



FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 GNC
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.361
Potencia máx. (CV/rpm)	77 / 5.200
Par máximo (CV/rpm)	12,0 / 2.600
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
Frenos del./tras.	Disc vent/Tamb.
Neumáticos	185/65 R15
Peso (kg)	1.240
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.957/1.716/1.721
Volumen de carga (l)	2.400
Depósitos (GNC / gasolina)	13,2 kg / 45 l.
De 0 a 100 km/h (s)	N.d.
Velocidad máx. (km/h)	157
Consumo mixto (l/100 km)	4,4 (GNC) / 6,8
Emissiones CO ₂ (g/km)	119 (GNC) / 157
Precios desde... (euros)	14.570

de carga. En este modelo en particular, los depósitos –incorpora dos tanques de GNC, que suman 13,2 kilos de gas natural, más el habitual de gasolina, de 45 litros– se hallan bajo el suelo de la caja, haciendo que el nivel haya subido más de 10 centímetros respecto al Fiorino normal, haciendo que pase de un volumen de carga de 3,1 metros cúbicos a 2,4. En el resto, tanto en el Dobló como en la nueva Ducato, la capacidad de carga se mantiene intacta, por lo que el único afectado en este capítulo es el Fiorino.

Eso sí, gracias a las ayudas a la compra podremos hacernos con toda la gama GNC por unos 2.000 euros menos de lo que nos supondrían sus alternativas en combustible diésel o gasolina.

2.450 EUROS ES LO QUE TE PUEDES LLEGAR A AHORRAR SOLO EN CARBURANTE AL RECORRER 60.000 KILÓMETROS CON EL ARONA TGI



El Arona TGI ha demostrado que apostar por la etiqueta 'ECO' tiene sus ventajas. Además de ser más respetuoso con el entorno o tener menos trabas para circular por la ciudad, es capaz de mimar hasta el último euro invertido.



Ser 'ECO' compensa

Puede que para muchos bolsillos, desprenderse de 1.610 euros de golpe haga saltar las alarmas de la economía familiar. Esa es la diferencia entre adquirir un Seat Arona TSI 95 CV o apostar por la versión TGI 90 CV del SUV español. Igual algunos prefieran invertir ese dinero extra en subir de nivel de acabado o en pedir más equipamiento opcional, mientras que otros directamente pensarán en que es mejor conformarse con el TSI de gasolina.

Pero ambas ideas pueden ser erróneas. Y es que si cerca de casa o de nuestro lugar de trabajo hay un punto donde repostar GNC –en España hay 88 estaciones... y subiendo–, esa inversión hay que hacerla sí o sí, pues esa cantidad invertida se volverá a tu favor en no mucho tiempo. Y si no lo haces por el dinero, te agradecerá saber que conducirás un vehículo aún más respetuoso con el medio ambiente, de forma que para arrancar ya

cuentas con la preciada etiqueta 'ECO' de la DGT.

Esto te permite sufrir menos restricciones al circular por determinadas ciudades, ahorrar un pellizco en impuestos, aparcar en zona verde o azul por la mitad de dinero... Porque si eres asi-

duo de esos estacionamientos regulados, coge una calculadora y verás que lo amortiza-rás mucho antes.

Y por si todo eso fuera poco, esta ahorradora solución técnica mantiene intactas las sensacionales cualidades que ofrece este funcional SUV ur-

bano de 4,14 metros de longitud.

Pero no nos vamos a engañar, la tecnología TGI también tiene ciertas limitaciones, comenzando por los mencionados 88 puntos donde repostar gas natural comprimido, lo que obliga a invertir unos mi-



▲ En lo que se refiere al mantenimiento, frenos, amortiguadores, neumáticos, bujías y demás cuestan lo mismo en este TGI que en la versión TSI. Ahora bien, cada cuatro años habrá que inspeccionar su sistema de GNC.



▲ Las revisiones son cada 15.000 kilómetros o al año, el doble de frecuencia que en el caso del 1.0 TSI.



nutos de planificación antes de emprender un largo viaje, por ejemplo.

También tiene la particularidad de que su mantenimiento es más frecuente que en un TSI: cada 15.000 kilómetros o un año –ver cuadro–. Pero esa revisión adicional se paga en parte con lo que te ahorras en impuestos, como el de circulación.

Y es que aquellos que piensen que mantener un Arona TGI es más caro que tener al día uno de gasolina están equivocados. Esta tecnología

añade 128 kilos de peso al conjunto, una diferencia irrisoria como para repercutir en el desgaste de discos y pastillas de freno, amortiguadores, neumáticos... Elementos que cuestan lo mismo en ambas mecánicas. Esto también sucede a la hora de reemplazar sus bujías o su correa de distribución, algo que debe hacerse cada 60.000 y 210.000 kilómetros respectivamente, y que en un taller oficial supone 100 y 330 euros, respectivamente –con bomba de agua asciende a 625 euros–.

También hay que reseñar que el precio de pasar una ITV es el mismo que el de un vehículo de gasolina, pero es cierto que en esa inspección técnica te van a pedir un certificado de estanqueidad de su circuito de GNC –en las inspecciones oficiales solo se revisan visualmente sus componentes–. Ese certificado se consigue en un taller especializado, aunque también la propia marca puede enviar a un especialista al taller al que lleves tu Arona TGI para efectuar el chequeo perti-

nente, cuyo precio ronda los 80 euros.

Esto debe hacerse cada cuatro años, pero no te alarmes, porque esa cantidad la recuperas al cabo de recorrer unos 2.000 kilómetros... o de estacionar en Madrid en zona azul 144 horas. El equivalente a 36 horas al año durante cuatro años, hasta que vuelvas a revisar su circuito de GNC.

Visto así, y calculadora en mano, igual esos 1.610 euros extra ya no se hacen tan cuesta arriba.

EURO A EURO LAS CUENTAS SALEN

Además de por su naturaleza ecológica, muchos pensarán también en un Arona TGI también por el ahorro económico que supone su uso cotidiano. Y no van mal encaminados. Es cierto que a día de hoy esta tecnología requiere un desembolso adicional de 1.610 euros respecto a un TSI en el momento de la compra, pero ese extra se puede llegar a compensar en menos de 40.000 kilómetros. Y es que, para comenzar, hay que tener en cuenta el precio del carburante: 0,95 euros el kilo de GNC, por los 1,35 euros del litro de gasolina. Además, en ciclo WLTP el 1.0 TSI de 95

CV homologa 5,7l/100 km, y 3,8 kg/100 km el 1.0 TGI de 90 CV, de modo que en 60.000 kilómetros el primero gastaría 3.420 litros, y 2.280 kilos el segundo. Y aunque en el TGI debas recurrir en alguna ocasión a su depósito de gasolina como reserva para llegar a tu destino, poco influirán unos litros en el resultado final. Un coche de GNC no paga un seguro más caro que uno de gasolina, pero sí ahorras en impuestos. En Madrid, concretamente, un 75 por ciento en el 'numerito' durante los seis primeros años del vehículo. Lo mejor será guardar ese ahorro en una hucha para ayudar a

pagar su mantenimiento, que es más frecuente que en un TSI. En concreto, el Arona TGI debe pasar por taller cada año o a los 15.000 kilómetros, mientras que el TSI duplica esos intervalos. En pocas palabras, dos revisiones a una, pero no completas. En las 'intermedias', al TGI exclusivamente se le cambia el aceite y el filtro, por lo

que no tienen el mismo precio –75 y 175 euros, respectivamente, para 15.000 y 30.000 km–. Además, el coste de otro tipo de mantenimiento –frenos, amortiguadores, ruedas, bujías, correa de distribución...– en ambos casos debería ser idéntico, por lo que al final te van a salir las cuentas si apuestas por un TGI.

3 AÑOS X 20.000 KM/AÑO	Arona FR	
	1.0 TSI 95 CV	1.0 TGI 90 CV
Carburante	4.617 €	2.166 €
Seguro (franquicia de 240 €)	378 €	376 €
Impuestos	177 €	44 €
Mantenimiento	350 €	500 €
Neumáticos (205/55 R17)	480 €	480 €
Total	6.002 Euros	3.566 Euros

ÚLTIMOS TEST EURO NCAP 2019

5 estrellas para Audi Q8, Ford Puma, Nissan Juke y VW Golf

Los test que realiza Euro NCAP para valorar la seguridad de los vehículos que llegan al mercado cambiarán en 2020 introduciendo nuevos parámetros. Mientras tanto, el organismo europeo ha lanzado los últimos resultados de este año, en el que Audi Q8, Ford Puma, Nissan Juke y Volkswagen Golf logran la máxima calificación, cinco estrellas. También obtienen la misma nota los SUV chinos MG ZS EV y el MG HS mientras que se quedan con tres estrellas los eléctricos urbanos del Grupo Volkswagen –Seat Mii, Skoda Citigo y VW Up!– y el Aiyways U5.

Si analizamos los modelos uno a uno, el organismo europeo destaca las altas calificaciones obtenidas por el Ford Puma en las cuatro categorías de pruebas (protección de adultos, infantil, de peatones y equipamiento de seguridad). Con 5 estrellas, este modelo se posiciona como una de las opciones más seguras del mercado a un precio asequible.

Euro NCAP también valora positivamente los resultados del VW Golf, que ha sido un referente en seguridad entre los compactos desde su debut hace 45 años. Esta octava



AIWAYS U5	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	73%
NIÑOS	70%
PEATONES	45%
S. SEGURIDAD	55%



MG ZS EV	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	90%
NIÑOS	85%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	70%



NISSAN JUKE	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	94%
NIÑOS	85%
PEATONES	81%
S. SEGURIDAD	73%



AUDI Q8	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	93%
NIÑOS	87%
PEATONES	71%
S. SEGURIDAD	73%



MG HS	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	92%
NIÑOS	81%
PEATONES	64%
S. SEGURIDAD	76%



VOLKSWAGEN GOLF	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	95%
NIÑOS	89%
PEATONES	76%
S. SEGURIDAD	78%



FORD PUMA	
ESTRELLAS	★★★★★
ADULTOS	94%
NIÑOS	84%
PEATONES	77%
S. SEGURIDAD	74%



SEAT MII/SKODA CITIGO/VW UP!	
ESTRELLAS	★★★
ADULTOS	81%
NIÑOS	83%
PEATONES	46%
S. SEGURIDAD	55%

generación logra nuevamente las cinco estrellas gracias a la excelente resistencia a los choques y a los sistemas de asistencia que equipa. El Golf también es el primer VW en utilizar la conectividad V2X (vehículo a vehículo, vehículo a infraestructura), tecnología que incluirán los nuevos protocolos de Euro NCAP en 2020.

También se sube a lo más alto del podio de la seguridad el Nissan Juke, del que se destaca su resistente estructura, su tecnología de protección contra impactos y su equipamiento, con sistemas como la detección de ciclistas y peatones y el control de ángulo muerto.

El SUV Audi Q8 fue el último modelo del Grupo VW testado este año y obtuvo también las cinco estrellas, algo que no han logrado los pequeños eléctricos del Grupo VW, Seat Mii, Skoda Citigo y Volkswagen Up!, que pierden dos estrellas con respecto a la calificación de Euro NCAP en 2011.

Muy destacable es también el resultado de la marca china MG, perteneciente al Grupo SAIC Motor. Euro NCAP ha testado sus dos SUV compactos, el eléctrico MG ZS EV y el MG HS (ya se venden en Reino Unido), y ambos han logrado la máxima puntuación. Gracias a la lista de sistemas y tecnologías de seguridad que equipan, Euro NCAP destaca que podrían equiparse con muchos modelos europeos, japoneses o coreanos. De hecho, ambos superan el 90% en la protección a adultos y el 80% en la de pasajeros infantiles, por lo que están a la misma altura de las notas obtenidas por muchos modelos que también han logrado las cinco estrellas.

Peor resultado obtuvo otro de los modelos chinos testado, el eléctrico Aiyways U5, que llegará a Europa en 2020 de la mano de una start up. Euro NCAP destaca que «las capacidades para diseñar coches seguros en China se han superado en los últimos años, pero el ejemplo del U5 muestra que cumplir con los requisitos de 5 estrellas aún puede ser un obstáculo para empresas jóvenes». El SUV perdió todos los puntos en el impacto lateral y también falló en protección a peatones y ciclistas. Aiyways ha respondido que ya están trabajando en la mejora y esperan volver a testar el coche para que sea uno de los SUV más seguros disponibles el próximo año.

LA CIFRA 3.000.000

Son las unidades del motor H –destinado a diversos modelos de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi– fabricadas hasta la fecha en la planta de Renault en Valladolid desde que comenzó su producción en diciembre del 2008. En esta factoría comenzaron a fabricarse motores en 1965 (gasolina C, E, K7, K4 y los actuales H) y ya se han producido 16 millones de mecánicas de gasolina y más de 15,5 millones diésel. Este motor se montará en un Renault Clio.

el puntazo Seis de cada 10 españoles llaman por teléfono pese a saber que el destinatario va conduciendo

Aumenta el uso del smartphone al volante, y más en estas fechas. Según el 'VI Informe de distracciones' –elaborado por BP, Castrol y el RACE–, el 61% de los españoles realiza llamadas sabiendo que el destinatario de las mismas va conduciendo y un 66% envía mensajes. Todo ello, a pesar de que el 90% de las personas sabe que esto puede provocar un accidente. Para concienciar del peligro que supone el mal uso del teléfono móvil en el tráfico (tanto por parte de los conductores como de los peatones) se ha lanzado la campaña 'Apaga y vámonos'.



▲ Carlos Tavares, presidente del Consejo de Administración del Grupo PSA y Mike Manley, consejero delegado de FCA, sellan el acuerdo.

de un millón de vehículos, de los 8,7 millones que producirá el nuevo grupo.

EuroRAP 2019 El tramo de carretera más peligroso está en Orense

A pocos días de finalizar el año, el programa de evaluación del riesgo en carretera, EuroRAP –en el que participa el RACE–, ha hecho público su informe, en el que analiza la peligrosidad de las carreteras españolas. El estudio destaca que los tres tramos más peligrosos de la red de carreteras del estado se encuentran en las provincias de Orense, Lugo y Gerona mientras que hay otros tres tramos de riesgo elevado que repiten por tercer año consecutivo y que están en Lugo, Gerona y Soria. Por otro lado, las tres comunidades autónomas que sacan peores notas son Aragón, donde uno de cada cuatro tramos analizados posee un riesgo elevado de accidente (25,9%), muy por delante de Castilla y León (13,6%) y Cataluña (12,7%).



Volvo sigue creciendo en España

Volvo cierra el año con unos buenos resultados y seguirá ganando cuota de mercado e incrementando ventas, como ya

ha hecho en los últimos cinco años. Así lo puso de manifiesto su consejero delegado, José María Galofré, quien cifra en un 15% el crecimiento de la marca en nuestro país para el año 2020, con una previsión de matricular 18.150 unidades, lo que supondrá el 1,45% de la cuota de mercado.

Las ventas de Volvo Cars España crecerán este 2019 un 4% hasta llegar a las 16.500 unidades, dos puntos por encima del mercado, que se espera acabe el año con un retroceso en torno al 6%. Uno de los factores que sustentan este crecimiento de la marca es el nivel de satisfacción de los concesionarios y el trato

al cliente. Además, Galofré ha destacado que la marca está muy bien preparada para afrontar los retos del futuro en materia de emisiones, ya que en todas sus gamas de modelos ya ofrece híbridos enchufables y en febrero incorporará esta tecnología el XC40. También han presentado ya su primer modelo totalmente eléctrico, el XC40 Recharge, que llegará en 2020, y pretenden lanzar al mercado un eléctrico cada año de aquí a 2025. Todos estos modelos incluyen electricidad gratuita durante un año, un incentivo más a la compra.

El objetivo de la marca a nivel global es ambicioso: en cinco años esperan

tener un millón de coches electrificados en circulación y en 2040 sus operaciones no tendrán ningún impacto sobre el clima.

Nombramiento Mar Pieltain, nueva directora de Lexus

Lexus ha nombrado a Mar Pieltain nueva directora de la marca en España en sustitución de Leo Carlucio, que ejerció este cargo desde 2017 y que ahora asumirá la dirección del área de Planificación de Ventas en Europa.

Mar Pieltain lleva más de 17 años en el Grupo Toyota, en diferentes áreas estratégicas como Ven-

tas, Posventa, Marketing y Experiencia de Clientes, entre otras, y tomará posesión de su cargo el próximo 1 de enero. Llega a la dirección en un momento especialmente positivo para la marca, ya que espera terminar el año con unas 10.000 unidades vendidas.



Faconauto Pide una ley de distribución

Faconauto, la patronal de los concesionarios españoles, y Anfac, en representación de los fabricantes, trabajan juntos para pedir un nuevo marco jurídico para el sector, que debería entrar en vigor en 2020.

Ante la llegada de nuevos canales para la comercialización de vehículos y el cambio en el modelo de movilidad, quieren promover la redacción de una normativa que proteja las inversiones realizadas por los concesionarios y las marcas a las que representan.

«Hay que trabajar para tener unas reglas de juego

claras y equilibradas que nos permitan hacer frente a la llegada de nuevos operadores que pretenden competir con nosotros, pero sin las inversiones que nos exigen los fabricantes», ha declarado Gerardo Pérez, presidente de Faconauto.

FCA y PSA La alianza ya es oficial

La unión de FCA (Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Dodge, Fiat, Jeep, Maserati, RAM...) y PSA (Citroën, DS, Opel y Peugeot), ya es firme. Los consejos de administración de ambos grupos dieron el visto bueno a la fusión, que supondrá la creación del cuarto fabricante mundial de

automóviles por volumen de coches fabricados y el tercero por ingresos, con unas ventas anuales de 8,7 millones de unidades y unos ingresos combinados de casi 170.000 millones de euros. Se espera que la unión genere unos ingresos anuales aproximados de 3.700 millones de euros sin necesidad de cerrar plantas y que los resultados sean positivos desde el primer año. John Elkann, de FCA, será el presidente del nuevo grupo, mientras que Carlos Tavares, de PSA, será el CEO.

El nuevo consorcio contará con 44 plantas en Europa, tres de ellas en España –en Madrid, Zaragoza y Vigo–, con 14.000 trabajadores y una producción



Kilos de solidaridad

Un año más, la iniciativa solidaria de Suzuki convierte en kilos de comida para el Banco de Alimentos la rebaja en el consumo real frente al homologado que los periodistas participantes logren. Este año se han entregado más de 2.000 kilos.

Cada año—desde hace cuatro—un poco antes de Navidad, Suzuki organiza una prueba de consumo solidaria en la que la marca reta a la prensa especializada del motor a rebajar el consumo de combustible de su modelo Vitara en condiciones de tráfico real. Suzuki convierte después esa diferencia en kilos de alimentos.

En esta ocasión se utilizó para la prueba el Suzuki Vitara 1.4 VVT 4x4 de 140 CV, que

homologa de media 6,1 litros /100 km, según el protocolo WLTP. Y la pareja ganadora dejó su gasto en 4,0 l/100 km. La diferencia se multiplicó por 100 y por el número de coches participantes y permitió entregar 2.084 kilos de alimentos a la Fundación Banco de Alimentos de Madrid.

La prueba 'Litros x Kilos' discurre por una ruta de 57,4 kilómetros con principio y final en Tres Cantos (Madrid),

y pasó por las localidades de Colmenar Viejo y San Agustín de Guadalix. Los ganadores—Fernando Carrión (Newspress) y Alfonso García (Cadena Cope)—invertieron casi una hora (58 minutos y 45 segundos) en completar el recorrido, con una velocidad media de 58,7 km/h. Cuatro parejas más lograron dejar el consumo en 4,0 litros, aunque tardaron más tiempo en realizar el recorrido.

Además, para las posibilidades de ahorro con el Vitara, basta dar el dato del consumo medio de todos los coches participantes, que se situó en 4,2 litros/100 km; una considerable rebaja respecto al consumo homologado.

Los más de 2.000 kilos de alimentos se transportaron en varias unidades del Suzuki Vitara hasta la sede de la Fundación Banco de Alimentos de Madrid que los distribuirá durante esta Navidad.



Alfonso García, Juan López Frade—presidente de Suzuki Motor Ibérica— y Fernando Carrión hicieron entrega de los 2.084 kilos de comida al Banco de Alimentos.



En total, gracias a la iniciativa 'Litros X Kilos', Suzuki ha hecho entrega ya de un total de 7.500 kilogramos de alimentos de primera necesidad en estos cuatro años.



Para la prueba se utilizaron 10 Suzuki Vitara con motor 1.4 VVT de tracción total y 140 caballos de potencia. Un modelo que homologa un consumo medio de 6,1 l/100 km. Pero en este reto el consumo medio que fijaron los participantes fue de solo 4,2 l/100 km.

TORRE de BARREDA

FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

SSANGYONG



+ en www.audies.es

CRECE EL CLUB DE LOS CAMPEONES

Joana Pastrana, tres veces campeona del mundo de boxeo, se ha unido al grupo de 'Campeones SsangYong', un programa con el que la marca apoya a deportistas españoles que triunfan en disciplinas que no son mayoritarias. A este club pertenecen ya la campeona olímpica de halterofilia Lydia Valentín, la campeona del mundo de windsurf Blanca Manchón, la medallista olímpica en natación sincronizada Gemma Mengual, la campeona olímpica en salto de altura Ruth Beitia y el campeón mundial de ciclismo en pista en Scratch, Sebastián Mora.

AUDI UN E-TRON DE CINE
La película de animación 'Espías con disfraz' ha llegado a los cines esta Navidad. Y además de contar con una superestrella en el reparto -Will Smith presta la voz al superespía Lance Sterling- cuenta



también con el protagonismo del Audi RSQ e-tron, un concept car creado exclusivamente para este filme. El coche es autónomo y tiene un holograma por velocímetro.



FORD

► El plato de Javier Álvarez combina diversos cortes de atún y polvo de higos.



► Algunos de los platos creados para este reto de Ford.



► El chef Javier Álvarez ha sido el elegido para representar a la gastronomía española en este reto en el que el otro protagonista es el Ford Ranger Raptor.

PLATOS DE ALTA COCINA GRACIAS AL RANGER RAPTOR

¿Qué pueden tener en común el Ford Ranger Raptor y los platos que a día de hoy puedes comer en algunos reconocidos restaurantes internacionales? A priori, parece que muy poco. Pero Ford ha conseguido unir ambos mundos retando a varios chefs europeos a crear una receta utilizando ingredientes sorprendentes de origen local que hayan encontrado en algún lu-

gar recóndito. Para llegar hasta ese sitio, ha puesto a su disposición su pickup más capaz, el Ranger Raptor. En la iniciativa, que la marca ha bautizado como 'Eat My Dust' (Muerde el polvo) han participado cinco reconocidos chefs europeos y los platos ya están incluidos en los menús de sus restaurantes. Si visitas el local Krápula, en Madrid, podrás pro-

bar el 'Atún salvaje 4x4', del español Javier Álvarez, que utiliza diferentes cortes de atún de almadraba combinados con un polvo elaborado a partir de higos deshidratados procedentes de la Sierra de Gredos.

Completan la lista de chefs el francés Mattias Castro, el alemán Nicholas Hahn, el británico Neil Rankin y el italiano Eugenio Boer.

JEEP EXPERIENCIA INVERNAL

El nuevo Wrangler y toda la gama de modelos todoterreno Trailhawk de Jeep -incluidos Renegade, Cherokee, Compass y Grand Cherokee- son los protagonistas de las actividades de invierno del fa-

bricante. Los modelos más capaces se ponen a prueba estos días sobre la nieve en Champoluc (Aosta), al norte de Italia. Los asistentes a este evento invernal de Jeep también pueden conocer de cerca el nuevo Jeep Wrangler 1941 designed by Mopar.



GRAN DONACIÓN

La Fundación Michelin colaboró en la recogida de 21 millones de kilos de comida entregados a los Bancos de Alimentos donde la marca está implantada. Un apoyo que equivale, en términos económicos a 350.000 raciones de comida.

KIA ORGANIZA PADEL FEST UN TORNEO PARA AMATEURS

En febrero de 2020 arrancará en La Coruña la primera edición de Padel Fest, un circuito de pádel para amateurs, que organiza Kia y que visitará a lo largo del año otras siete ciudades (Madrid, Barcelona, Málaga, Zaragoza, Gijón, Alicante y Sevilla). Habrá tres torneos diferentes en cada ciu-

dad -Torneo por equipos, Torneo Vip por parejas y Pro-Am Super VIP-, que se completarán con una jornada festiva en la que se podrá disfrutar de música en directo, e-sports, gastronomía, juegos, sorteos, etc. La marca contará en cada parada con la colaboración de los concesionarios de la ciudad.



► El director general de Kia Motors Iberia, Eduardo Divar, posa con algunos de los jugadores profesionales que harán pareja con otros amateurs en el Kia Padel Fest.

LA PRIMERA HONDA SE PUSO A LA VENTA EN 1949 70 AÑOS Y 400 MILLONES DE MOTOCICLETAS FABRICADAS

Siete décadas después del lanzamiento de la Dream D-Type, Honda celebra también la fabricación de más de 400 millones de motocicletas en el mundo.

Honda nació en 1948 y solo un año más tarde puso a la venta su primer modelo, la Dream D-Type. Desde aquel momento, han pasado 70 años, tiempo en el que la marca ha fabricado la friolera de 400 millones de motocicletas, entre ellas algunas tan importantes como la Super Cub, de la que se han vendido 87 millones de unidades en 160 países.

La CB750 (1969), la primera motocicleta de 4 cilindros de

producción en serie; la GL1000 Gold Wing (1975); la XRV650 Africa Twin (1986) o la VFR1200F (2009), la primera moto del mundo con transmisión de doble embrague, son algunos de los nombres míticos de la marca, que también ha brillado a lo largo de la historia en el terreno deportivo. Este año ha celebrado su 25º Campeonato de Constructores y Marc Márquez, su 8º título mundial.



► Honda ha logrado este año su 25º mundial de constructores.

► Arriba, la motocicleta con la que se inició todo, la Dream D-Type de 1949. A la derecha, la Cub de 1952.

CARSHARING RURAL VIVE HYUNDAI ENCIENDE LA NAVIDAD

Hyundai ha viajado este año hasta Campisábalos, en Guadalajara, para grabar su felicitación navideña, que está protagonizada por el Kona eléctrico que presta el servicio de carsharing rural en el pueblo desde el pasado mes de octubre. Este modelo, cedido por la marca para cubrir las

necesidades de movilidad de todo el que lo necesita, sirve para cumplir los



deseos navideños de una de las vecinas del pueblo, que utiliza el Kona eléctrico para asistir al tradicional encendido de luces navideñas recordando los recuerdos de su infancia.

LEXUS INMA SHARA: UN AÑO MÁS COMO EMBAJADORA DE LA MARCA

Inma Shara seguirá un año más como embajadora de la marca Lexus para transmitir valores como la excelencia y la armonía, compartidos por el fabricante japonés y la artista. La directora de orquesta y compositora creará una partitura musical para la gama Lexus y abanderará la segunda

edición del Concurso Nacional, en el que participan conservatorios de música de provincias donde Lexus tiene un concesionario.



Iberdrola sigue impulsando y liderando la transición hacia la movilidad sostenible y la electrificación del transporte. Para ello, ha alcanzado un acuerdo con el Grupo Marcos Automoción por el que la compañía energética pondrá a disposición de los clientes que adquieran un coche eléctrico ventajas en la compra e instalación del punto de recarga, así como el suministro de energía verde. Este grupo tiene la mayor red de concesionarios multimarca en Murcia y la provincia de Alicante.



Con motivo de la Cumbre del Clima, COP 25, de Madrid, la Fundación PSA (Citroën, Peugeot, DS y Opel) y la asociación medioambiental Duramen han firmado un acuerdo para facilitar la inserción profesional en los empleos de la silvicultura. Este proyecto se llevará a cabo en un espacio de plantaciones en la región de Centre-Val de Loire (Francia), donde los empleados aprenderán competencias vinculadas a los oficios de protección del medioambiente: gestión sostenible de los bosques, adaptación al cambio climático, etc.



Toyota El RAV4 Hybrid estrena el pionero sistema AVAS

El Toyota RAV4 Hybrid incluye como novedad en su gama 2020 el sistema de aviso acústico AVAS —Acoustic Vehicle Alerting System—, que alerta a los peatones de la presencia del vehículo cuando este circula en modo eléctrico, por debajo de 20 km/h, y también marcha atrás. Esta tecnología es pionera y, con su incorporación, la marca se adelanta casi dos años a la normativa europea, que obliga a los vehículos híbridos y eléctricos a disponer del sistema AVAS el 1 de julio de 2021 —siempre que su homologación sea previa al 1 de julio de 2019, como sucede en este caso—. El todocamino incluye también de serie en toda su gama conectividad mediante Apple CarPlay y Android Auto, lo que permite acceder a través del vehículo a aplicaciones como Spotify, WhatsApp, Waze o Google Maps, entre otras.

diez premios Intercultural Innovation Awards (IIA), galardones que otorgan la Alianza de Civilizaciones de las Naciones Unidas (UNAOC) y el grupo BMW. El objetivo de estos premios es impulsar los proyectos sociales más innovadores en todo el mundo. El acto de entrega de la sexta edición se celebró en el Teatro Real de Madrid y estuvo presidido por el alto representante de la Alianza

de las Civilizaciones, Miguel Ángel Moratinos.

Faconauto Crearán hasta 12.500 puntos de recarga

Faconauto, la patronal de los concesionarios, ha anunciado que impulsará en 2020 la instalación de la mayor red de puntos de recarga de vehículos eléctricos en España, pasando de los 2.500 actuales a 12.500. Para ello, la red oficial de concesionarios invertirá alrededor de 68 millones de euros.



Faconauto e Iberdrola firmaron recientemente un acuerdo de colaboración para la organización de programas de divulgación para promover la movilidad sostenible. En el pacto, también se anotaba el impulso por parte de Faconauto a las soluciones de recarga de vehículo eléctrico de Iberdrola para concesionarios y clientes.

Hyundai Planta árboles para mostrar su compromiso ecológico

Los trabajadores de Hyundai Motor España han plantado 600 árboles en el municipio madrileño de Las Rozas para colaborar en el proyecto 'Smart Green de LG', cuyo objetivo es plantar 47 millones de árboles en nuestro país. Con esta acción, la marca, que dispone en su gama de una amplia oferta de vehículos ecológicos, ha querido mostrar su compromiso con el medioambiente. Además, se ha comprometido a facilitar durante dos años el mantenimiento de esos árboles, de modo que se asegure su supervivencia.



BMW Naciones Unidas premia un proyecto español

El proyecto 'Emprende por Diversidad', de la asociación española Ventana a la Diversidad ha sido reconocido con uno de los



Mercedes-Benz y Bosch Un Clase S autónomo para el transporte de pasajeros

Mercedes-Benz y Bosch han puesto en marcha, en la ciudad californiana de San José —en Silicon Valley—, un proyecto piloto para el servicio de transporte de pasajeros que utiliza vehículos Mercedes-Benz Clase S automatizados. El servicio, que de momento es supervisado por un conductor (aunque este no interfiere en la conducción) estará en su inicio disponible

para un grupo seleccionado de personas que pueden reservar el viaje mediante una aplicación desarrollada por Daimler Mobility AG, la empresa de servicios de movilidad del Grupo Daimler. Ambos fabricantes esperan que este proyecto proporcione información para el desarrollo de la conducción autónoma en el campo del transporte de pasajeros.



FALSOS MITOS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA Ni las recargas son lentas ni es peligroso hacerlo con lluvia

Recargar un eléctrico es demasiado lento y además es peligroso hacerlo bajo la lluvia... son dos nuevas afirmaciones que la 'sabiduría popular' da por buenas cuando, en realidad, son falsas. Todas las soluciones que ofrece Iberdrola son absolutamente seguras bajo la lluvia y hay alternativas para que los tiempos de carga sean superrápidos. Adiós a otro falso mito.

La implantación del coche eléctrico sigue superando todo tipo de vicisitudes para convertirse en la alternativa de movilidad del futuro. Vencida ya la creencia errónea de que la energía que se utiliza para la recarga de eléctricos es 'sucia'; que no va a haber energía suficiente para recargar un parque extenso de vehículos eléctricos o que la escasez de la red de recarga es lo que ha frenado su desarrollo, ahora nos encontramos con dos objeciones más 'de andar por casa'. Porque son afirmaciones que se centran en el uso cotidiano de los coches eléctricos; preguntas que podría hacerse un consumidor que ya

tiene en mente, y muy avanzada, la decisión de comprar un coche eléctrico.

Velocidad de carga

Los detractores del coche eléctrico aluden a la lentitud en la velocidad de recarga como uno de los factores que echa para atrás a los que se acercan a esta tecnología. Recargar un vehículo eléctrico es demasiado lento, afirman. Pues no es así. La velocidad de carga de un VE depende de la capacidad del punto de recarga y de la capacidad de la batería. Cada vez hay más cargadores rápidos (de 150 kW o incluso superiores), pero el número de vehículos preparados técnicamente para utilizarlos es todavía limitado.

tiempo necesario para la recarga. Por ejemplo, utilizando un cargador rápido de 150 kW, en solo unos 20 minutos la batería estará cargada al 80%. Y ya empieza a haber alternativas con cargadores de última generación de 350 kW de potencia, que son capaces de reducir el tiempo de recarga a 8 minutos, garantizando no solo la satisfacción del consumidor y la seguridad de la red.

Y aunque parezca que las soluciones tecnológicas se centran solo en los turismos eléctricos, el desarrollo inminente de vehículos pesados con propulsión eléctrica, hace que se estén empezando a estandarizar procesos de recarga de alta capacidad (superior a 1 MW) para poder garantizar la recarga rápida de autobuses y camiones eléctricos. Esto quiere decir que un camión Tesla Semi, con una autonomía de 800 km podría recargarse hasta el 80 % en sólo 30 minutos.

En este ámbito de la recarga fuera de casa, Iberdrola tiene también una fuerte apuesta para crear una red con puntos de recarga cada 100 kilómetros en las principales vías de comunicación de España. Una red que contará con cargadores rápidos y superrápidos para que entre 15-20 minutos en los primeros o solo 5 o 10 en los segundos, se pueda cargar el coche... El tiempo en el que uno se toma un café. Y a eso se añade la App Recarga Pública de Iberdrola que permite controlar todo el proceso de carga, conocer la ubicación y estado de los cargadores.

No podemos recargar un VE bajo la lluvia

Este es, posiblemente el más absurdo de

los falsos mitos que rodean la implantación del vehículo eléctrico. Una afirmación que se desmonta inmediatamente cuando nos fijamos en cuáles son los países donde están más implantados los modelos eléctricos. Porque es el norte de Europa (Noruega, Suecia, Países Bajos... —zonas con alto índice de precipitaciones— el lugar donde está más desarrollada la movilidad eléctrica y nadie pone en duda la seguridad de las instalaciones.

Ni nadie se va a electrocutar ni el coche va a explotar, ni va a ocurrir ninguna otra barbaridad, pues la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos cumple todos los estándares de seguridad, y el aislamiento de todas las conexiones está garantizado.

Nadie se plantea, por ejemplo, que las farolas, que están a la intemperie o los cuadros de contadores de las calles puedan sufrir algún tipo de incidente en días de lluvia por más intensa que esta sea. Y sin embargo, esto se pone en duda cuando hablamos de los vehículos eléctricos. Sea por desconocimiento o por algún interés oculto de algún sector industrial, tecnológico o energético, la realidad es que la seguridad de las recargas está garantizada.

Los falsos mitos no frenarán el imparable avance de los coches eléctricos.





EN ARABIA SAUDÍ ANOCHECERÁ ANTES, PERO SE ESPERA MENOS CALOR QUE EN SUDAMÉRICA Y LA ALTURA MÁXIMA ES DE 2.000 METROS

La nueva arena del Dakar

El Dakar ha vivido numerosas ediciones históricas, pero pocas que hayan supuesto un cambio de rumbo y escenario. En 1978 nació la prueba y en 2009 se despidió de África para emigrar a Sudamérica. Y la presente de 2020 abre una nueva etapa con Arabia Saudí como destino. Un año más, con potente presencia española, incluida la especial participación de Fernando Alonso ¿Qué deparará el primer capítulo en la nueva era del Dakar?



▲▼ Carlos Sainz y Stéphane Peterhansel –arriba– disponen para este Dakar de unidades muy mejoradas de los buggies Mini. Frente a ellos, y como grandes favoritos, los cuatro Hilux alineados por Toyota, uno de los cuales ha sido confiado a Fernando Alonso, cuyo rendimiento es toda una incógnita.



Javier Rubio | jrubio@motor16.com

El Dakar saudí coincide con un nuevo director de carrera, David Casterá, piloto de motos durante años y copiloto de élite en las últimas ediciones. Con su amplia experiencia el francés ha adaptado su experiencia y criterios al nuevo escenario. “Estamos mucho más cerca de un Dakar en África que en Sudamérica porque vamos a correr en un desierto total”, explica el propio Casterá. Muchos se felicitan

porque el Dakar recupere el sabor de antiguas ediciones africanas por sus paisajes y entorno. “El primer año en Arabia Saudí no quiero que sea tan duro, quiero aprovechar los paisajes del país, toda su parte nueva y un desierto increíble. Tenemos más kilómetros de etapas y por ello hay que tener más resistencia, pero creo que técnicamente es un poco más fácil porque hay menos dunas tan complicadas”. El Dakar arranca el 5 de enero en Jeddah para lue-

go girar hacia el sureste, hasta Riad, día de descanso. En la segunda semana se llegará al Rub ‘al Khali, ‘Lugar Vacío’, uno de los desiertos de arena más grandes del mundo”.

“Quizás el polvo sea menos problemático que en otras ocasiones al haber más espacios abiertos”, explicaba Carlos Sainz antes de su partida, “hay algo bueno para la carrera, y es que el horario en comparación con Sudamérica ayuda a todo el mundo para saber lo que ha pasado, no

acabará el día sin saber qué pasará con la etapa. Aunque nos ha sorprendido que a las 5 ya es de noche, con lo que un despiste o un problema mecánico te hace meter-te en la noche”. El Dakar en Arabia Saudí también presentará algunas diferencias frente a las recientes ediciones de Sudamérica. “Probablemente tengamos temperatura más agradable, menos calor en el coche, en el ambiente. No vamos a tener altura, lo máximo son 2.000 metros, con lo

que la preparación que había para los 4.000 de Bolivia no tenías que hacerla. Te tienes que preparar igual, salvo el tema de la altura”.

Las características orográficas del nuevo escenario justifican, según David Casterá, un Dakar que conjugue resistencia, velocidad y navegación, especialmente compleja en la primera semana. En este último apartado, la actual edición presenta novedades. Los organizadores quieren eliminar los ‘map man’, es-

pecialistas que recopilan información ‘extraoficial’ para sus equipos y eliminar errores de navegación. Para ello se entregará en seis etapas el ‘road book’ poco antes de la salida. Además, los integrantes de cada coche depositarán el teléfono móvil en una caja precintada antes de cada etapa, y estarán vigilados durante la etapa por cámaras instaladas en el interior de los vehículos. “Iguala las condiciones y las suspicacias que pueda haber en carrera,

reduce las informaciones extra que pueda tener alguien, al final todos tenemos el mismo tipo de documentación, y lo único que tienes que hacer es cambiar tu manera de trabajar”, explicaba Lucas Cruz, copiloto de Carlos Sainz, antes de comenzar la prueba. “Cuando la velocidad es alta la toma de decisiones ha de ser rápida”.

La edición 2020 presenta singulares alicientes en el terreno deportivo, que no serán menores para los aficionados

españoles. El presente Dakar llega distinguido por otro nuevo duelo entre Toyota y Mini, aunque con algunos factores adicionales de interés. La escuadra nipona presume de contar en esta edición con el mejor “Hilux hecho hasta el momento” para su potente equipo de cuatro coches, entre los que destaca el ganador del año pasado, Nasser Al Attiyah y, por supuesto, el gran aliciente mediático de la presencia de Fernando Alonso.

Sobre el papel, la competi-



ISIDRE ESTEVE Y TXEMA VILLALOBOS SON FIELES AL PROTOTIPO BV6 PARA PARTICIPAR POR TERCERA VEZ EN LA CATEGORÍA DE COCHES



◀◀ Junto a estas líneas, Cristina Gutiérrez posa junto al nuevo Mitsubishi y su copiloto, Pablo Huete. Más a la izquierda, el Toyota Land Cruiser con el que Joan Font afrontará su primer Dakar en coche.



▲ El andorrano Albert Llovera, en el centro, participa este año encuadrado en el potente equipo holandés Petronas De Rooy Iveco.

tividad del Hilux, confirmada en el rallye de Marruecos, será un arma letal en manos de Al Attiyah, criado deportivamente en este terreno. Ya confirmó en las dunas peruanas del pasado Dakar su velocidad y dominio de este terreno, pero este año tendrá enfrente a dos Minis más competitivos que la pasada edición. Por cuestiones personales y políticas, el cataní saldrá a muerte para lograr un triunfo especialmente sensible para sus compatriotas en Arabia Saudí. Junto a Al Attiyah estarán Fernando Alonso y Marc Coma. ¿Hasta dónde puede llegar el español? Toda una incógnita, y uno de los grandes alicientes del presente Dakar. “Es difícil marcarse un objetivo, ya que no tengo ningún tipo de experiencia como para tener una vara de medir nuestras prestaciones. Me gustaría acabar el rally, es la carrera más dura del planeta, con un 60 por ciento de abandonos, de cada diez coches solamente cuatro llegan a meta. Ser uno de esos cuatro sería ya una pequeña victoria para nosotros. Luego, ser competitivos, o al me-

nos en alguna etapa intentar estar entre los primeros, sería también un objetivo a corto plazo”, “Si tuviera que darle un consejo, le diría que necesita disfrutar del Dakar, si quiere ganar se requiere tiempo, como me pasó a mí y a todos, a Carlos, a Stéphane...”. David Casterá también ofrece sus recomendaciones al español, “debe aceptar con humildad que hay pilotos que le adelantarán, aunque sepa que son peores, pero que tienen una experiencia en el desierto que les permitirá ir

más rápido. Tiene que ser paciente y aprender a conocer el terreno” ¿Cómo reaccionará Alonso a etapas de larguísimo kilometraje y al desgaste de dos semanas de competición continua? ¿Cómo ajustará su mentalidad de ganador nato, repleto de éxitos y títulos frente a los grandes especialistas de los raids? Dentro todavía del Toyota Gazoo también vuelven Giniel de Villiers, piloto fiable aunque sin la velocidad de Sainz, Al Attiyah o Peterhansel. El cuarto vehículo del Bernhard Ten Brinke. Junto

a ellos también participa una nómina amplia de pilotos locales que aspiran a sorprender, como el saudí Yazeed Al Rajhi, quien podría ser una de las sorpresas de la carrera en un terreno que domina como la palma de su mano, siempre y cuando logre la regularidad que le ha faltado en anteriores ediciones. Frente a la potente escuadra de Toyota se enfrentan Carlos Sainz y Stéphane Peterhansel, de nuevo con los buggies de Mini. “Soy el piloto más veterano en ganar la carrera, y me gustaría elevar dos años más el listón, si gané con 55, ahora me gustaría ganar con 57”, afirmaba Carlos Sainz antes de la salida. El español se muestra más optimista para esta edición ante la evolución del Mini para superar los numerosos problemas del año pasado. “Es la pregunta del millón, pero todo el mundo sabe que dependerá de cada tipo de especial. Sí es cierto que Toyota nos ha sorprendido en estos últimos Dakar y en Marruecos, porque siendo un 4x4 y con menos recorrido de sus-

pensión que nosotros, el ritmo que lleva en lo roto, que es donde teníamos ventaja, es sorprendente. Si el recorrido es roto, pero con piedras, mejor para nosotros, porque nuestros neumáticos tienen menos diámetro y, por tanto, menos riesgo de pinchar”, apuntaba Sainz en sus pronósticos, “será una carrera por eliminación, nuestro plan es salir al ritmo de los últimos dakares, alto, pero sin excesivos riesgos, y tratar de ir pasando días, y de que vayan pasando cosas y aguantar lo mejor posible”. Por su parte, Stéphane Peterhansel buscará su decimocuarta victoria en una edición, se sospecha, que podría ser la última de su trayectoria deportiva ante una rumoreada retirada. Pero su objetivo inicial se ha visto truncado antes de arrancar, porque hubo de renunciar a la participación con su esposa como copiloto, Andrea Mayer, con la que ha ganado esta temporada la Copa del Mundo. Por problemas físicos, la alemana hubo de retirarse días antes del inicio de la prueba. ¿Tendrá opciones Mini frente a Toyota en el presente Dakar? Lucas Cruz avanzaba un factor a favor de los dos pilotos de Mini sobre los de Toyota: “Tenemos buena cohesión, buen trabajo en equipo, cosa que da la sensación que no ocurre en Toyota, que cada uno va a sus objetivos”. Nani Roma vuelve al Dakar por vigesimocuarta vez, aunque ahora fuera de la estructura de Mini, ante la falta de apoyo a la montura 4x4 por parte de X Raid e incompatibilidad de patrocinadores. Roma se ha hecho cargo de un nuevo proyecto, Borgward, montura que está desarrollando en los últimos meses, por lo que el Dakar supone toda una incógnita con un vehículo nuevo aunque progresara notablemente en las dos participaciones en raids de 2019. La prioridad para el catalán es acabar, en un proyecto iniciando hace pocos meses, y en



◀ Laia Sanz confía en terminar la prueba, como en todas las ediciones previas en las que ha participado. ¿Y quizás entre los diez primeros?



▶▶ A la izquierda, el 'side by side' con el que Rubén Gracia regresa al Dakar, esta vez apoyado por Ford. Y Nani Roma, a la derecha, afronta su vigesimocuarta participación en la prueba, ahora al volante de un Borgward.



el que incluso cuenta con nuevo copiloto, Dani Oliveras. Otro grupo nutrido de españoles también buscará el objetivo de acabar este Dakar, y a ser posible, entre los treinta primeros. SsangYong vuelve por tercera vez con Óscar Fuertes, Sergio Vallejo y el nuevo Korando DKR, y el equipo ha logrado terminar en todas sus participaciones. Cristina Gutiérrez, apoyada por Mitsubishi, también busca completar todas sus participaciones y mejorar sus magníficas clasificaciones de años anteriores. El aventurero Jesús Calleja, acompañado por Jaume Aregall, ya considera un éxito llegar a la meta, objetivo que aún tiene pendiente. Participa integrado en la estructura de Overdrive, la misma que Fernando Alonso. Por su parte, Isidre Esteve y Txema Villalobos participarán por tercera vez en la categoría de coches tras su lesión

de 2007, ahora con la ambición de superar la vigesimoprimera posición del pasado año. Tras un paréntesis también retorna al Dakar Rubén Gracia con un 'side by side' carrozado y apoyado por Ford, montura que cada año gana más adeptos. Precisamente otro piloto español es uno de los grandes favoritos para el triunfo en la SSV, Gerard Farrés, quien tras su paso de las dos -once dakares- a las cuatro ruedas compite en esta edición acompañado por otro expiloto de motos, Armand Monleón.

En dos ruedas, Joan Barreda buscará finalmente esa victoria que tantas veces, y por diferentes motivos, se le ha escapado en una decena de dakares, a pesar de ser el más rápido de las categorías. Y Laia Sainz también vuelve en mejores condiciones físicas que el pasado año, cuando pudo haber terminado su carrera deportiva por sus problemas de salud. Aún así logró llegar a la meta, y en esta edición persigue la proeza de terminar todas y cada una de sus diez participaciones en la carrera.

▼ Sergio Vallejo y Óscar Fuertes, junto al nuevo Korando DKR.



MATRICULACIONES EN EUROPA

LAS VENTAS SUBEN UN 4,9% Y ESPAÑA MARCA EL MAYOR NEGATIVO DEL TOP 5

Aunque todavía faltan por sumar los números del mes de diciembre, parece que el mercado automovilístico europeo no va a acabar el año en cifras positivas o, si lo hace, será con un crecimiento muy moderado. En el mes de noviembre, la comercialización de turismos nuevos aumentó un 4,9%, hasta 1.175.959 unidades, marcando el tercer mes consecutivo de crecimiento este año, pero el acumulado todavía contabiliza una caída del 0,3%.

Según la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles, la cifra de crecimiento de noviembre se interpreta en gran medida porque se compara con el mismo mes del año 2018, cuando las ventas disminuyeron un 8,0%. Este año, con excepción del Reino Unido (-1,3%), todos los principales mercados europeos registraron crecimiento el mes pasado: Alemania (+ 9,0%), España (+ 2,3%), Italia (+ 2,2%) y Francia (+ 0,7%).

Sin embargo, cuatro de los cinco principales mercados de la UE siguen presentando resultados anuales negativos, especialmente España, donde las ventas

acumulaban 1.152.419 unidades al finalizar noviembre y una caída del 5,7%.

También presentan resultados negativos de matriculaciones al finalizar el año Reino Unido (-2,7%), Francia (-0,2%) e Italia (-0,6%) mientras que Alemania (+ 3,9%) sigue siendo el único gran mercado que registró un crecimiento hasta noviembre en 2019.

Por marcas, Volkswagen sigue liderando las ventas en Europa, con 1,5 millones de unidades comercializadas en lo que va de año y un crecimiento en noviembre del 9,7%. También Renault, que se mantiene en segunda posición del ranking de ventas, experimentó una subida en noviembre del 12%, aunque sus cifras han caído un 5,5% en lo que va de año. El top tres lo completa Peugeot, que vendió un 0,2% más en noviembre, aunque cae un 1,4% en el acumulado anual.

A destacar el crecimiento en noviembre de las ventas de Audi, que se incrementaron un 38,3%, llegando a las 661.688 unidades. Mientras, Mercedes-Benz es la marca que más crece a lo largo del año: un 3,6%.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Noviembre	%19/18	Ene/Nov	%19/18
VW	145.057	+9,7	1.585.900	-0,6
RENAULT	78.664	+12,0	954.370	-5,5
PEUGEOT	73.961	+0,2	881.169	-1,4
MERCEDES	73.256	+1,4	800.696	+3,6
FORD	72.717	+3,8	874.137	-2,7
BMW	66.293	+4,1	721.633	+0,6
SKODA	58.847	-1,2	675.155	+2,9
TOYOTA	54.945	+5,7	665.015	+2,8
AUDI	51.421	+38,3	661.688	+0,5
OPEL	50.996	-21,5	768.435	-5,8

LOS MAYORES MERCADOS

	Noviembre	%19/18	Ene/Nov	%19/18
ALEMANIA	299.127	+9,7	3.323.878	+3,9
FRANCIA	172.731	+0,7	2.003.085	-0,2
REINO UNIDO	156.621	-1,3	2.162.143	-2,7
ITALIA	150.587	-2,2	1.775.884	-0,6
ESPAÑA	93.158	+2,3	1.152.419	-5,7
POLONIA	45.375	+4,9	503.099	+3,4
HOLANDA	39.154	+13,1	404.149	-4,6
BÉLGICA	34.574	+2,2	516.536	1,9
SUECIA	30.502	+18,2	390.729	-6,9
AUSTRIA	23.271	-1,4	321.875	-4,7
EU	1.175.959	+4,9	14.123.228	-0,3
EFTA	34.901	-0,6	418.898	-1,5
EU + EFTA	1.210.860	+4,5	14.542.126	-0,3

ALSA

Estrena nueva marca

Alsa ha presentado recientemente la nueva marca de la compañía, que apuesta por ofrecer soluciones de movilidad sostenible, multimodal y conectada. De esta forma, Alsa quiere hacer frente a los retos de la nueva movilidad con una marca que se adapta a los nuevos modos de transporte, colaborativos, sostenibles e integrados.

La nueva identidad de la empresa es más global, actual, dinámica y emocional y capaz de representar a la compañía en todos los ámbitos y mercados en los que está presente. Se implementará de forma gradual, comenzando por la flota de autobuses, para luego llegar a otros soportes, como las estaciones de autobuses, canales digitales, etc.



BRIDGESTONE

Apuesta por soluciones de movilidad

Bridgestone quiere ser más que un fabricante de neumáticos. La compañía se está transformando en proveedor de soluciones de movilidad y, para ello, ha presentado un paquete de servicios con propuestas como DriveGuard, que ofrece una solución integral ante casi cualquier tipo de daño en el neumático. DriveGuard representa la democratización de la tecnología Run Flat, disponible para los turismos equipados con sistema de control de presión de neumáticos.

También ha incorporado el servicio de Triple garantía, un paquete de garantías y servicios que complementa la compra de neumáticos.

Otra de las novedades es MOBOX, una

solución de movilidad que ofrece al usuario distintas alternativas para solucionar los problemas relacionados con los neumáticos y el mantenimiento del vehículo.

En cuanto a las soluciones para flotas, ha presentado Webfleet, un sistema de gestión que proporciona información en tiempo real sobre la ubicación de los vehículos, permite comunicarse con los conductores, etc.



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

BMW

Serie 8 Gran Coupé: elegancia y deportividad

El Gran Coupé, la tercera carrocería del BMW Serie 8 después del Cabrio y Coupé, ya está disponible en el mercado español. Esta elegante y deportiva berlina de cuatro puertas y más de cinco metros de longitud permite viajar a todo confort sin renunciar a unas grandes prestaciones y un espacio adecuado para los pasajeros traseros.

En su lanzamiento se puede optar por cuatro variantes mecánicas. El potente M850i xDrive de

530 CV, el 840d xDrive con 320 CV, el 840i y el 840i xDrive, ambos con 340 CV. Incluyen de serie un cambio Steptronic Sport de ocho velocidades con levas en el volante y suspensión adaptativa M con amortiguadores controlados electrónicamente.

El Serie 8 Gran Coupé cuenta con todo el equipamiento que se puede esperar de un modelo de estas características y detalles de serie como los faros LED adaptativos, iluminación ambiental,

PRECIOS	
840i	101.900 €
840i xDrive	105.900 €
M850i xDrive	137.100 €
840d xDrive	109.300 €

MIDAS

CRECE CASI UN 4% EN 2019 Y ESTRENA 2020 CON NOVEDADES

Midas, la cadena especializada en mantenimiento del automóvil, cierra el año 2019 con un volumen de ventas superior a los 58 millones de euros, lo que supone un crecimiento del 3,8% con respecto al año anterior. También crecieron un 5,2% sus clientes y un 69% de personas afirman estar muy satisfechos con la compañía, un 4% más con respecto al año anterior.

La empresa afronta 2020 con retos renovados, entre ellos una nueva página web y una apuesta por la digitalización para dar respuesta a todas las demandas virtuales de los usuarios relacionadas con el vehículo. Esta transformación digital ya ha comenzado con servicios como la cita online, el diagnóstico electrónico a través de tablets o la aplicación Midas Connect.



NISSAN

El LEAF aumenta su batería

El nuevo Leaf e+ con batería de 62kWh ya ha llegado a los concesionarios. Ofrece 217 CV y una autonomía de hasta 528 km con una sola recarga. Se puede pedir en dos acabados (N-Connecta y Tekna) y cuenta de serie con un gran equipamiento de seguridad, con 6 airbags, asistencia de arranque en pendientes o las

tecnologías del Escudo de protección inteligente de la marca. En el interior contempla climatizador automático, volante con mandos o elevalunas eléctricos. También ofrece luces de día de LED y faros LED traseros.



PRECIOS		
VERSIÓN	PVP	CON DTO
E+ N-Connecta	43.570 €	40.860 €
E+ Tekna	46.120 €	43.410 €

MERCEDES-BENZ

GLB: llega el SUV compacto familiar de la estrella

El Mercedes-Benz GLB, el último lanzamiento de la marca, llega al mercado para posicionarse en la gama del fabricante entre el GLA y el GLC. Ofrece hasta siete plazas y cinco opciones mecánicas con motores de gasolina y diésel que van desde los 150 hasta los 224 CV.

Un modelo muy bien dotado de serie, con sistemas y elementos como el detector de cambio de carril, cámara de marcha atrás, faros LED High Performance, control de presión de los neumáticos, Dynamic Se-

lect con los programas de conducción Eco, Comfort, Sport e Individual, Función de arranque

Keyless-Go, etc. El GLB también se ofrece con el acabado AMG, con detalles exclusivos en inte-



PRECIOS GLB	
GLB 200 DCT-76 163 CV	42.675 €
GLB 250 DCT-86 4Matic 224 CV	55.000 €
GLB 200d DCT-86 150 CV	42.675 €
GLB 200d DCT-86 4Matic 150 CV	45.000 €
GLB 220d DCT-86 4Matic 190 CV	47.350 €

rrior y exterior. Además, hay varios paquetes de equipamiento adicionales (Night, tapizado de cuero, Advantage, etc.). Y también cuenta con una variante de lanzamiento Edition 1, que estará disponible el primer año con acabados y equipamiento específicos.



Un 2019 lleno de éxitos en el sector

El 2019 toca a su fin y han pasado todas aquellas cosas que debían de pasar o que cada uno hemos colaborado a que pasasen. En función de la importancia que le demos al destino o lo que este nos influya.

Más que hablar de todo lo que en Dealerbest hemos hecho, que haya tenido repercusión o que nos sintamos muy orgullosos, debemos hablar de las cosas que, a nuestro juicio, han pasado de manera significativa en nuestro sector, más en concreto en la red de distribución, que es de los que nosotros particularmente podemos decir que vivimos profesionalmente.

Este año 2019 no va a pasar sin pena ni gloria, ni mucho menos. Independientemente de los resultados del año, de la bajada en ventas de algún canal, de la subida de otros o de lo que hayan crecido o menguado los fabricantes. Este año, es el primer año en el que los concesionarios han empezado a trabajar para conseguir, por sus propios medios y esto es muy importante, quedarse con esa parte del pastel que antes les cedían gratuitamente a otros actores de este escenario convulso.

Los concesionarios se están digitalizando, algo asombroso para aquellos que hace un par de años hablaban de esto en foros, congresos y otros lugares cargados de canapés, azafatas, material de merchandising y corbatas. Para ellos la digitalización era como la conquista del espacio o como un reto tan grande tan grande que hasta el precio debiera ser igual a lo magnificado del asunto.

Ahora, los concesionarios, consiguen digitalizarse con proyectos hechos por personas del sector, con precios alineados a la cuenta de resultados de sus negocios y con un impacto en su manera de trabajar y en su cuenta de resultados de inmediato. 'Papel Cero' es el modelo de digitali-

zación de ellos para ellos, sin que ningún oportunista haya intervenido.

En el 2019, también, los concesionarios están consiguiendo otra de las conquistas magníficas o magnificadas, bueno, las dos cosas a la vez. ¿Están consiguiendo liderar el mundo de la Movilidad? La movilidad, un concepto más propio de Cuarto Milenio que de un concesionario de automóviles. Y no lo digo por apreciar a unos más que a otros, lo digo por como se trata el concepto en el mundo. Hemos visto congresos, foros, reuniones profesionales en aulas magnas, o menos magnas, en espacios locales, provinciales, nacionales e internacionales.

La movilidad como incógnita, como reto para el futuro o como algo para descifrar solo al alcance de grandes gurús. Resulta que los concesionarios tienen en sus stocks lo que se necesita para dar movilidad a las personas y solo les falta algo tan sencillo como tecnología aplicada a la movilidad, que por vivir en el siglo en el que vivimos digamos que no es complicado, poner tecnología a un coche para que se abra, se cierre, se vea por donde circula, se cobre, entre otras modernidades.

Los concesionarios pueden poner movilidad a un pueblo, a una capital de provincia, a una gran ciudad, a sus clientes de taller, a los que compran un eléctrico y necesitan puntualmente hacer 700 km seguidos, a los que quieren un coche diferente y puntual, a los que no quieren coche o a los que más o menos se muevan. Los concesionarios integran Quikly, su marca de movilidad para crear un área de negocio nuevo, independiente, en el que los precios y la estrategia la ponen pensando en su casa, en sus zonas, en sus clientes y en su futuro.

Este año también se han conocido grandes personas alrededor de una mesa del Hangar, tomando un cocido o un rabo de toro, hablando de la vida mientras trabajaban o hablado del trabajo mientras vivían.

Este año 2019, como dice una canción, "pero sucede también que sin saber cómo ni cuándo algo te eriza la piel y te rescata del naufragio", sucede que los concesionarios se están preparando para que en el 2020 se les repite más por todos y que el negocio que en su día se dejaron escapar, que vuelva y que los vuelvan estén aquí, donde están las personas y los coches.

Paco Díaz CEO en Dealerbest

LEXUS

UN UX INSPIRADO EN EL TENIS

Solo 30 unidades va a fabricar Lexus del UX 250h Tennis Cup Edition, que conmemora el 30 aniversario de la marca y su apoyo a la recién celebrada Davis Cup de Tennis en Madrid. Basado en el acabado F Sport, incorpora detalles exteriores en un color especial creado para la ocasión, denominado Tennis Green, que combina con el Blanco Nova de la carrocería. También incorpora llantas de 18" con un diseño exclusivo que combina negro grafito y el color Tennis Green. Y por supuesto, los más avanzados sistemas de seguridad incluidos en el Lexus Safety System+ de segunda generación. Todo por un precio de 38.500 euros.



Por 38.500 €

MOTOS

V.O. MÁS CAROS EN NOVIEMBRE

El pasado noviembre, el precio medio de los turismos de ocasión (VO) se colocó en 12.267 euros, un aumento del 0,33% respecto al mes de octubre y el de las furgonetas de segunda mano fue de 11.050 euros, incrementándose un 6% sobre el mes anterior, según datos de Ancove, Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos. En noviembre se vendieron 187.183 turismos y 27.618 comerciales ligeros.

En el caso de los turismos, el 34% de las ventas del mes se situó por debajo de los 6.000 euros. Los que bajaron de los 3.000 euros fueron los más numerosos, con 36.816 coches, y los situados entre 3.000 y 6.000 euros, 27.104 unidades.

saber co

ERTAS

La lista de precios más completa en www.motor16.com/precios



TOYOTA

C-HR: la gama se completa

Toyota arrancó la pre-venta del C-HR híbrido el pasado mes de noviembre con una única versión y ahora completa la gama con dos sistemas de propulsión y cuatro niveles de equipamiento.

En el apartado mecánico es

posible elegir entre 1.8 de 90 kW / 122 CV, que ha recibido mejoras para hacerlo más eficiente, y el nuevo 2.0 Dynamic Force de 135 kW / 184 CV.

En cuanto a los equipamientos, la gama está formada por los

acabados Active, Advance, Dynamic y Kajii Edition. Los Toyota C-HR híbrido de 122 CV están disponibles en versiones Active y Advance/Advance Plus, mientras que los de 184 CV se comercializan con acabado Advance/Advance Luxury, Dynamic y Kajii Edition.

La variante más básica cuenta con elementos como 7 airbags, nuevo sistema multimedia con integración total de smartphones mediante Apple CarPlay y Android Auto, faros delanteros LED, ópticas traseras con guía LED, llantas de 17 pulgadas y sistema de llamada inteligente

PRECIOS	PVP	CONDTO
VERSIÓN		
C-HR 125H ACTIVE	27.800 €	25.050 €
C-HR 125H ADVANCE	29.300 €	25.800 €
C-HR 125H ADVANCE PLUS	31.100 €	27.600 €
C-HR 180H ADVANCE	31.100 €	27.600 €
C-HR 180H ADVANCE LUXURY	35.400 €	29.450 €
C-HR 180H DYNAMIC	35.900 €	29.990 €
C-HR 180H KAJII EDITION	35.900 €	29.990 €

(e-Call), entre otros. El modelo incluye también el conjunto de sistemas de seguridad Toyota Safety Sense.

También estrena colores para la carrocería. La nueva paleta incluye ocho opciones, dos de ellas nuevas, con siete tonalidades bitono, de las que tres son novedades.

luces diurnas LED integradas, sistema de asistencia al aparcamiento trasero, sensores de lluvia y oscuridad, sistema de monitorización de presión de los neumáticos, sistema de parada y arranque automático o indicador de cambio de marcha en modo de conducción eficiente.

También incorpora climatizador automático con filtro antipolen, bluetooth con reconocimiento de voz, volante de cuero multifunción, retrovisores exteriores en el color de la carrocería, eléctricos y calefactables, etc.

El equipamiento del ASX se completa con los acabados Spirit, Motion, Kaiteki y Kaiteki +, este último con elementos como el sistema de tracción total o la tapicería de cuero.

MITSUBISHI

El renovado ASX presume de equipamiento y precio

El actualizado Mitsubishi ASX, el modelo de más éxito de la marca en nuestro país, llega al mercado con nuevo diseño, gran amplitud interior, lo último en

conectividad y un motor 2.0 MIVEC de gasolina que ofrece 150 CV, entre otras novedades.

Y lo hace a un precio rompedor, que parte de 16.700 euros

para el acabado básico -Challenge-, que incluye un gran equipamiento, en el que destacan elementos de ayuda a la conducción y seguridad como el control de tracción y estabilidad activo (ASTC), sistema de asistencia de arranque en cuesta (HSA), 7 airbags, incluido el de rodilla para el conductor, faros delanteros Bi-LED con



4.600 €: el descuento de lanzamiento

PRECIOS	
200 MPI Challenge Man ZWD	16.700 €
200 MPI Spirit Man ZWD	18.700 €
200 MPI CVT Motion ZWD	20.700 €
200 MPI CVT Kaiteki ZWD	22.000 €
200 MPI CVT Kaiteki 4WD+	25.700 €

¿Buscas empleo?

Asesor Ventas VN
(Madrid)

Asesor Ventas B2B
(Madrid)

Asesor Ventas B2B
(Girona)

Asesor Comercial Venta Online
(Madrid)

Asesor Ventas VN
(A Coruña)

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com

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

ventas@eurosolrecambios.com



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



¿DOS O CUATRO NEUMÁTICOS M+S?

Sergio Mata

Me hablan maravillas de los neumáticos de invierno. Personalmente no los conozco pero creo que no hace falta llevar cadenas cuando hay nieve, y como nos acercamos al crudo invierno me lo estoy pensando. Mi cuestión es si es posible montar sólo dos de este tipo de neumáticos o hay que hacerlo con los cuatro. Las cadenas sólo se ponen en las ruedas delanteras. Muchas gracias.

RESPUESTA

Es curioso porque siempre que recibimos consultas relacionadas con neumáticos de invierno suelen hacer referencia a la nieve o al hielo. Y es cierto que cuando este tipo de gomas M+S cuentan con un pictograma de una montaña de tres picos son válidos para circular con las condiciones de adherencia más adversas, sustituyendo a las engorrosas cadenas que, por cierto, se montan en las ruedas delanteras si el vehículo es de tracción, o en las traseras, si es de propulsión, como es lógico. Pero no son su único beneficio. También son mucho más eficaces en términos de agarre y eficacia cuando la temperatura ambiente baja de los 7 grados centígrados, debido a unos compuestos específicos que se 'llevan' mejor con el frío.

Dicho esto no hemos encontrado nada que prohíba el montaje de sólo dos neumáticos



CARTA DE LA SEMANA



LA NORMATIVA DE EMISIONES QUE ENTRA EN VIGOR ¿PROVOCARÁ SUCULENTOS DESCUENTOS?

Carlos Martínez

He oído que durante los primeros meses de 2020 puede ser un gran momento para comprar un vehículo debido a la entrada en vigor de las nuevas normativas en materia de emisiones que se aplicarán en Europa. ¿Será así realmente? Muchas gracias.

RESPUESTA

Pues todo parece indicar que así será. La Unión Europea obliga a los fabricantes a cumplir, desde el 1 de enero de 2020, con una media de 95 g/km de CO₂ en su gama por flota de vehículos, una cifra muy exigente que va a traer consigo la desaparición de algunas motorizaciones e, incluso, modelos, ya que las multas por no cumplir con ese margen son muy cuantiosas. Esa cantidad de 95 g/km se traduce aproximadamente en un consumo medio de 4,1 litros. Cada gramo de CO₂ que supere el mencionado límite se tendrá en cuenta y se multiplicará por el número de unidades de ese modelo vendidas en Europa a lo largo de un año. Por eso muchas marcas comenzaron a

matricular muchos de sus modelos más 'contaminantes' durante las últimas semanas de 2019, con el propósito de que no figuren en sus ventas de 2020. Estas automatriculaciones son conocidas popularmente como los vehículos 'kilómetro cero', es decir, totalmente nuevos, pero que han perdido valor al ser matriculados un año antes.

Se calcula que el número de vehículos automatriculados puede rondar los 100.000, generalmente asociados a las versiones más potentes de sus respectivas gamas. Y tienen que venderse. Por lo tanto las ofertas serán cuantiosas porque los concesionarios tienen que 'quitárselos' de encima cuanto antes.

de invierno... salvo el sentido común. Nunca vamos a priorizar la economía sobre la seguridad, por lo tanto no lo recomendamos. Si se hace, se crea un grave desequilibrio en el vehículo porque la adherencia será mucho mayor en el eje donde se hayan montado. Por lo tanto en

una frenada brusca, en curva o en pendiente la adherencia no sería homogénea y se correría el riesgo de sufrir un trompo, con subviraje o sobreviraje, dependiendo de las características del vehículo. Por lo tanto monta siempre los cuatro neumáticos a la vez.



CONSULTAS RÁPIDAS

¿EL SISTEMA BOMBA-INYECTOR SIGUE VIGENTE EN LA ACTUALIDAD?

Claudio Gómez

Puede que se nos escape algún modelo 'raro', pero el sistema de alimentación bomba-inyector ya no se utiliza. Esta tecnología, muy utilizada en su día por los populares motores diésel TDI del Grupo Volkswagen, contaba con una bomba independiente en cada inyector y ofrecía más presión de inyección en cada cilindro, pero la llegada del

common rail (conduco común) abarató los costes de fabricación del motor y su funcionamiento resulta, asimismo, más refinado y progresivo. Por eso ya no se usa actualmente.

SENSORES DE PRESIÓN DE LOS NEUMÁTICOS

Antonio García

Este sistema de seguridad controla la presión de los neumáticos y alerta al conductor con una señal luminosa en el cuadro de mandos si detecta

una pérdida de aire en alguna de las ruedas. Los hay de dos tipos. Los directos o activos utilizan un sensor en cada rueda que va integrado en la válvula. Es un sistema más complejo, sofisticado y caro, pero más eficaz. Los indirectos o pasivos se apoyan en el ABS o en el control de estabilidad; cuando una rueda pierde presión el diámetro de la rueda disminuye, ésta gira más rápido que el resto y es cuando se alerta al conductor.

CONSULTAS RÁPIDAS

¿PUEDO ACCEDER EN MOTO A MADRID CENTRAL?

Varias son las opciones de acceso permitido a Madrid Central para las motocicletas y ciclomotores. Así, podrán acceder siempre cuando se tenga etiqueta de la DGT '0 emisiones' o 'ECO'. Por supuesto, las motos de residentes, que deberán estar autorizadas como tal, podrán acceder siempre, si bien, a partir del 1 de enero de 2025 ya no podrá acceder ningún tipo de vehículo que no tenga derecho a la etiqueta ambiental de la DGT. Igualmente, tendrán el acceso permitido cuando tengan etiqueta ambiental, de cualquiera de los tipos, siempre que se vaya a estacionar en un parking público. También está permitido el acceso a las motocicletas y ciclomotores que tengan etiqueta ambiental 'C' o 'B' desde las 7 horas hasta las 22 horas. Asimismo, estos vehículos podrán entrar fuera de esta franja horaria para estacionar, en el interior del área, en un aparcamiento de uso público o privado, plaza de garaje particular, plaza de aparcamiento municipal para residentes (PAR), o en una de las reservas de estacionamiento no dotacionales. Siempre podrán acceder los vehículos de quienes sean invitados por las personas empadronadas en el distrito centro que, previamente, deberán ser objeto de la correspondiente autorización. Por último, las motos de no residentes, desde el 31 de diciembre de 2019, ya no podrán acceder sin etiqueta ambiental, ni para estacionar en un garaje particular.

BUENA PREGUNTA

SE PUEDE SI CESÓ LA CAUSA QUE MOTIVÓ LA INMOVILIZACIÓN DEL VEHÍCULO

Si por un control de alcoholemia doy positivo y me inmovilizan el vehículo, ¿puedo ir a recogerlo en cualquier momento?

RESPUESTA

Dar positivo en un control de alcoholemia, de drogas o negarse a la realización de las pruebas es uno de los motivos recogidos en la Ley, que permite a los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tienen encomendadas proceder a la inmovilización del vehículo. La inmovilización del vehículo se producirá en el lugar señalado por los agentes de la autoridad. A estos efectos, el agente, incluso, podría indicar al conductor del vehículo que continúe circulando hasta el lugar designado, aunque, evidentemente, si la tasa de alcoholemia fuese muy alta no sería la decisión más normal. Teniendo en cuenta que la inmovilización sólo se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó, muchos agentes ordenan que antes de recuperar el vehículo, se les avise de su retirada para comprobar si, efectivamente, la causa que motivó la inmovilización cesó. En estos casos, es verdad que se puede hacer

cargo del vehículo otro conductor, una persona a la que se puede avisar para que vaya a recoger el vehículo, pero siempre deberá ponerse en conocimiento de los agentes, por ejemplo, avisando por teléfono a la comandancia para que se acerque la patrulla a confirmarlo, ya que de lo contrario, se estaría cometiendo otra infracción que sería la de no obedecer la orden de los agentes, cuya sanción sería de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.



LA RESPONSABILIDAD DE LA INFRACCIÓN SERÁ SIEMPRE DEL CONDUCTOR

¿Quién es el responsable si el pasajero, que va de acompañante en una moto, no llevase el casco y fuese mayor de edad?

RESPUESTA

En primer lugar conviene destacar que los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos de tres ruedas y cuadríciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo quad, deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas.

Por tanto, es evidente que el acompañante también debe llevar el casco homologado y colocado correcta y adecuadamente, lo que exige, tanto la

correcta colocación, como su correcto broche o cierre. Pues bien, si finalmente, pese a la obligación, el pasajero no llevase el casco puesto o le llevase indebidamente abrochado, la Ley expresamente indica que será responsable el conductor.

Además, de producirse esta infracción, los agentes de la autoridad, también podrían acordar la inmovilización del vehículo, que sólo se levantará en el momento en que cese la causa que la motivó, es decir, que o bien porque el pasajero se colocase el casco, o bien porque no pudiese continuar la marcha subido en el vehículo.

Por último, hay que recordar que, de cometerse la infracción, el conductor podría ser sancionado como autor de una infracción grave, que supondría una sanción de 200 euros de multa e, incluso, podría suponer también la pérdida de 3 puntos.

▶ 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.

HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Volvo 850 T5-R, el tracción delantera más potente

La marca sueca había batido un récord con su 850. La versión T5-R, con sus 240 caballos, era el tracción delantera más potente del mundo. Nosotros lo probábamos.

Novedades deportivas para cerrar el año 94 se citaban en nuestras páginas. Entre ellas, brillaba con luz propia —como no podía ser de otra manera tratándose de la marca italiana— las

primeras fotos oficiales del Ferrari F130, que se presentaría en el Salón de Ginebra de 1995.

Además, Volvo establecía un nuevo récord al construir el modelo de tracción delantera



más potente del mundo; un coche que conducíamos por primera vez. Se trataba de una versión limitada a solo 2.500 unidades —en España se venderían 60— del 850 T5-R. Y sus 240 caballos, que ahora nos parecerían escasos, conseguían ese honor.

Otra berlina deportiva pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo. El Mercedes C36 AMG era un fiel reflejo de la colabo-

ración de la marca de la estrella con su división deportiva. El C36 —280 caballos por 10 millones de pesetas— nos gustaba por su estabilidad y calidad de acabado.

De otra berlina, el Citroën Xantia, analizábamos en unas páginas especiales todos sus detalles y su gama, desde las populares versiones diésel hasta el avanzadísimo Xantia Activa, capaz de virar plano.



LA PORTADA

Nº 581

FECHA

5-12-1994

HABLAMOS DE

El llamativo Volvo 850 T5-R con su color amarillo, era el protagonista de nuestra portada, con su récord de potencia. Junto a él, la prueba a fondo del Mercedes C36 AMG así como un proyecto de Porsche —que quedó en nada— de crear un coche popular al estilo del Escarabajo. Y espacio para el Citroën Xantia.



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

Comienza la fiebre de los diésel

Hace 25 años los, tan injustamente denostados hoy, motores diésel vivían una revolución que los hacía competir de tú a tú con los gasolina en prestaciones y mejorando los consumos.

La votación del Premio al Mejor Coche del Año en Europa ya había emitido veredicto: el Fiat Punto era considerado el modelo más redondo por los periodistas especializados. Por detrás del utilita-

rio italiano aparecían el Volkswagen Polo, Opel Omega, Audi A6 y Renault Laguna.

Otro galardón, con menos solera pero de nombre más rimbombante: el Chrysler Neon, elegido Coche del Año

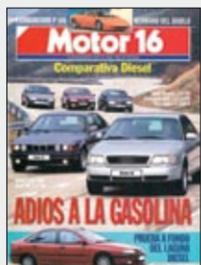


en el mundo; premio otorgado por solo seis medios de comunicación de cuatro países.

Pero lo realmente novedoso esta semana era el florecimiento del diésel, con una auténtica revolución que iba a poner en jaque a los gasolina. La llegada del Audi A6 TDI nos llevaba a enfrentarlo a rivales de altura. El Audi (5,3 millones y 140 CV) brillaba por economía y autonomía; el BMW 525 TDS (5,4 y 143 CV)

por potencia y comportamiento. Del Mercedes E300 D (6,1 millones y 138 CV) nos gustaba su suavidad de funcionamiento; del Opel Omega 2.5 TD (4,2 millones y 130 CV) el confort de marcha y la habitabilidad y del Peugeot 605 SVDT (5,6 millones y 130 CV) el rendimiento y la amplitud.

Y en otra prueba a fondo, el Renault Laguna diésel de 85 CV destacaba por su confort y comportamiento.



LA PORTADA

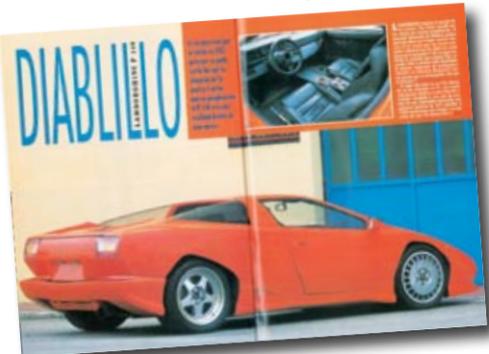
Nº 582

FECHA

12-12-1994

HABLAMOS DE

El premonitorio título 'Adiós a la gasolina' acompañaba a los modelos de nuestra portada. Por un lado, la comparativa entre las berlinas diésel: Audi A6, BMW Serie 5, Mercedes E, Opel Omega y Peugeot 605. Por otro, la prueba a fondo del Renault Laguna. Y además, espacio para el Lamborghini P140.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

Síguenos en...



Motor 16.com

Motor 16.tv

Motor16.com la información puesta a punto

NUEVO SUV PEUGEOT 2008

UNBORING THE FUTURE



GASOLINA O DIÉSEL



FULL ELECTRIC

PEUGEOT i-Cockpit® 3D

CONDUCCIÓN SEMI-AUTÓNOMA

FULL ELECTRIC, GASOLINA O DIÉSEL

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

Nuevo Peugeot SUV e-2008 motor eléctrico. Valores WLTP: datos en curso de homologación.

Consulte la información sobre el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) en wltpl.peugeot.es

Nuevo Peugeot SUV 2008 motores térmicos: Valores WLTP: consumo de carburante (L/100 km) mínimo y máximo desde 4,5 hasta 6,2 en ciclo combinado.

Emisiones CO₂ (g/km) mínimo y máximo: de 118 a 141. Valores NEDC: Consumo mixto (L/100 km) desde 3,6 hasta 5. Emisiones de CO₂ (g/km) desde 96 hasta 113