

Eco motor.es

elEconomista ENERO 2018 Nº 103

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

LOS SUV QUE ENCANDILAN



HABLANDO DE MOVILIDAD URBANA...

LAS MOTOS RECLAMAN SU SITIO

MERCADO 2017

LA RECUPERACIÓN SE AFIANZA

ENTREVISTA

SECRETARIO GENERAL DE ANESDOR

José María Riaño

BASTARÍA con reemplazar el 10 por ciento de los coches de cualquier gran ciudad por motocicletas o ciclomotores para reducir el 40 por ciento de las congestiones de tráfico y el 7 por ciento de las emisiones NOx, entre otras ventajas". Argumentos tan contundentes como el anterior deberían convencer a las administraciones para poner en marcha las recetas que comparte José María Riaño, secretario general de la Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (Anesdor), según explica en una entrevista para *elEconomista* desde Bruselas, durante una cumbre de la patronal europea Acem.

¿De qué forma ayudarán las motos a conseguir los compromisos ambientales de la UE?

Creemos que la moto puede contribuir decisivamente a mejorar la movilidad urbana y sostenible. En las ciudades estamos sufriendo congestiones permanentes y niveles de emisiones que perjudican la salud. Creo que hay que migrar hacia modelos más eficientes, que cubran las necesidades de tránsito de la sociedad. Ahora bien, no se puede solucionar recortando movilidad, porque eso sería lo mismo que reducir el desarrollo económico.

¿Qué le parecía la aplicación de un IVA reducido, del 10 por ciento, para las motos eléctricas?

La aplicación del IVA reducido en el mercado de las motos eléctricas sería una medida fantástica. Creo que podría ser viable y en eso estamos trabajando. Es una petición que Anesdor está impulsando y que se abordará en el ámbito europeo, ya que no es algo que se pueda acordar aisladamente en España. Esa medida sería un plan continuo en el tiempo, muy transparente y capaz de proporcionar un ahorro directo y tangible para los consumidores. Sin duda, sería una excelente fórmula para acelerar la introducción de la electromovilidad.

La fiscalidad es un lastre histórico del negocio del motor, ¿hasta cuándo?

Es un grave problema que está pendiente de resolver. No solo es el IVA. A este gravamen se añade un Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (también conocido como Impuesto de Circulación), así como el Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte y las Tasas de Matriculación de la DGT. En total, existen cuatro tributos cuyo importe oscila en función del tipo y característica del vehículo. En el caso de las motocicletas, la suma de todos ellos representa hasta el 42,5 por ciento del precio total de la motocicleta. Para hacernos una idea, el segundo país europeo que con mayor fiscalidad del motor después de España es Italia, cuyo peso no llega al 27 por ciento del precio total.

Entiendo que quieren menos impuestos...

Vamos a ver, no pedimos que nos quiten impuestos, sino que se distribuyan mejor. Por ejemplo, que el impuesto de circulación se adecue a criterios medioambientales. Estamos cargando en España toda la fiscalidad sobre los vehículos nuevos, y eso está dificultando la renovación del parque. Asimismo, lo anterior provoca que una gran parte del mercado prefiera comprar un vehículo usado, más viejo en seguridad y en tecnología y menos eficiente, pero también menos gravado. Esta situación no nos conviene como sociedad.

¿De qué forma afecta la longevidad del parque?

Es un gravísimo problema, es tremendo. La edad media de las motos en España ronda los 15,6 años. Eso representa algo más de dos años por



“El mejor plan para las motos eléctricas sería el IVA reducido”

JOSÉ MARÍA RIAÑO, SECRETARIO GENERAL DE LA PATRONAL ANESDOR, TIENE CLARO QUE LOS FABRICANTES DEL SECTOR DE DOS RUEDAS SON CAPACES DE COMBATIR LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE MOVILIDAD URBANA: LA REDUCCION DE LAS EMISIONES Y LA SUPRESIÓN DE LOS ATASCOS. Por Antonio Lorenzo Foto: Nacho Martín

encima de la media de antigüedad de los coches. Salvo anécdotas de países con muchos aficionados a los vehículos clásicos, la problemática de España no tiene parangón en Europa. Así, Italia tiene una edad media de ocho años, gracias a la aplicación de planes exitosos de renovación del parque. Pero en nuestro caso no hace falta necesariamente un programa Pive, Prever o Renove, sino que el mejor plan posible sería la reforma fiscal del IVA reducido que antes he comentado.

Pese a los avances cosechados, la siniestralidad sigue atormentando al sector de las dos ruedas.

La siniestralidad se ha reducido bastante, sobre todo si consideramos que en España cada vez hay más miles de motos, debido a las ventajas de movilidad en los desplazamientos diarios. El parque de motos no ha parado de crecer en España y este incremento también eleva la exposición al riesgo. Pese a ello, ésta no ha sido la realidad. En las últimas décadas, la tasa de víctimas por cada 10.000 vehículos se ha rebajado a la mitad, al pasar de 1,5 a 0,7, a pesar de que existe un mayor uso. El problema es que la reducción de siniestralidad entre los usuarios vulnerables (motos, bicicletas y peatones), no se produce al mismo ritmo que otros vehículos



mayores. Gracias a su tamaño y diseño, los coches o furgonetas pueden acoger elementos de seguridad y más protecciones que las motos. Es decir, los usuarios vulnerables reducen su siniestralidad, pero no lo hacen tanto como otros vehículos.

¿Se presta suficiente atención por parte de los reguladores al problema de la siniestralidad?

La visibilidad que tiene este segmento de usuarios vulnerables en el problema del tráfico es cada vez mayor y por, tanto, se debería prestar la atención que merece. Es decir, si la moto ya está presente en un tercio de las víctimas de tráfico, probablemente tendríamos que dedicar alrededor un tercio de los presupuestos a ese problema. De hecho, las calles, carreteras, los aparcamientos están pensados por y para los coches, cuando el mix del tráfico actual, especialmente en el ámbito urbano, es mucho más variado y rico.

¿Qué llegará antes, la moto autónoma o el coche autónomo?

Creo que llegará antes el coche autónomo, ya que hablamos de un nivel de tecnología muy complejo y donde el volumen de inversión está liderado por los automóviles. Posteriormente, se adaptarán esos desarrollos tecnológicos a la moto. A modo de curiosidad, ya se ha podido ver un prototipo de moto completamente autónoma en un circuito, compitiendo con Valentino Rossi. Por otra parte, muchas de las compañías que operan en el mercado de la moto también son

referentes en coches, por lo que es de esperar que se produzca una transferencia. De todas formas, en el mundo de la moto distinguimos dos grandes usos: uno de movilidad y otra de ocio. En el primero tendrá pleno sentido el uso de todos los automatismos que se puedan implementar, aunque para aquellos que elijan la moto por el placer de conducir preferirán que no fuera autónoma. Y lo mismo sucederá con los coches.

¿Qué espacio debe tener la bicicleta eléctrica en nuestras ciudades?

La bicicleta eléctrica es el nuevo ciclomotor. Creo que la *e-bike* ayudará a recuperar lo que fue el ciclomotor en España. Hoy por hoy es un fenómeno incipiente, pero crecerá de forma espectacular y estará muy presente en el tráfico urbano del día a día. Es un vehículo muy simple, económico, apto para todos los públicos y que cubre unas necesidades de movilidad básica, complementaria a otros vehículos mayores.

Los planes Movea y Movalt han ignorado una buena parte del mercado que afecta directamente a Anesdor. ¿Qué opina?

Sí, el problema es que en ambos planes no se recoge el ciclomotor y eso no nos parece bien. ¿Qué sentido tiene que un plan que pretende generalizar el uso de vehículos eléctricos deje al margen al vehículo más eficaz en ese cometido? Insisto, nos parece un grave error excluir al primer escalón, al más ligero y al que está llamado a convertirse en uno de los grandes pilares de la movilidad urbana en la próxima década.

“Nos parece muy grave la exclusión de los ciclomotores de los planes Movea y Movalt”

La motocicleta sí aparece en dichos planes...

Sí, y es fantástico, pero el problema es que se establece un precio límite de 8.000 euros. Dicho importe nos parece demasiado bajo y deja fuera del marco de las ayudas a una parte interesante de la oferta de motos eléctricas.

¿Tiene alguna otra objeción a los planes de incentivo públicos?

Sí, todas estas ayudas pretenden acelerar la electrificación en la sociedad, pero si no hay una continuidad en el tiempo no se logrará el objetivo. También echo en falta que la información sea más clara e integrada, para que los incentivos de las diferentes administraciones no pasen desapercibidos para los consumidores.

¿Cómo se imagina la moto del futuro?

La primera dificultad es que bajo la etiqueta moto se consideran muchas cosas muy distintas. Pese a ello, si atendemos a los *scooters*, en los próximos años estos vehículos no producirán emisiones, estarán muy adaptados al ámbito de la movilidad urbana y su tecnología evolucionará en seguridad. Un factor clave será la capacidad de las motos para comunicarse con el resto del tráfico y las infraestructuras. Ahora mismo, la culpa de dos de cada tres accidentes de moto en ámbito urbano corresponde a otro vehículo. Dentro de diez años, gracias a la comunicación inalámbrica entre vehículos y a la incorporación de nuevos dispositivos de seguridad, las motos no solo serán más ecológicas sino que también disfrutarán de un grado de seguridad muchísimo mayor que el actual.

Los reyes de la movilidad eficaz y sostenible

LA PATRONAL EUROPEA REIVINDICA LA SEGURIDAD Y LAS 'CERO EMISIONES' DE LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE DOS RUEDAS

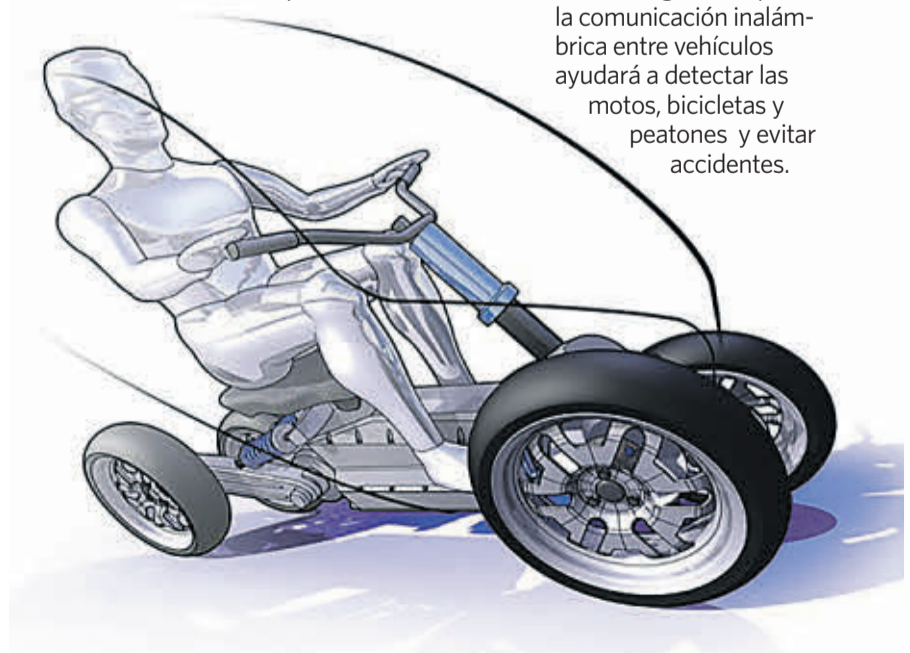
La moto es la reina de la movilidad urbana

sostenible. Se mire por donde se mire, no hay rival para este medio de locomoción más ágil, ecológico y eficaz que los coches y de mayor alcance y confort que las bicicletas. Todo lo anterior se puso esta semana de relieve en la cumbre de la patronal europea Acem, celebrada en Bruselas con la representación de los principales jugadores del sector. Los fabricantes de vehículos motorizados de dos ruedas tienen claro que en el plazo de 10 años todo el mercado de los ciclomotores y motocicletas serán eléctricos y autónomos. Al mismo tiempo, quedará un resquicio para la moto tradicional, con motor de combustión, para aquellos que gusten del placer de conducir. El presidente de Acem, Stefan Pierer, también consejero delegado y fundador de KTM, recalcó que el sector está suficientemente preparado como para implementar los

requisitos ambientales del denominado #Euro5, aunque reclamó para los fabricantes un plan cerrado, detallado y preciso sobre los requerimientos que se exigirán al sector a partir de 2020. “Necesitamos urgentemente que la Comisión Europea aclare el contenido y el calendario de #Euro5”. A grandes rasgos, el gran problema que estos días inquieta al colectivo podría compararse con el estudiante de una oposición cuyo temario va modificándose y ampliándose sobre la marcha ante un examen con fecha definida e invariable. En el mismo foro se abundó en las cualidades de este tipo de vehículos para responder a los retos ambientales y de tráfico de las grandes ciudades.

Antonio Perlot, secretario general de Acem, recordó que en Europa circulan en la actualidad más de 35 millones de motocicletas, dando respuesta inteligente a las necesidades de movilidad de las personas en los núcleos urbanos.

En materia de seguridad, los directivos de Acem aseguraron que la comunicación inalámbrica entre vehículos ayudará a detectar las motos, bicicletas y peatones y evitar accidentes.



MERCADO AUTOMOVILÍSTICO 2018



Las ventas repuntan un 7,7% el pasado año

LA RECUPERACIÓN DEL SECTOR DEL AUTOMÓVIL EN ESPAÑA VINO, VIO Y SE QUEDÓ. LOS 1.234.931 TURISMOS MATRICULADOS EL AÑO PASADO EN NUESTRO PAÍS SUPONE UN 7,7 POR CIENTO DE INCREMENTO RESPECTO A 2016. SIN PRISA, PERO SIN PAUSA. Por Miguel Ángel Linares

Ha habido altibajos, sí, en especial al principio del año. Pero el resultado conjunto de 2017 invita a seguir mirando con esperanza el mercado automovilístico en España, pues el resultado final de un 7,7 por ciento más de matriculaciones respecto a 2016 (1.234.931 frente a 1.147.009 de 2016), es claramente esperanzador. De volver a las cifras de antes de la crisis e, incluso, de superarlas.

Pero vayamos por partes. Si queremos poner nombres propios a los datos del sector en 2017, tenemos que nombrar a Renault y tenemos que nombrar a Seat. La firma francesa ha ganado la carrera de las marcas a nivel general, con sus 101.503 vehículos matriculados, lo que supone un aumento del 12,5 por ciento a nivel personal en su comparación con los datos de 2016. Y la firma española del Grupo Volkswagen, que ha quedado segunda a nivel de marcas, con unas ventas totales de 94.461 unidades (un 21,7 por ciento mejor que en 2016!), ha arrasado sin duda a nivel individual, pues los dos coches más vendidos del año en España han sido el Seat León (35.316 unidades) y el Ibiza (33.757). Unos resultados espectaculares los de la firma de Martorell, pues no en vano hace bien poco Seat fue una de las marcas a las que más afectó la crisis. Los respectivos podios en las dos categorías los completan Volkswagen en marcas (89.602 unidades vendidas, un incremento del 0,7 por ciento), y el Renault Mégane en modelos (32.131 unidades vendidas).

Si miramos a los carburantes, tan de boga en los últimos tiempos, no hace falta decir que la gasolina le está comiendo el terreno, por motivos obvios, al diésel. Sin embargo, el gasóleo sigue siendo el combustible más demandado en el parque automovilístico español, con un 48,3 por ciento de los nuevos vehículos matriculados parando en los surtidores diésel de las gasolineras.

La gasolina, por su parte, escala hasta el 46,6 por ciento del total. ¿Y los combustibles alternativos? Evidentemente, su porcentaje del 5,1 por ciento puede parecer pequeño, pero su escalada está siendo, sin duda, más que notable.

Otro de los puntos calientes del mercado son los segmentos. Y aquí solo vale decir las siglas SUV. Los todocamino, o vehículos de carrocería *crecida*, son ya los más vendidos del mercado, con un total del 35,6 por ciento de cuota, si sumamos sus cuatro subsegmentos (pequeño, medio, grande y premium). Bien es cierto que a nivel individual los segmentos más vendidos son el utilitario (23,4 por ciento) y el compacto (22,2 por ciento), pero está clara ya la tendencia, y la realidad, de que el mercado español es SUV. Por el otro lado de la tabla, el segmento tan de moda hace unos años de los monovolúmenes está en caída libre, con una pérdida de ventas del 8,6 por ciento.

Renault ha logrado el triunfo como marca más vendedora y el Seat León como modelo

En cuanto a canales, el de empresas fue el que más tiró, con un incremento del 12,8 por ciento respecto al año anterior y unas ventas de 370.442 unidades. Los alquileres no le fueron a la zaga, con 225.058 ventas (9,2 por ciento de incremento). Mientras que el canal de particulares fue todo el año a rebufo, con unas ventas finales de 639.451 unidades, un 4,4 por ciento más que en 2016.

A pesar de todos estos buenos datos, hay uno que sigue pesando como una losa sobre nuestro mercado: la edad media del parque, por encima de los 12 años. Ese es el gran reto para los próximos: rejuvenecer un mercado que sigue al alza.

Sigue la recuperación

Top marcas

MARCA	NÚMERO MATRICULACIONES
Renault	101.503
Seat	94.461
Volkswagen	89.602
Peugeot	87.732
Opel	86.921
Toyota	66.299
Citroën	64.743
Nissan	62.403
Ford	62.398
Kia	58.949

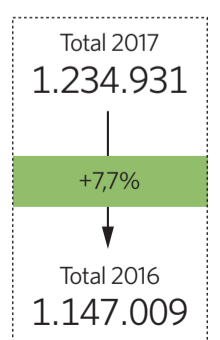
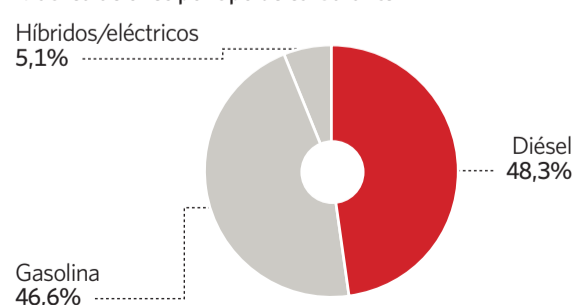
Top modelos

MARCA	NÚMERO MATRICULACIONES
Seat León	35.316
Seat Ibiza	33.757
R. Mégane	32.131
Citroën C4	30.880
Renault Clio	28.868
Nissan Qashqai	28.752
V. Golf	28.511
Dacia Sandero	26.795
Opel Corsa	26.739
V. Polo	23.856

Matriculaciones por segmentos

MARCA	NÚMERO MATRICULACIONES	CUOTA MERCADO (%)
Urbano	52.517	4,3
Utilitario	289.512	23,4
Compacto	273.820	22,2
Medio	74.489	6,0
Deportivo	2.938	0,2
Grande	9.672	0,8
Premium	2.068	0,2
Monovolumen pequeño	76.067	6,2
Monovolumen grande	10.128	0,8
Suv pequeño	145.334	11,8
Suv medio	239.562	19,4
Suv grande	45.755	3,7
Suv premium	8.335	0,7
Todoterreno	4.734	0,4

Matriculaciones por tipo de carburante



Fuente: Anfac, Faconauto y Ganvam.

elEconomista

AUDI A8

FICHA TÉCNICA: Motor: gasolina y diésel ♦ Potencia: de 286 A 340 CV ♦ Dimensiones: 5,17/5,30 x 1,94 x 1,47/1,48 m ♦ Maletero: 505 litros ♦ Tracción: total
 ♦ Transmisión: automática ♦ Consumo medio: de 5,6 a 6,9 litros a los 100 km ♦ Velocidad máxima: 250 km/h ♦ Precio: de 97.460 a 107.580 euros

Más información en www.ecomotor.es



José Miguel Aparicio hace su "debut" como director general de Audi (lo ha sido de Skoda hasta hace nada), en la presentación nacional de la cuarta generación del Audi A8

Señoras y señores: con todos ustedes la mayor autonomía

YA ESTÁ AQUÍ LA ESPERADA CUARTA GENERACIÓN DEL AUDI A8. EN UN MUNDO DOMINADO POR LAS CARROCERÍAS SUV Y LOS COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS, LA BERLINA/LIMUSINA DE LA FIRMA ALEMANA SE REINVENTA A SÍ MISMA DESDE LOS PRISMAS INAMOVIBLES DEL LUJO, EL DISEÑO Y LA ALTA, ALTÍSIMA, TECNOLOGÍA. Por Miguel Ángel Linares

Qué mejor forma de estrenar un cargo de la importancia de la dirección general de Audi en España que presentando la cuarta generación de uno de los buques insignia de la firma de Ingolstadt: el A8. José Miguel Aparicio (Madrid, 1973), director de Skoda hasta el pasado 31 de diciembre, ha sido el encargado de presentar en nuestro país un vehículo que, siendo más de lo mismo, llega completamente renovado.

Vivimos en época SUV, de combustibles alternativos y de una profunda renovación en el mundo del motor, tanto a nivel general en Europa y el mundo como particular en nuestro país, que una vez superada la grave crisis, que tanto golpeó a uno de los sectores más importantes de la economía y la industria españolas, ha asentado su recuperación en 2017, con una nueva subida del 7,7 por ciento en el total de matriculaciones, que con 1.234.931 unidades avanza a pasos agigantados a recuperar, o incluso superar, las magnitudes anteriores a la crisis.

¿Y qué decir de la cuarta generación del Audi A8? Por encima de cualquier otra, la palabra que lo define es sin duda "tecnolo-



El nuevo Audi A8 es un compendio de tecnología al servicio del lujo más "ejecutivo". Basta decir que dispone hasta... de masaje de pies.

gía". Y es que, por mucho que lo hemos repetido todos los meses especializados en los últimos meses, el nuevo A8 supone una evolución/revolución, pues se trata del primer vehículo preparado para circular con un nivel de autonomía 3... siempre y cuando la legislación de las carreteras por las que circule lo permita. Con dicho nivel, el conductor puede llegar a soltar el volante y dedicarse a los menesteres que considere oportunos, pues el vehículo marchará solo. Eso sí, tiene que estar atento a las señales del vehículo, que le obligará cada poco tiempo a agarrar el volante. Como ya hemos dicho, la mayoría de estas funciones autónomas están a la espera del cambio de legislación al respecto en muchos países, entre ellos por supuesto España.

Por lo demás, el Audi A8 presenta en esta cuarta generación las mismas dos versiones que en la anterior: la corta, de 5,17 metros, junto a la larga, denominada "L", de 5,30. Y como no tenemos espacio para analizar cada una de sus cientos de funciones, al menos enumeramos varias de ellas: se presenta en principio con dos motores 3.0 V6 de 286 CV (diésel) y 340 CV (gasolina), que se complementarán en el futuro con V8 y W12. Presenta como gran novedad un propulsor eléctrico de 48 voltios, que permite "hibridizar" al A8 con una pequeña red eléctrica, y que sirve como "adelanto" para una versión híbrida enchufable, que llegará a lo largo del año, y que dotará al A8 de una autonomía de 50 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico.

Contaremos con aparcamiento automático tanto dentro como fuera del coche (mediante una app en el móvil), tres pantallas en el salpicadero, función de masaje de pies en el asiento trasero derecho, luces mediante láser, y un largo etcétera.

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS

FICHA TÉCNICA: Motor: gasolina 1.5 ♦ Potencia: 163 CV ♦ Dimensiones: 4,40 x 1,80 x 1,68 m ♦ Maletero: 378-1.122 litros ♦ Tracción: delantera y total
 ♦ Transmisión: manual y automática ♦ Consumo medio: 6,6 litros a los 100 km ♦ Velocidad máxima: 205 km/h ♦ Precio: de 23.800 a 33.500 euros
 Más información en www.ecomotor.es



A la guerra de los todocaminos se debe ir bien armado de casa

GUERRA DE LOS SUV EN GENERAL Y BATALLA DE LOS SUV MEDIOS EN PARTICULAR. ASÍ, MITSUBISHI COMPLETA SU GAMA SUV POR EL MEDIO, CON EL ASX POR DEBAJO Y EL OUTLANDER POR ENCIMA. Y ACOMETE EL SEGMENTO HOY POR HOY MÁS BELICOSO CON UNAS ARMAS MÁS QUE PODEROSAS Por Miguel Ángel Linares

LAS CIFRAS de matriculaciones de 2017 lo dejan bien claro: los SUV ('Sport Utility Vehicle'), los todocaminos o, para ser exactos, "los vehículos de carrocería elevada que hacen o parecen hacer las funciones de un todoterreno", son ya el segmento líder en el mercado español, con un 35 por ciento de las matriculaciones entre las versiones pequeña, media, grande o premium.

Ya se cuentan por decenas los modelos SUV que nos ofrece el mercado. Las marcas van completando poco a poco su gama con al menos tres tamaños de todocamino, y Mitsubishi no lo es menos. Los japoneses, ahora integrados en el grupo Renault-Nissan, ya contaban con el ASX en el subsegmento SUV pequeño, y el Outlander en el grande, por lo que acaban de presentar el Eclipse Cross para 'pegarse' en el subsegmento SUV mediano, que en 2017 ha aglutinado el solito unas ventas cercanas al 20 por ciento del total de los 1.234.931 vehículos matriculados el año pasado en nuestro país. Ahí es donde se va a encontrar a 'monstruos' del tamaño del Seat Ateca, el Skoda Karoq, el Hyundai Tucson,

el Peugeot 3008 o el líder de ventas, el SUV con el que "empezó todo", el exitoso Nissan Qashqai. Y así hasta, de momento, 24 rivales.

Y como esta batalla se presupone, ya lo es, cruenta, Mitsubishi ha decidido apostar por un vehículo muy bien armado en todas sus funcionalidades y diseño, ofreciendo en algunos casos soluciones que no pueden igualar, al menos de momento, muchos de sus competidores.

Una de las mejores cartas de presentación del Mitsubishi Eclipse Cross es la primera que presenta cualquier nuevo modelo, como es su diseño. De esta forma, el concepto Dynamic Shield que ya define las nuevas líneas de diseño de todos los vehículos Mitsubishi, se traduce en un poderoso frontal en el que la posición baja de los faros antiniebla e intermitentes dota de una agresividad a todo el conjunto, muy del agrado de los usuarios de este segmento, y desde luego muy en la línea de todos los nuevos modelos y evoluciones de los vehículos de la competencia.

Otro elemento reseñable del diseño es el guiño a la estética cupé, con una trasera que baja tan pronunciada como uniformemente, y que confiere

al Eclipse Cross un cierto toque de elegancia que se complementa a la perfección con la agresividad frontal.

El interior del vehículo ha ganado en calidad de materiales y número de funcionalidades con respecto a otros vehículos de la firma japonesa. Un material que imita al cuero preside todo el salpicadero, así como una pantalla de siete pulgadas desde la que se maneja de forma táctil todas las funciones de infotretenimiento del vehículo. Algo a destacar, dentro de un vehículo de su relación calidad/precio, es sin duda la presencia del siempre útil 'head-up display', esa información que, en modo holograma, se nos proyecta en el parabrisas delantero por debajo de la línea de visión del conductor, y que permite acceder a información de magnitudes y de navegación, sin apenas desviar la vista de la carretera.

En cuanto a motores, en el momento de su lanzamiento en el mercado español el Mitsubishi Eclipse Cross solo está disponible con un propulsor de gasolina de 1,5 litros que ofrece 163 CV, en manual o automático y tracción trasera o total. En los próximos meses llegará un diésel de 150 CV para completar la gama.



NOVEDADES 2018



1. BMW X2



2. Volvo XC40



3. Jaguar I-Pace



4. Mercedes-Benz Clase G



5. Lamborghini Urus



6. Nissan Leaf

2018: sigue la moda SUV y despegan los eléctricos

DESDE LOS 10.000 EUROS DEL DACIA DUSTER HASTA LOS MÁS DE 200.000 DEL LAMBORGHINI URUS, LA HORQUILLA SUV QUE PLANTEA 2018 ES CASI INABARCABLE. PERO TAMBIÉN HAY VIDA 'MÁS ALLÁ', ASÍ QUE CONVIENE ESTAR ATENTO A TODO LO NUEVO QUE NOS DEPARA ESTE AÑO. Por Jorge Arenas

CONDENSAR en una página todo un año de novedades no es tarea fácil. Y más si tenemos en cuenta que 2018 viene cargado de nuevos modelos, la mayoría de ellos pertenecientes a la categoría SUV, que ya empieza a ser algo así como una moda crónica que además no para de ganar adeptos. Sí, los todocamino tienen aún un largo recorrido por delante y los fabricantes no quieren bajarse de ese tren. Incluso Ferrari empieza a perfilar el suyo propio! Ay, Sergio Marchionne, ¿quién te lo iba a decir? A ti, que hasta hace bien poco tenías claro que solo podría entrar un coche así en la marca por encima de tu cadáver...

En fin, que antes de pasar a analizar los que, a nuestro juicio, son los más importantes de 2018, es justo citar algunos SUV que también darán mucho juego, como el Volkswagen T-Roc, el Infiniti QX50, el Mitsubishi Eclipse Cross, el Subaru XV, el Jaguar E-Pace y, cómo no, también la rama más generalista, en este caso representada por las nuevas generaciones del Citroën C4 Cactus, el Ford Ecosport y el Dacia Duster.

Más allá de esto veremos aterrizar algunos eléctricos, la elegante carrocería Fastback del Hyundai i30, el renovado Honda Jazz o el excitante Aston Martin

Vantage, que ha dado un giro radical. También daremos la bienvenida a la reedición del Renault Alpine. ¿Se puede pedir más? Pues sí, tomen nota.

Muévete con Repsol AutoGas

Comienza a disfrutar de todas las ventajas del carburante alternativo más utilizado del mundo

Y además, si transformas tu vehículo o compras uno nuevo de AutoGas/GLP llévate hasta 400€ en carburante*

Más información en autogas.repsol.es



*Promoción válida para coches transformados de gasolina a AutoGas del 01/01/2018 al 31/03/2018 exclusiva para clientes registrados en el Programa Repsol Más. Promoción válida por compra de vehículo AutoGas del 01/01/2018 al 30/06/2018. Los cheques tendrán una vigencia de dos años, del 01/01/2018 al 01/01/2020 y tendrán un valor de 400€. Solo podrán ser canjeados por Repsol AutoGas y tendrán un límite de 10€ por repostaje. Para poder canjear el cheque, el cliente deberá de pasar su tarjeta Repsol Más en el momento del canje y escanear el código de barras asociado al veche recibido. Los turismos y comerciales ligeros Euro 4, 5 y 6 propulsados por AutoGas están clasificados como ECO en base al impacto ambiental de vehículos de la DGT. Los vehículos transformados a AutoGas podrán optar a la etiqueta ECO si cumplen al menos los criterios de la etiqueta ambiental "C" establecida por la DGT. Reducción de emisiones de partículas en un 99%, NO_x en un 98% y CO₂ en un 12% respecto a vehículos diésel sin sistemas de postratamiento específicos. Ahorro máximo del 40% respecto a la gasolina para un consumo medio de 6,2 L/100 km en un vehículo de categoría C, con potencia entre los 110-120 CV y cambio manual. Autonomía para un vehículo de 110-115 CV con un depósito de gasolina de 50 L más otro de AutoGas de 42 L. Consulta los puntos de suministro en autogas.repsol.es

1. BMW X2

Nuevo 'baby SUV' en la firma alemana. Con sus 4,36 metros de largo, es más pequeño que el X1, pero también más caro. A quien no le salgan las cuentas, que sepa que el X2 no llega para ser el más práctico, sino para dar respuesta a aquellos que buscan un modelo compacto y de capricho. Diseño, dinámica y equipamiento son sus grandes bazas.

2. VOLVO XC40

La nueva secuela de la familia XC de Volvo es este modelo, que, al igual que los demás, aspira a convertirse en el nuevo referente

de calidad de su segmento. Primero llegarán las versiones más potentes, de hasta 247 CV, y después las más mundanas, que serán las que realmente logren volumen de ventas.

3. JAGUAR I-PACE

Cuidado Tesla, que el felino viene con las garras afiladas. 2018 es el año -a finales- que verá nacer al primer Jaguar eléctrico 100%. Y ojo, porque lo hará con 400 CV, 500 kilómetros de autonomía, un interior muy amplio y un diseño que rompe moldes.

4. MERCEDES-BENZ CLASE G

De este costoso modelo se venderán más bien pocas unidades, pero no nos importa. La gran noticia es que el modelo más longevo de Mercedes lanza su cuarta generación casi al tiempo que sopla 40 velas en su tarta de cumpleaños. Misma esencia, mismas aptitudes offroad y tecnología de última hornada a raudales. Larga vida al G.

5. LAMBORGHINI URUS

En pocas palabras: 650 caballos, más de 300 km/h de punta, 5,1 metros de puro diseño italiano, 232.000 euros de partida... Cifras mareantes para un coche que representa la locura SUV en su máxima expresión.

6. NISSAN LEAF

Y de lo más alto bajamos de nuevo al mundo terrenal para recibir con los brazos abiertos a este eléctrico, que promete una gran autonomía y una recarga casi total en 40 minutos. No hay duda: el futuro es suyo.



seat.es/leon

Es el momento de aprovechar este momento.

**Nuevo
SEAT León
por 13.990 €.**

5 **CONFIANZA SEAT**
AÑOS **GARANTÍA · MANTENIMIENTO ASISTENCIA**

Ahora podrías querer escapar de la ciudad. O podrías querer redescubri-la. Llega un momento en la vida en el que puedes hacerlo todo. Por eso necesitas un coche que lo tenga todo. El Nuevo SEAT León viene equipado con pantalla táctil, sensor de parking trasero, llantas de aleación, 7 airbags y frenado automático post-colisión. Y puede ser tuyo por 13.990 €. Es el momento de aprovecharlo.

SEAT

Consumo medio combinado de 4,0 a 7,2 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 105 a 164 g/km.

PVP recomendado para Península y Baleares para León 5 puertas 1.2 TSI 81 kw (110 cv) St&Sp Reference PLUS por 13.990 € para clientes particulares que presenten la documentación de un Vehículo de Ocasión de más de 4 años de antigüedad. IVA, transporte e impuesto de matriculación, aportaciones comerciales de marca, concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 31/01/2018 para clientes particulares que financien a través de Volkswagen Finance, S.A. EFC según condiciones contractuales un capital mínimo de 9.500 €, con una permanencia mínima de la financiación de 48 meses. Campaña incompatible con otras ofertas financieras. Pack Confianza SEAT por 300 € si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC. Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado León FR con opcionales.