

QUIÉN ES QUIÉN EN EL MUNDO DE LA AUTOMOCIÓN



“GENERACIÓN X”: LOS 90 SUV
DEL MERCADO, CARA A CARA



Consumo medio 2,1 – 3,7 (l/100 km) y emisiones de CO₂ 49 – 84 (g/km).

Tecnología híbrida al servicio de tu empresa.

Convierte a tu coche en el mejor aliado para tu negocio. Descubre la nueva gama de vehículos enchufables de Mercedes-Benz, los plug-in hybrid. Su combinación de motor eléctrico y de combustión lleva a tu empresa lo mejor de dos mundos: excelentes prestaciones y emisiones extremadamente bajas para reducir el consumo de combustible y respetar el medioambiente. Alcanza tus metas de la forma más sostenible con **Grupo Itra**.

Mercedes-Benz Empresas

Una completa gama de servicios para tu negocio.



Grupo itra

Concesionario Oficial Mercedes-Benz

C/ Sinesio Delgado, 58.
28029 MADRID.

C/ Príncipe de Vergara, 185.
28002 MADRID.

Av. Pío XII, 1.
28016 MADRID.

C/ Pradillo, 19.
28002 MADRID.

C/ Isla de Java, 5 y 7.
28034 MADRID.

Tel.: 91 334 15 00. www.grupoitra.mercedes-benz.es

4

COCHES
**Generación X:
los 90 SUV**

18

SECTOR
**Los 40 CEO
del motor**

22

MOTOR ECO
**Objetivo: 500 km
de autonomía**

24

MOVILIDAD
**¿Aprobarías
hoy el teórico?**





**Mahindra
KUV100**

La firma china, en plena expansión, tiene el "honor" de ofrecer el SUV más barato del mercado.

Desde 10.450€



**SsangYong
TIVOLI**

Una pequeña joya de diseño que supone un punto y aparte en la estrategia y la estética de la coreana.

12.646€



**Hyundai
KONA**

Un SUV de moda, será además el primer vehículo que ofrecerá hasta cinco motorizaciones.

13.900€



**Peugeot
208**

La gama SUV de la firma francesa arranca con esta adaptación "a lo alto" de su vehículo compacto 208.

14.600€



**Opel
CROSSLAND X**

La firma alemana, ahora en PSA, también apuesta fuerte desde abajo en el tema de los todocamino.

15.879€

Generación



Los 90 SUV del mercado

No son solo los vehículos de moda. Es que ya son los más vendidos del mercado, por lo que no nos hacen falta más datos para saber que los SUV, los "crossover", los todocamino... han llegado al mercado para quedarse durante muchos años. Un revolucionario concepto no solo de carrocería, sino de puesto de conducción elevada, ha seducido a casi todo "piloto" viviente desde la aparición del pionero, el Nissan Qashqai, una apuesta arriesgada de la firma japonesa que ha provocado una revolución en el mundo de la automoción. Estos son, de frente, los 90 SUV que, a día de hoy, ofrece el mercado **Por Miguel Ángel Linares**



El Volvo XC40 es el SUV que, a día de hoy, es el "Coche del Año en Europa".



Diésel



Híbrido



Tracción total



Eléctrico 100%



Gasolina



Híbrido enchufable



**Dacia
DUSTER**

El Duster es sin duda uno de los vehículos que mejor ha aprovechado el concepto SUV, y además a qué precio.

11.259€



**Suzuki
IGNIS**

El pequeño de la firma japonesa no es desde luego un SUV al uso, pero como concepto está muy bien.

13.069€



**Citroën
C3 AIRCROSS**

La firma francesa de PSA ha adaptado varios de sus modelos a la "moda" SUV, como es el caso del C3.

14.250€



**Renault
CAPTUR**

El SUV pequeño de Renault ha sabido captar como pocos a un público joven con una estética genial.

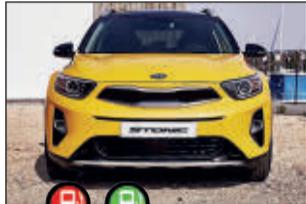
15.426€



**Citroën
C4 CACTUS**

El "experimento" de Citroën ya va por la segunda generación, y sacando todo el "zumo" del concepto

15.949€



Kia STONIC

Otro de los muchos SUV nacidos en 2018, se caracteriza por tener una altura inferior al resto.
16.255€



SsangYong KORANDO

Aunque solo tiene siete años de vida, el Korando ya es todo un veterano en un segmento tan dinámico.
16.834€



Fiat 500X

El exitoso 500 no podía dejar pasar la ocasión de contar con su SUV, basado en su carrocería grande.
16.843€



Ford ECOSPORT

Un curioso diseño que al final ha encontrado su sitio en los segmentos más bajos de los todocamino.
17.102€



Mitsubishi ASX

Otro caso de adaptación de un vehículo pensado para el 4x4, pero que al final es un SUV con todas las de la ley.
17.200€



Suzuki VITARA

Un vehículo mítico que se comió el mercado en los años 90, y que vuelve ahora reconvertido... en un SUV.
17.240€



Nissan JUKE

El hermano pequeño del Qashqai también fue rompedor en su génesis por su espectacular diseño.
17.339€



Mitsubishi ECLIPSE CROSS
Desde **21.550€**



Seat ARONA

Tras el gran éxito del "experimento Ateca", Seat ha seguido la senda con su SUV de tamaño pequeño.
17.620€



Mazda CX-3

Tras el éxito del CX-5, Mazda no dudó en lanzar la versión "junior" de su SUV, con igual buen resultado.
18.645€



Opel MOKKA X

Miembro por derecho propio de la "Generación X", el Mokka X es ejemplo de los nuevos tiempos de Opel.
20.070€



Renault KADJAR

Tras el Captur, llegó el Kadjar, con un diseño más sereno en busca de otros "pilotos", pero todo un SUV.
20.597€



Mahindra KUV500

A la espera de nuevos modelos que llegarán en breve, la firma china apuesta por la gama KUV.
20.985€



Volkswagen T-ROC

Tras "adaptar" el Tiguan y el Touareg a la nueva moda, Volkswagen lanza también su propia gama de SUV.
21.195€



Kia SPORTAGE

Otro de esos vehículos destinados a exprimir todo el jugo al segmento SUV, con unos grandes acabados.
21.332€



Citroën C5 AIRCROSS

Acaba de llegar un lavado de cara de la versión SUV del otrora C5, que ya solo existe como "crossover".
21.350€



Skoda KAROQ

La firma checa del grupo Volkswagen también ha sabido "dar en el clavo" con unos diseños geniales.
21.692€



Subaru XV

Se nota la experiencia del Forester en un XV que combina a la perfección asfalto y pistas de tierra.
21.900€



Seat ATECA

La ciudad aragonesa de Ateca tuvo el honor de dar su nombre al primer coche Seat con aspecto de 4x4.
22.059€



Hyundai TUCSON

Otro "hijo del segmento SUV", que tras su lanzamiento en 2015 ha sabido afianzarse muy bien.
22.145€

Compendio de todo lo que tiene que tener un SUV para triunfar

El SUV medio de Mitsubishi engloba a la perfección las características fundamentales que un todocamino, un "crossover", debe atesorar para triunfar en un mercado que ya empieza a estar saturado de modelos, subsegmentos y conceptos. El recién nacido Eclipse Cross se sitúa por segmento entre el ASX y el Outlander, tiene aspecto de todoterreno, como Dios manda, pero también se permite un cierto toque cupé con la caída de la trasera. Si a eso unimos colores vivos, opciones de personalización y tecnología, ahí está el concepto.



Kia NIRO

El "experimento" de Kia en las nuevas propulsiones ha demostrado ser un SUV muy fiable y vistoso.
22.150€



Ford KUGA

El SUV medio de Ford va ya por su segunda generación, otra prueba más de que el segmento se consolida.
22.400€



Opel GRANDLAND X

En muy poco tiempo, Opel ha sabido adaptarse a los cambios y crear una gama SUV muy interesante.
22.922€



Citroën E-MEHARI

Se agradecen ciertos "experimentos" de las marcas, como este "SUV playero" 100% eléctrico.
23.706€



Peugeot 3008

El 3008 llegó el año pasado pisando realmente fuerte, como se vio al ser elegido "Coche del Año 2017".
24.400€



Mazda CX-5

Otro "veterano" (de 2012) que, a fuerza de diseño y prestaciones, se ha hecho un hueco entre los SUV.
24.600€



Nissan QASHQAI
Desde **22.800€**

Muchas gracias, Qashqai, contigo empezó todo...

Ahora parece fácil, pero en un futuro se estudiará en las facultades de Empresariales o de Economía de todo el mundo el caso del Nissan Qashqai. Corría el año 2007 y la japonesa "osaba" lanzar al mercado europeo un vehículo con aspecto de todoterreno (sin serlo), con la esperanza de que el mensaje de una nueva carrocería, un nuevo concepto de vehículo para el "piloto medio", cuajara. Y cuajó, vaya que sí. Aunque muchos quieren atribuirse el mérito, para la historia queda que el Nissan Qashqai, esa apuesta tan arriesgada, "inauguró" el segmento SUV. Y a día de hoy, sigue siendo el todocamino más vendido.



Volkswagen TIGUAN

Con su adaptación, y la llegada del T-Roc y T-Cross, Volkswagen se hace un hueco en el segmento.
24.980€



Toyota C-HR

Otro "experimento" recién llegado a nuestro mercado, el de un SUV con propulsión exclusivamente híbrida.
25.050€



Mitsubishi OUTLANDER

Otro claro ejemplo de "rescate" de un vehículo pensado para el 4x4, y por tanto perfecto para los SUV.
25.100€



SsangYong REXTON

Todo un veterano (nació en 2002) que ha sabido adaptarse a los nuevos tiempos y conceptos.
25.490€



Skoda KODIAQ

Un diseño rompedor, un frontal "enfadado" en la más pura esencia de la estética de los nuevos todocamino.
25.631€



Jeep COMPASS

Aunque no hemos incluido en este reportaje 4x4 puros, el Compass es lo más cercano a un SUV de Jeep.
25.800€



Peugeot 5008

El concepto "monovolumen SUV" se entiende a la perfección a bordo del 5008, otro gran SUV.
26.200€



Nissan X-TRAIL

Como Nissan inventó el concepto SUV con el Qashqai... le tocó adaptar el X-Trail al mismo.
26.349€



Mini COUNTRYMAN

¿Un Mini por aquí? ¿Y por qué no? Porque el Countryman, por tamaño y diseño, pasa el "corte".
26.800€



Audi Q2

Como en todo el grupo Volkswagen, Audi también apuesta desde abajo por las nuevas carrocerías.
27.240€



Subaru FORESTER

Ya en su día el Forester era un "bicho raro", con esa mezcla de asfalto y tierra. Pues aquí lo tenemos.
27.500€



Renault KOLEOS

Contemporáneo del Qashqai allá por 2007, es otro vehículo que se ha adaptado a la situación.
28.410€



Honda CR-V

Uno de los "viejos del lugar" que también ha hecho el tránsito del 4x4 puro a este "híbrido" que es el SUV.
28.500€

Garbiñe Muguruza



**Sabemos
que no hay
nada seguro,
por eso lo
aseguramos
todo...**

...o casi todo.



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES

 **caser**

Aseguramos lo que está por venir



Seat TARRACO

El SUV grande de Seat llega a estas páginas antes que a los concesionarios, con precio aún por confirmar.

Sobre 30.000€



Audi Q3

Los SUV de lujo también están teniendo un amplio recorrido, como se ve en las gamas de Audi o BMW.

30.280€



DS7 CROSSBACK

La firma de lujo de Citroën eligió para empezar a volar sola... un SUV, como no podía ser de otra forma.

31.150€



Mercedes-Benz GLA

Mercedes es otra de las grandes firmas que ha apostado sin tapujos por las nuevas carrocerías.

31.400€



BMW X1

Al igual que Audi o Mercedes, BMW ha sabido ver la relación íntima entre SUV y segmento premium.

31.450€



Volvo XC40

Una auténtica delicia de diseño, confort y prestaciones que le han valido ser Coche del Año.

31.650€



Kia SORENTO

El concepto original del Sorento nos parece ya hasta anticuado. Pero también ha sabido adaptarse.

32.042€



Hyundai SANTA FE

Desde 38.000€



Lexus UX

La firma de lujo de Toyota no ha dudado en unir los conceptos SUV e híbrido desde el primer momento.

33.900€



BMW X2

Al igual que en los vehículos "normales", BMW ha ido añadiendo versiones cupé a sus nuevos todocamino.

35.050€



Infiniti QX30

Otra firma que no ha dejado pasar la ocasión de aportar SUV a su gama ha sido la subsidiaria de Nissan.

37.632€

Otro de los veteranos que supo adaptarse a los nuevos tiempos

El Hyundai Santa Fe es otro modelo que supo "adaptarse" a los nuevos tiempos, marcados principalmente por el Nissan Qashqai, de carrocerías tipo todoterreno, alguna que otra capacidad para circular "off-road" y un buen espacio interior. De hecho, la recién estrenada cuarta generación del SUV grande de Hyundai solo se puede adquirir en España con siete plazas, otra de las características que los todocamino han heredado del segmento que se han comido con patatas: los monovolúmenes. En cuanto a su diseño, ese frontal "enfadado" es típico SUV.



Jaguar E-PACE

Y al final ocurrió. Una firma legendaria y deportiva como Jaguar también "pasó por el aro" y cayó en la tentación.

37.650€



Ford EDGE

Un 4x4 nacido en plena efervescencia SUV, y que por tanto supo beber de las fuentes adecuadas.

41.287€



Audi Q5

El Q2, el Q3, el Q5, el Q7 y el Q8. Eso sí se llama una "familia numerosa" de SUV en la firma alemana.

41.290€



Lexus NX

En sus distintos tamaños, Lexus aporta al segmento SUV un toque híbrido, pues el lujo ya se le supone.

41.900€



Volvo XC60

La firma sueca también ha elegido el camino de hacer crecer su gama con carrocerías todoterreno.

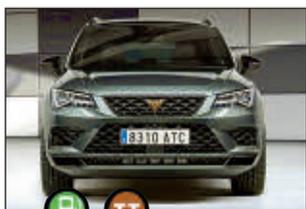
41.950€



Alfa Romeo STELVIO

Otra "traición a la tradición", pero que en este caso da como resultado un (otro) bellissimo vehículo de Alfa.

42.615€



Cupra ATECA

Recién nacido vehículo. Recién nacida marca. Corazón "racing" para un SUV con 300 caballos.

44.899€



Jaguar F-PACE

Jaguar no se ha limitado a "landroverizar" los nuevos SUV de la firma, que tienen su propio carácter y diseño.

48.210€



Mercedes-Benz GLC

Una delicia disfrutar del diseño, la tecnología y las prestaciones de los todocamino alemanes.

49.100€



BMW X3

Otro compendio de diseño, prestaciones, espacio, lujo y capacidades para circular fuera de los asfaltos.

50.349€



BMW X4

Versión cupé del X3, le da ese pequeño toque de diseño que tanto parece gustar a muchos "pilotos".

53.500€



Infiniti QX70

El más alto de gama de Infiniti, casi cinco metros, es el mismo modelo que hasta 2014 se denominaba "FX".

63.082€



Volvo XC90

Una marca que lo ha hecho realmente bien con su gama SUV ha sido Volvo. Variada, equilibrada y divertida.

63.600€



Audi Q7

Aunque acaba de llegar el Q8, el Q7 sigue siendo la "bestia parda" de Audi cuando de tierra se trata.

63.690€



Volkswagen TOUAREG

Acaba de llegar una nueva generación al SUV grande de Volkswagen, un compendio de tecnología.

64.725€



LAMBORGHINI URUS

Desde 232.715€

La prueba "viviente" de que los SUV han venido para quedarse

¡Un Lamborghini todoterreno! ¿A dónde vamos a parar? Pues a un mercado del motor muy diversificado en el que la mayoría de los coches (al menos en un futuro) serán eléctricos, tendrán un grado mayor o menor de autonomía, pero que, seguro que sí, serán de carrocería elevada y podrán aventurarse fuera de los asfaltos. Mitos del motor como Lamborghini, con este Urus, Alfa Romeo, Jaguar, Maserati... ¡hasta Bentley! han dado su "brazo a torcer" y han puesto a sus ingenieros a diseñar todocaminos. Por si a alguien le quedaban dudas de a dónde se dirige el mercado.



Porsche MACAN

La alemana era otra firma que solo parecía querer hacer deportivos, pero ya empieza a tener gama SUV.

66.498€



Hyundai NEXO

La coreana, siempre innovadora, aporta nada menos que un SUV impulsado por hidrógeno.

69.900€



Lexus RX

El tope de gama SUV de Lexus se distingue, como tantos otros, por tener un frontal realmente bestial.

69.900€



BMW X5

Recién entrado en la cuarta generación, el X5 es sin duda uno de los mejores mix asfalto-todoterreno.

72.800€



BMW X6

En pocos coches podremos disfrutar de la fortaleza de un todoterreno con el gran diseño de un cupé.

75.399€



Jaguar I-PACE

Rizando el rizo, que se dice. No solo se mete Jaguar en los SUV, sino que encima aporta uno eléctrico.

79.100€



Maserati LEVANTE

Otra firma que ha roto su tradición deportiva con el lanzamiento de su propio SUV, pura maravilla.

84.500€



Mercedes-Benz CLASE GLE COUPÉ

No es de extrañar ver por este lado de la lista a la mayoría de los SUV cupé, con toda su potente belleza.

84.500€



Audi Q8

Uno de los SUV llegados en las últimas semanas, es más pequeño que el Q7, pero su diseño lo dice todo.

84.840€



Porsche CAYENNE

Junto al Macan, conforma la gama SUV de una firma, Porsche, que demuestra saber bien dónde pisa.

87.579€



Mercedes-Benz GLS

Cercano a los 100.000 euros, el GLS es una auténtica maravilla de diseño y prestaciones.

94.999€



Tesla MODEL X

Y no podía faltar en esta lista la aportación de los siempre singulares Tesla, con su modelo más elevado.

96.230€



Bentley BENTAYGA

Y ya... subimos a otras galaxias. Bentley, puro lujo, también tiene su vehículo SUV. Para los elegidos.

198.873€

NUEVO PEUGEOT 508: LA BERLINA RADICAL

El Nuevo Peugeot 508 lo cambia todo. Con una nueva arquitectura, baja y compacta, un nuevo diseño exterior afilado y potente, un interior espectacular que incorpora una interpretación novedosa del Peugeot i-Cockpit®, el Nuevo Peugeot 508 promete sensaciones intensas.

En el primer vistazo, el Nuevo Peugeot 508 impacta y sorprende por su fuerte personalidad y su perfil dinámico. Se trata de un vehículo bajo que destaca por sus líneas fluidas y aerodinámicas, en línea con la estética "coupé".

El frontal es impresionante, incluso agresivo. La calandra, fina y con cromados ajedrezados, se impone en medio de los proyectores Full LED, que se inspiran directamente en el último concept-car de la marca, el Peugeot Exalt. Con el león en el centro de la calandra y el logo "508" en la punta del capó, el Nuevo Peugeot 508 rinde homenaje a dos ilustres antepasados: los Peugeot 504 y 504 Coupé.

La firma luminosa vertical que generan las luces diurnas de LED opalescentes proporciona una identidad fuerte y exclusiva. Alargados y afilados, enmarcan, como unos paréntesis, el frontal del vehículo, enlazando los faros delanteros con las tomas de aire del paragolpes.

El capó horizontal se ha rebajado al máximo para dar un aire más dinámico al conjunto. Su diseño se ha trabajado para ofrecer las líneas más puras, tanto vistas desde delante como de perfil. Esta atención por los más mínimos detalles de la carrocería sólo suele utilizarse para vehículos premium o excepcionales.

Visto de perfil, el Nuevo Peugeot 508 exhibe proporciones perfectamente equilibradas, con un estilo propio. La línea de techo es baja, tensa y fluida, en consonancia con los cánones del segmento premium.

La zaga revela una de las originalidades del Nuevo Peugeot 508: un portón ingeniosamente escondido que permite aliar diseño y funcionalidad, al permitir un acceso óptimo al maletero, que tiene una capacidad total de 487 litros.

EL INTERIOR ES i-COCKPIT

Entrar en el Nuevo Peugeot 508 es entrar en un mundo sorprendente, original y rebosante de calidad. El salpicadero, espectacular y de alta gama, capta inmediatamente las miradas.

Los componentes esenciales del Peugeot i-Cockpit® están muy presentes: un volante compacto; una gran pantalla táctil HD capacitiva de 10 pulgadas de ancho, con formato 8/3; la instrumentación elevada es una lámina digital de alta resolución de 12,3".

Totalmente parametrable y personalizable, con seis modos de pantalla diferentes, está situado justo encima del volante y reúne, en la línea de visión de la carretera, todos los datos útiles para la carretera, incluida la novedosa visión nocturna.

En cuanto a la pantalla central táctil, está perfectamente integrada en el salpicadero, casi al mismo nivel que el cuadro de instrumentos. La acompañan siete interruptores, toggle switches, que imitan a las teclas de un piano. Muy elegantes, permiten un acceso directo y permanente a las principales funciones de confort: radio, climatizador, navegador, parámetros del vehículo, telefonía, aplicaciones móviles e i-Cockpit® Amplify.

El Nuevo Peugeot 508 también incorpora el i-Cockpit® Amplify. Gracias a él, se puede elegir entre dos ambientes totalmente personalizables ("Boost" y "Relax") para despertar los

sentidos: la vista, al jugar con la intensidad de la iluminación y las posibilidades de cambio de ambiente cromático en las pantallas; el oído, con los parámetros de ambiente musical; y el tacto, con masajes multipunto en los asientos

CONFORT DE ALTA GAMA

El Nuevo Peugeot 508 es una invitación a un viaje en primera clase. La elección y la calidad de los materiales, tanto en adornos como en tapicería, y el cuidado que se ha puesto en su acabado se conjugan para sumergir a los ocupantes en un ambiente acogedor, moderno y refinado.

El asiento del conductor (y también el del pasajero a partir del acabado GT Line) ha obtenido la etiqueta AGR (Aktion für Gesunder Rücken), que reconoce su ergonomía y la amplitud de sus reglajes de longitud, inclinación o soporte lumbar. Pueden contar con reglajes eléctricos de 8 vías con dos memorizaciones posibles.

Los asientos delanteros envolventes pueden disponer, como opción, de un sistema de masaje neumático con 8 compartimentos, con cinco programas de masaje.

También cuenta con numerosos compartimentos portaobjetos, con una capacidad total de hasta 32 litros, repartidos por el habitáculo, además de un gran número de tomas. Para su sistema Hi-Fi premium, la Marca ha vuelto a contar con FOCAL®, la gran firma francesa de acústica.

La elección de los materiales y su acabado y el ensamblaje riguroso de todos los elementos son propios del mundo de las berlinas de lujo: cuero Nappa, cromo satinado, laca negra, Alcantara®, madera natural (roble gris en GT Line o GT o Zebrano, únicamente en GT). Esta excelencia también se traduce en la profusión de equipamientos ligados al confort y a la seguridad.

EQUIPAMIENTO Y AYUDAS

El Nuevo Peugeot 508 ofrece todo un arsenal de funciones de ayuda a la conducción de última generación.

El novedoso sistema de visión nocturna recurre a una cámara de infrarrojos y permite la detección de seres vivos ante el vehículo de noche o en malas condiciones de visibilidad. El sistema garantiza la detección a una distancia de hasta 200-250 m, más allá del alcance de las luces de carretera, con una visualización central de la visión de infrarrojos en el cuadro de instrumentos digital, dentro del campo de visión del conductor.

Los equipamientos conectados no se quedan atrás, ya que el Nuevo Peugeot 508 cuenta con la función Mirror Screen, compatible con los protocolos MirrorLink®, Android Auto y Apple Carplay™, que permite funcionar con reconocimiento de voz incluso desde fuera del vehículo, a través del

smartphone. Además, incorpora la recarga del Smartphone por inducción.



GRACIAS A TI YA SOMOS

1000.000

CONDUCTORES

MEJORAMOS DIARIAMENTE PARA SEGUIR CRECIENDO JUNTOS

ALD AUTOMOTIVE LE OFRECE NUEVAS
TECNOLOGÍAS PARA GARANTIZAR EL MEJOR SERVICIO
EN SOLUCIONES DE MOVILIDAD.

aldautomotive.es

LET'S DRIVE TOGETHER

 **ALD**
Automotive





Hyundai Kona: la movilidad del presente en formato SUV

Mientras otros fabricantes se ponen al día a marchas forzadas en materia de electrificación, Hyundai demuestra que no hay nada como una transición bien planificada. Gracias a su previsión, hoy ofrece coches tan interesantes como el Kona, que aglutina todas las opciones mecánicas posibles. **Por Jorge Arenas**

Hyundai tiene clara su hoja de ruta en todo lo que tiene que ver con las nuevas formas de impulsión. La marca coreana, junto a Kia, forma uno de los grupos automovilísticos más fuertes de Europa, así que no puede haber lugar a error. Tanto es así que no es que esté ahora despertando del letargo, sino que en este momento ya tiene las pilas puestas y bien cargadas. En Hyundai no hablan de movilidad del futuro, sino del presente. Basta con echar

un vistazo rápido a la gama para ver que, además de motores gasolina y diésel de última generación disponibles para la mayoría de modelos, existen propulsores híbridos (enchufables o no), eléctricos convencionales y hasta eléctricos que funcionan con pila de combustible. No hay una opción viable que se le escape de las manos a esta firma coreana tan 'europeizada'. Su apuesta es real y ya está disponible para que el cliente vaya al concesionario, compare, decida y se la lleve a casa.

Y en toda esta vorágine aparece un modelo que quiere destacar entre los demás. Es el Hyundai Kona, un modelo muy joven dentro de la gama B-SUV, que aspira a ser uno de los mejor adaptados de su segmento a los tiempos que corren. El Kona emplea una plataforma propia y, con sus apenas 4,17 metros de longitud, es capaz de ofrecer unos niveles de habitabilidad muy adecuados a todo tipo de uso. Su diseño poco convencional, sus amplias opciones de equipamiento y la posibilidad de incorporar

tracción integral como complemento a las dos ruedas motrices hacen de él un pequeño todocamino distinto a la mayoría. Más completo y funcional de lo que suele ser habitual.

Pero no, no son sus cualidades prácticas ni su puesta en escena lo que lo convierte en un modelo realmente distinto. Es su amplia oferta mecánica, que permite elegir entre motores de combustión sobrealimentados y motores eléctricos. Que levante la mano el competidor directo que ofrezca una gama similar. Nin-





guno, ¿verdad? Y para colmo, en la parte eléctrica no hay una sino dos opciones posibles. En Hyundai tienen claro que quien da primero, da dos veces, y por ello han salido al campo con una apuesta amplia y, sobre todo, convincente.

DOS KONA ELÉCTRICOS

Quien esté interesado hoy en un Kona eléctrico puede decidir entre la versión de acceso (136 CV) y la más potente (204 CV). La primera fija el precio de partida en 37.500 euros, una factura que aunque pueda parecer elevada, en realidad es difícil de mejorar en el panorama actual de coches eléctricos de características similares; la segunda versión, además de tener más caballos de reserva bajo el pie derecho, cuenta con una batería más capaz que le permite recorrer 482 kilómetros con una sola carga. Esta cifra corresponde al estándar WLTP de homologación, que es mucho más realista que el anterior NEDC que se usaba hasta ahora como referencia. La batería de

HYUNDAI KONA

FICHA TÉCNICA

Motores: gasolina, diésel y eléctricos

Potencia: desde 115 hasta 204 CV

Dimensiones: 4.165 x 1.800 x 1.550 mm

Batalla: 2.600 mm

Capacidad maletero: 361 litros

Consumo medio de carburante: desde 0 [versiones eléctricas] hasta 7 litros/100 km

Emisiones de CO₂: desde 0 hasta 158 gr/km

Precio: desde 13.900 hasta 43.300 euros

Más información en www.ecomotor.es

polímero de iones de litio se ubica bajo el habitáculo para centrar las masas y necesita 10 horas para completar una carga lenta (poco más de seis con el motor menos potente), aunque esos tiempos siempre se pueden reducir con una toma de corriente más potente.

El resultado es un coche con la etiqueta '0 Emisiones', que se mueve de forma silenciosa y que no pide combustibles derivados del petróleo. Sus prestaciones son buenas y, lo mejor de todo, su autonomía de casi 500 kilómetros lo sitúa entre los mejores eléctricos del momento. Y aquí hablamos de modelos de cualquier segmento, incluidos algunos pertenecientes a marcas premium.

DISEÑO "ELÉCTRICO"

Para diferenciarse del resto de la gama, el Kona eléctrico modifica su imagen con un frontal sin parrilla, unas llantas distintivas, colores exclusivos y una instrumentación que sustituye relojes por una pantalla digital de siete pulgadas.

La apuesta de Hyundai en materia de movilidad eléctrica es este SUV de dimensiones compactas que viene dispuesto a arrasar. Pero como en la marca son conscientes de que no todos los posibles clientes están aún preparados para 'pasar por el aro' de la electrificación, el todocamino sigue ofreciendo otras opciones mecánicas. Por ejemplo, en el apartado de gasolina aparece la familia T-GDI, con dos posibilidades a elegir: el 1.0 trecilíndrico de 120 CV y el 1.6 de cuatro cilindros y 177 CV. Ambos motores están sobrealimentados con turbocompresor y garantizan buen equilibrio entre prestaciones y eficiencia. Y hablando de eficiencia, nada mejor que los diésel CRDI de 1,6 litros (con 115 ó 136 CV), que ofrecen las mejores cifras de par unidas al consumo más bajo. Con las variantes de motor térmico se puede elegir entre la tracción delantera o total, y entre el cambio manual de seis velocidades o el automático de doble embrague y siete marchas. ¿Alguien da más?



A LAS PUERTAS DE LOS TRES MILLONES

Todo apunta a que las plantas españolas terminarán este año con 2,9 millones de automóviles producidos, por lo que por poco margen no superarán el objetivo ambicionado por el sector a principios de año. Los problemas de homologación del diésel y las menores ventas en Europa tienen la culpa. **Por Antonio Lorenzo**

España va camino de cerrar el año por debajo de los ansiados tres millones de vehículos producidos en el país, por lo que se quedará a las puertas de un objetivo que a principio de curso se antojaba posible. Posiblemente rozará los 2,9 millones, lo que demuestra que sin las contingencias sufridas durante la segunda parte del año se hubiera superado con creces dicho objetivo. Si hay que buscar culpables, las miradas deberían apuntar a las normativas de medición de emisiones, cuyas nuevas homologaciones han trastocado los planes de los fabricantes, especialmente en aquellos que manejan una gran variedad de marcas. También pesó lo suyo la caída de la demanda del diésel y las menores ventas en Europa.

Tras los favorables datos del pasado octubre, en el que se fabricaron 246.445 unidades, las factorías españolas necesitarían producir por encima de las 583.700 unidades sólo en el acumulado de noviembre y diciembre para así alcanzar tan señalada cifra. Lo anterior equivale a 292.000 nuevos vehículos cada mes, esfuerzo que a simple vista se antoja cuesta arriba, especialmente vista la incertidumbre comercial europea.

La industria automovilística española lanzó el plan *tres millones* en 2012, cuando entonces el país producía 1,7 millones de unidades. Desde entonces hasta ahora, la mejora ha sido considerable, aunque en este curso volverá a quedarse por debajo de tan redonda cifra.

Según desvela Anfac (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones), "la producción española de vehículos recupera la senda del crecimiento en el mes de octubre pese a la debilidad de sus principales mercados de exportación". En el mismo mes de referencia, las fábricas españolas de vehículos elevaron su producción un 1,7 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior. Tras ese último impulso, la fabricación de vehículos ya suma

2.416.296 unidades en los diez primeros meses del año. Según las mismas fuentes, "tanto la producción como la exportación de vehículos desde España retomó el pasado octubre la senda del crecimiento pese a que los mercados principales de exportación de vehículos fabricados en España aún registren, en sus matriculaciones, los impactos de la entrada en vigor del nuevo protocolo de medición de emisiones de CO₂ WLTP y de partículas RDE".

El impacto de la caída de las ventas en el conjunto de la Unión Europea, que se contrajo el 7,3 por ciento en octubre en término interanuales, frenó la salida de vehículos de las plantas españolas. Por ese motivo, según valora Anfac,

"el crecimiento de la producción tiene especial valor, porque resalta la capacidad de adaptación de las fábricas españolas a los nuevos procesos pese a las dificultades y cierres que varias de las plantas han tenido que atravesar para acomodarse a la nueva homologación y demanda".

Al mismo tiempo, la patronal se muestra optimista al señalar que "la subida de la exportación permite apuntar una próxima recuperación, aunque moderada, de las matriculaciones en los principales mercados europeos".

La producción de vehículos aumenta de forma generalizada en todos los segmentos, especialmente en los todoterreno, furgonetas e industriales ligeros, como viene impulsándolo a lo largo del curso. Por el contrario, la fabricación de furgones se ralentiza un 10,5 por ciento mientras que los tractocamiones se fre-

nan de forma notable con una caída de la producción del 69,4 por ciento. Por su parte, la fabricación de turismos muestra un repunte interanual del 1,5 por ciento.

TODOTERRENOS, AL ALZA

Según informa la patronal de los fabricantes en su nota correspondiente a octubre, "la producción de turismos ha registrado crecimiento, con 191.070 unidades ensambladas". En este último caso, las fábricas españolas construyeron en los diez primeros meses del año un total de 1.896.676 turismos, lo que representa un 1,5 por ciento más que en el mismo periodo de 2017.

bida de 1,5 por ciento, hasta las 475.573 unidades ensambladas.

La exportación de vehículos en octubre alcanzó los 202.816 vehículos, con un alza del 1,5 por ciento frente al mismo mes de 2017, por lo que "recupera la tendencia al alza perdida en los dos meses anteriores", según Anfac.

Asimismo, cruzaron las fronteras españolas un total de 163.249 turismos, un 3,2 por ciento más que en el mes de octubre del año pasado. Además, se exportaron 34.499 vehículos comerciales e industriales, lo que supo-



"Respecto a los todoterreno, se han ensamblado 5.334 unidades, un 14,3 por ciento más, lo que supone un acumulado de 44.047 unidades en lo que llevamos de año, un 11,3 por ciento de crecimiento".

Los vehículos comerciales e industriales evolucionan a ritmo moderado, ya que la producción de este segmento mejoró el 1,15 por ciento en comparación con el mismo mes de dos meses atrás, entonces con 50.041 unidades producidas. En el acumulado del año, la fabricación de estos vehículos registró una su-

La producción cede el 1,7% en octubre

PRODUCCIÓN EN ESPAÑA 2018					EXPORTACIÓN ESPAÑOLA 2018				
CCAA	OCTUBRE		ENERO - OCTUBRE		CCAA	OCTUBRE		ENERO - OCTUBRE	
	UNIDADES	% 18/17	UNIDADES	% 18/17		UNIDADES	% 18/17	UNIDADES	% 18/17
Automóviles turismo	191.070	1,49	1.896.676	1,54	Automóviles turismo	163.249	3,22	1.601.893	3,19
Todoterrenos	5.334	14,37	44.074	11,31	Todoterrenos	5.068	12,52	42.328	12,13
Veh. Comerciales e industriales					Veh. Comerciales e industriales				
Comerciales ligeros	25.591	14,86	227.442	5,19	Comerciales ligeros	21.431	4,93	191.431	-1,03
Furgonetas	19.457	-10,46	201.144	0,21	Furgonetas	10.919	-12,16	118.994	0,38
Industriales ligeros	3.382	19,17	31.319	8,25	Industriales ligeros	1.553	-25,94	12.720	-20,53
Industriales pesados	1.077	22,95	8.936	-2,38	Industriales pesados	361	-50,68	3.066	-52,80
Tractocamiones	534	-69,40	6.732	-50,51	Tractocamiones	235	-82,76	2.772	-65,97
Comerciales e Industriales	50.041	1,15	475.573	1,48	Comerciales e Industriales	34.499	-6,88	328.983	-3,98
Total vehículos	246.445	1,67	2.416.296	1,69	Total vehículos	202.816	1,55	1.973.204	2,09

Fuente: Anfac.

elEconomista

ne un descenso del 6,8 por ciento, una bajada más moderada que en meses anteriores de este año. Respecto al acumulado de los diez primeros meses del año, las fábricas españolas han exportado 1.973.204 automóviles desde España (un 2 por ciento más) de los que 1.601.893 unidades corresponden a turismos (con un ascenso del 3,2 por ciento) y 328.983 unidades a vehículos co-

merciales e industriales, con una caída en los diez primeros meses del 4 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior.

INCERTIDUMBRE

Las incertidumbres en torno al abastecimiento de motores lastran las plantas de Seat en

Landaben (Pamplona) y Martorell (Barcelona), conscientes del tapón que puede producirse derivado del nuevo ciclo de homologación de emisiones WLTP. De esta forma, los sindicatos de la compañía española cuestionan la viabilidad de la puesta en marcha del

tercer turno de la línea de producción del modelo León en la planta catalana y que esta se retrase a septiembre de 2019 debido a la falta de motores. "No podía garantizar un turno completo a capacidad de 900 coches al día que está pretendiendo esa línea. Por lo tanto, lo que han hecho ha sido descartar el crecimiento del tercer turno ahora en enero y lo trasladan a septiembre", según indicaron fuentes sindicales a EP. Las mismas fuentes apuntan que, por ahora, "no se contratará a nadie y se retrasará la conversión de cerca de 300 trabajadores a indefinidos, que seguirán cubriendo bajas y reducciones de jornada". En Navarra, Volkswagen ha anunciado su intención de cerrar los días 30 de noviembre y 4, 5 y 7 de diciembre por el mismo problema en el suministro de motores diésel. La dirección ha indicado a los sindicatos que con los referidos días podría ser suficiente, aunque sin comprometerse en el asunto.





Citroën presume de juventud en su 60 cumpleaños en Vigo

La marca francesa del grupo PSA se ha hecho sexagenaria en Galicia tras producir más de 13,4 millones de vehículos de 35 modelos diferentes. Ahora presume de experiencia, pero también de un futuro prometedor como 'Fábrica Excelente' líder en el mundo a golpe de tecnología y buen trabajo. Por Antonio Lorenzo

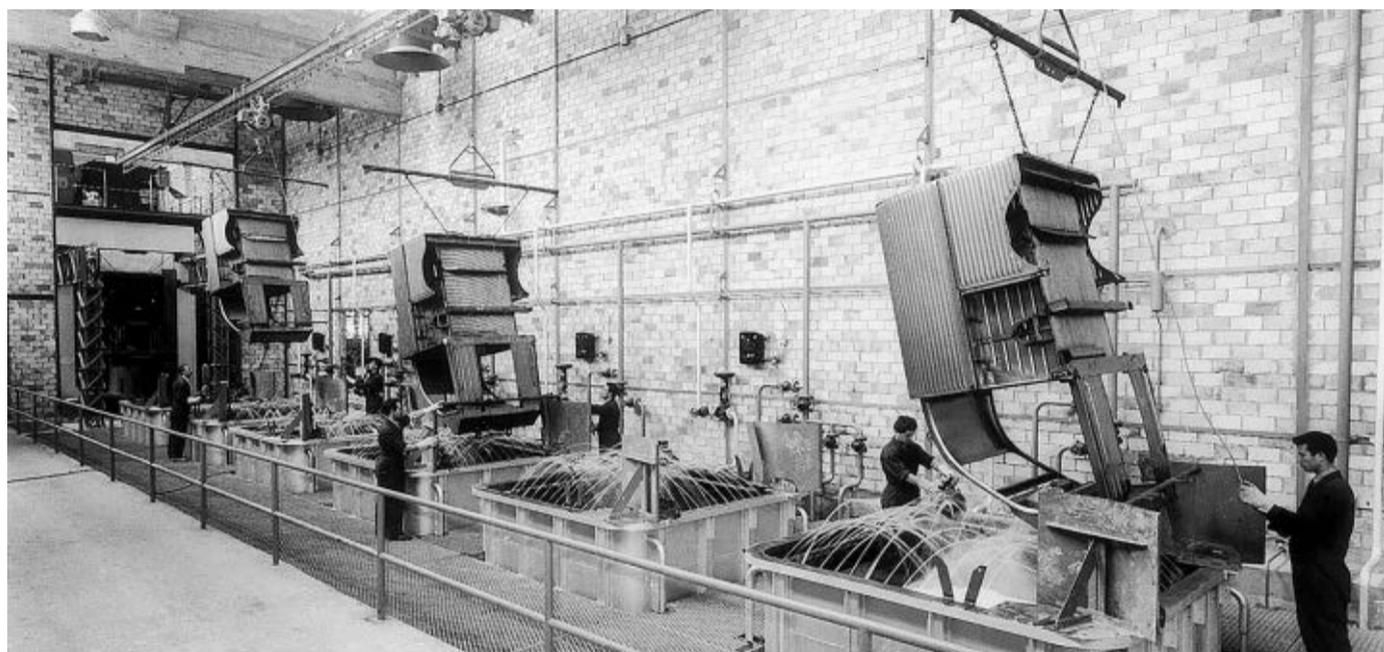
La perrita Laika acababa de perderse por el espacio, Elvis Presley hacía la mili y Fidel Castro prometía en Sierra Maestra que triunfaría su revolución. En aquella primavera de 1958 la Comunidad Económica Europea cumplía sus primeros meses de vida y un joven estadounidense de 14 años, Bobby Fischer, comenzó a labrar su leyenda sobre los tableros de ajedrez.

De todo ello han pasado 60 años, los mismos que celebra Citroën en Vigo. Desde entonces, el balance feliz incluye 35 modelos distintos, desde el primer Citroën AZU al último Opel Combo Life (K9), con más de 13,34 millones de vehículos salidos de su planta de Balaídos. La boda se firmó un 10 de abril de aquel año, cuando la compañía francesa descubrió en Galicia un terreno fértil para implantar una de sus fábricas más importantes en Europa. En la puja también participaron Cádiz y Barcelona, pero ninguna de ellas superó las fortalezas de la propuesta de Vigo.

"La existencia de la Zona Franca, un factor clave para la idea inicial de exportar furgonetas 2 CV a Marruecos; por el acceso a un puerto de primer nivel que permitía una conexión rápida con Francia y por la disponibilidad de una mano de obra cualificada, debido a la fuerza de la industria naval y a dos instituciones educativas prestigiosas: la Escuela de Artes y Oficios y la Escuela de Ingeniería Industrial". Todo animó a la multinacional francesa a colocar la primera piedra de lo que ahora se conoce como el Centro de Producción de Group PSA en Vigo.

REINVENCIÓN CONTINUA

Seis décadas después, la planta se ha convertido en una de las factorías más competitivas de Europa, gracias a su espíritu innovador y tecnológico. Durante este tiempo, la planta de Vigo ha sabido reinventarse, superar la crisis y ponerse al frente de todas las revoluciones. La última de ellas lleva el apellido 4.0, el que distingue a las empresas líderes comprometidas con su transformación digital.



NISSAN INTELLIGENT MOBILITY



Innovation
that excites

QUÉ MEJOR QUE UN BUEN LÍDER PARA CONDUCCIRTE AL ÉXITO



NISSAN QASHQAI. SIEMPRE EL PRIMERO.

No hay mejor forma de llegar al éxito, que ir acompañado de quien lidera todo un segmento, el de los crossovers. Disfruta ahora de su tecnología inteligente para conseguir una empresa capaz de llegar a todo.

NISSAN EMPRESAS
www.nissan.es/empresas



Enrique Lorenzana

Director comercial de Aston Martin Europa

Desde el pasado 1 de mayo, el español Enrique Lorenzana es el director comercial de Aston Martin Europa, teniendo a su cargo todos los países del Viejo Continente.

Lorenzana procede del grupo FCA, concretamente de Maserati, de donde ha dado el salto a la firma deportiva británica por excelencia.



José Miguel Aparicio

Director general de Audi

El madrileño José Miguel Aparicio está protagonizando una de las carreras más sonadas en las altas directivas del motor en España, pues tras su exitoso paso por la dirección general de Skoda, ha asumido este mismo año la dirección de Audi. Lleva en el grupo Volkswagen desde 2010.



Javier Arias

Director general de Bentley

Javier Arias, uno de los nombres fundamentales en los últimos años en el mundo de la comunicación y la dirección del motor en España. Es el "hombre de Bentley" en nuestro país. Arias también atesora una amplia experiencia como director de comunicación de Bergé.



Jaime Gorbeña

Presidente de Bergé Automoción

Gorbeña está al frente de Bergé Auto, la mayor importadora de coches de nuestro país, con marcas de la talla de Mitsubishi, SsangYong, Subaru, etc. El Grupo Bergé es uno de los mayores "holdings" españoles, con cerca de 5.000 empleados en diversidad de campos empresariales.



Guenther Seemann

Presidente de BMW España y Portugal

Otro de los "CEOs importados" de la industria del automóvil en nuestro país es Guenther Seemann, quien ocupa el primer sillón de la cúpula del grupo BMW en nuestro país desde octubre de 2013. Antes, ocupó el mismo cargo en Australia, Oriente Medio y China.



Pablo Puey

Director general de Citroën

El director general de Citroën en España es Pablo Puey, quien reporta directamente al presidente de PSA en nuestro país, Christophe Mandon. Ocupa el cargo desde enero de 2015, un periodo muy "movido" principalmente con la "disgregación" de la marca DS, que ya vuela sola en PSA.



LOS 40



Borja Sekulits

Director general de DS Automóviles España y Portugal

Un año acaba de cumplir Borja Sekulits al frente de la "nueva" firma DS. Un periodo realmente intenso, pues ha supuesto la "puesta de largo" de la firma, que ha salido del regazo de Citroën y se ha lanzado al mercado con alas independientes con el lanzamiento del DS7 Crossback.



Víctor Sarasola

Consejero delegado de FCA Spain

Desde el pasado mes de abril, el barcelonés Víctor Sarasola es el consejero delegado de Fiat Chrysler Automobiles Spain, la filial española de FCA. Antes, había ejercido unos meses como director general de Alfa Romeo y Jeep España. También fue director de ventas de Volkswagen.



Gerardo Pérez Giménez

Presidente de Faconauto

En junio de 2017 Gerardo Pérez Giménez fue nombrado presidente de la Federación de Concesionarios de la Automoción (Faconauto). Su carrera siempre ha estado vinculada a la distribución y reparación de vehículos. Es presidente de Japemasa, distribuidor de Renault y Ford en Jaén y Granada.



Alberto de Aza

Director general de Fiat y Abarth

Coincidiendo con el nombramiento de Víctor Sarasola como consejero delegado de FCA Spain, Alberto de Aza accedió por segunda vez a la dirección general de las marcas del grupo Fiat y Abarth, en sustitución del propio Sarasola. Antes de FCA, también desarrolló su actividad en Man y Kia.





Jesús Alonso

Presidente de Ford España

Un hombre de Ford "de toda la vida", pues ingresó en la firma americana en 1987, el madrileño Jesús Alonso ocupa la presidencia de la filial española desde 2016, cuando sustituyó a una leyenda en la firma, José Manuel Machado. Alonso también fue consejero delegado de Jaguar-Land Rover.



Lorenzo Vidal de la Peña

Presidente de Ganvam

Cuando se cumple un año de la llegada de Lorenzo Vidal de la Peña a la presidencia de la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor (Ganvam), el empresario cántabro ha sido reelegido en las últimas fechas como presidente de la CEOE en su comunidad autónoma.



Francisco Pérez Botello

Presidente de Volkswagen Group España Distribución

Tras pasar por la presidencia de Ford España entre 2007 y 2010, y por la dirección general de Volkswagen entre 2011 y 2014, en ese año Pérez Botello pasó a ocupar la presidencia del Grupo Volkswagen en España. Un mandato desde luego muy "movidito" que mira ahora al futuro electrificado.



Marc Serruya

Presidente de Honda Automóviles España

Marc Serruya, que pertenece a Honda desde 1990, cumple ahora su tercera "temporada" al frente de la filial española del gigante japonés de la automoción. Llegó a la presidencia en febrero de 2016, en sustitución de Yuka Konishi, en la nueva política de la compañía de hacer valer sus activos europeos.



Leopoldo Satrústegui

Director general de Hyundai España

"Polo" Satrústegui, uno de los nombres más conocidos en el mercado español del motor, accedió a la dirección general de la firma coreana en 2014. En estos cuatro años, este madrileño ha comandado en primera persona el gran ascenso de una marca que lo está haciendo muy bien a todos los niveles.



Agustín Álvarez de las Asturias

Consejero delegado de Infiniti España

Otro de los "mandamases" de marcas en España que lleva poco tiempo en el cargo es Agustín Álvarez de las Asturias, máximo mandatario de la filial de Nissan en España desde 2016, a la que llegó tras varios años de experiencia en Chrysler-Jeep, Cadillac, Corvette, Hummer o Subaru.



PRINCIPALES DEL MOTOR EN ESPAÑA

Son los grandes "capos" del mercado del motor en nuestro país. La mayoría de ellos al frente de las marcas, y algunos de ellos comandando las diferentes asociaciones de fabricantes. Muchos de ellos son auténticos nombres propios de la historia presente de la automoción en España. Otros acaban de llegar a un mercado que, sin duda, se transforma a cada nuevo modelo, a cada nueva propulsión, a cada nueva carrocería. Suya es la difícil misión de equilibrar un mercado que está viviendo verdaderos "vuelcos" en los últimos años... y los que quedan por venir. Hablamos de los presidentes, directores generales o diversos cargos que tienen la responsabilidad de triunfar en un mercado que se presenta tan apasionante como los últimos años. **Por Miguel Ángel Linares**



Luis Antonio Ruiz

Presidente y consejero delegado de Jaguar-Land Rover

Uno de los veteranos en este reportaje es sin duda Luis Antonio Ruiz, que dirige los destinos de Jaguar-Land Rover en España desde el año 2010. En esta casi década, las ventas de las dos marcas se han triplicado. Y lo que le queda, con Jaguar en pleno "asalto" al segmento SUV con los E, F e I-Pace.



Paulo Carelli

Responsable de Ventas de Jeep y Alfa Romeo España

Dentro de la profunda reestructuración que vivió el Grupo FCA en España la pasada primavera, a Paulo Carelli le tocó en suerte la responsabilidad de ventas de Alfa Romeo y Jeep en España y Portugal. Carelli pertenece al equipo comandado por el consejero delegado de FCA, Víctor Sarasola.



Eduardo Divar

Director general de Kia Motors Iberia

Otro de los nombres imprescindibles en la escena española del motor en los últimos años, Eduardo Divar, sustituyó la pasada primavera a Emilio Herrera en la dirección de Kia, tras el "viaje" de este a las más altas esferas de la compañía en Europa. Divar fue en su día director de Tata Motors.



Leonardo Carluccio

Director de Lexus España

El argentino (de Buenos Aires) Leonardo Carluccio cumple ahora su segundo año al frente de la filial de Toyota, grupo al que pertenece desde hace casi 15 años. Dentro de la buena trayectoria de la compañía en los últimos años, su gran objetivo es llegar a las 10.000 ventas en el año 2020.





José María Terol

Presidente y CEO de Mazda España



Camino va Chema Terol de su séptimo año al frente de la filial española de la japonesa Mazda. Un periodo muy importante, en el que primero hubo que salir de la crisis y luego acometer las grandes reformas, a muchos niveles, que está viviendo el mercado. Y Mazda, siempre en primera fila.



Roland Schell

Presidente de Mercedes-Benz España



La incorporación más sonada en este año 2018 que empieza a languidecer es sin duda la del alemán Roland Schell a la presidencia de la filial española de Mercedes-Benz. Experiencia "europea" desde luego tiene, pues antes de llegar aquí ocupó la dirección general de turismos en Francia y en Italia.



Juan Pablo Madrigal

Director general de Mini España



La cabeza visible de una de las firmas automovilísticas más reconocidas del mundo en España es el mexicano Juan Pablo Madrigal. Con más de 20 años de experiencia en el Grupo BMW, Madrigal, ingeniero electrónico por la Universidad de México, también ha trabajado en China y Alemania.



Jorge Belzunce

Director general y CEO de Mitsubishi España



Dos años lleva también Jorge Belzunce al frente de los destinos de Mitsubishi en España. Licenciado en Derecho por la Complutense de Madrid, Belzunce ha desarrollado toda su carrera profesional en el mundo del motor, con experiencia en Rover, Subaru, SsangYong, Hyundai, Infiniti, etc.



Marco Toro

Consejero director general de Nissan Iberia



El italiano (y muy "tiffoso" del Nápoles) Marco Toro, rige los destinos de Nissan Iberia desde el verano de 2013. Un periodo sin duda fructífero para la firma japonesa, en plena resaca por un lado del tremendo éxito que supuso el Nissan Qashqai, y por otro por un mercado que no deja de moverse.



Jorge Tomé

Director de Opel para España y Portugal



Opel protagonizó el año pasado uno de los "traspasos" más sonados del mercado de la automoción, al "fichar" por el Grupo PSA. En España, esa transición tan motivadora le ha caído en suerte a Jorge Tomé, que para ello dejó la dirección de Peugeot en España y Portugal.



Hèléne Bouteleau

Directora de Peugeot España y Portugal



El verano pasado fue sin duda "movidito" en la filial española del Grupo PSA en nuestro país. Hèléne Bouteleau, graduada en la Escuela de Finanzas y Economía de Lisboa, forma parte del Grupo desde 2000. Llegó al cargo desde la dirección de finanzas de PSA en el Reino Unido.



Tomás Villén

Director general de Porsche Ibérica



En el año 2014, Tomás Villén cambió los Seat por los Porsche, siempre dentro del Grupo Volkswagen, y desde entonces dirige los destinos de la filial española de la mítica firma alemana. Su amplia experiencia en el mundo del motor incluye cargos en Peugeot, Smart, Rover y Land Rover, entre otros.



Christophe Mandon

Director general de PSA



Uno de los grandes "mandamases" del motor en España es sin duda el francés Christophe Mandon, que desde 2015 dirige los destinos de la filial española del conglomerado francés, tras sustituir en el cargo a Rafael Prieto. Mandon ha ocupado puestos en PSA en Italia, Turquía y Holanda.



José Vicente de los Mozos

Presidente de Renault España



El vallisoletano José Vicente de los Mozos no solo es el máximo mandatario del Grupo Renault en España, sino que ahora atraviesa el ecuador de su mandato en la Asociación Española de Fabricantes de Vehículos (Anfac), además de vicepresidente de Fabricación y Logística del consorcio Renault.



Mikel Palomera

Director general de Seat España



La mano derecha del presidente de Seat a nivel mundial, Luca de Meo, es director general de la firma española desde 2012. Un periodo sin duda fructífero para la firma del Grupo Volkswagen, pues no solo ha entrado con éxito en el mercado de los SUV, sino que ha lanzado también la firma Cupra.



María Helena Antolín

Presidenta de Sernauto



La Asociación Española de Proveedores de Automoción (Sernauto) cuenta con María Helena Antolín como presidenta desde 2016. Una de las directivas más reconocidas en el mundo del motor, es vicepresidenta del Grupo Antolín, tercer proveedor global de interiores para automóvil.



Fidel Jiménez de Parga

Director general de Skoda España



El 1 de enero pasado, Fidel Jiménez de Parga pasó de la dirección general de Volkswagen Vehículos Comerciales al mismo cargo en Skoda, la firma checa del grupo alemán. Este barcelonés tiene una dilatada trayectoria en el mundo del motor, con más de un cuarto de siglo en el Grupo Volkswagen.



Alberto Olivera

Gerente de Ventas y Marketing de Smart



En mayo de 2015, Alberto Olivera se incorporó a la gerencia de ventas y marketing de Smart en España. Allí, en el corazón de la firma de microcoches de Mercedes-Benz, Olivera ha colaborado en la transformación al mundo eléctrico de los muy reconocibles modelos de Smart. Y lo que les queda.



Pedro Cabeza

Presidente de SsangYong y Subaru España



Uno de los nombres más reconocidos dentro de Bergé Automoción, el mayor importador automovilístico español, es sin duda el de Pedro Cabeza, que en estos momentos ocupa la doble presidencia de las marcas Subaru y SsangYong, ambas en pleno proceso de expansión en el mercado.



Juan López Frade

Presidente de Suzuki Motor Ibérica



Hace un año, el 1 de noviembre de 2017, Juan López Frade se convertía en el primer presidente español de Suzuki Motor Ibérica. López Frade se convertía así en el máximo responsable de la marca japonesa en España, Portugal y Andorra para vehículos de cuatro ruedas, y España y Andorra para dos.



Jorge Milburn

Responsable de Tesla para España y Portugal



Uno de los cargos más "observados" en el mercado español es el de cabeza de la marca más de moda en los últimos tiempos: Tesla. El "honor" le corresponde a Jorge Milburn. Pero antes, Milburn había prestado sus servicios en empresas como Marcus Evans, Startup Networks o JLL.



Agustín Martín

Presidente y CEO de Toyota España



El actual presidente y CEO de Toyota España, Agustín Martín, es otro de los grandes directivos españoles del motor con un gran reconocimiento en Europa. No en vano, Martín ejerce, desde el pasado 1 de enero, el cargo de vicepresidente de Toyota Mobility & Connected Car en Toyota Motor Europe.



Laura Ros

Directora de Volkswagen España



En estas fechas prenavideñas cumple cuatro años al frente de Volkswagen en España una de las pocas mujeres en puestos de alta directiva del mercado español. Laura Ros es también miembro del Comité Ejecutivo de la compañía, a la que pertenece desde 1997, y en la que ha ocupado varios cargos.



Germán López Madrid

Presidente de Volvo España



Este madrileño es uno de los "decanos" en las altas esferas de las marcas del mercado español, no en vano es presidente de Volvo desde el año 1997. Es también presidente de Aniam (Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas).



1. Tesla Model S



2. Jaguar i-Pace



3. Audi e-tron



4. Mercedes-Benz EQC

Objetivo: 500 kilómetros de autonomía

Las inversiones en electrificación ya se hacen notar. Las marcas empiezan a lanzar sus primeros modelos no dependientes de combustibles fósiles y la normativa WLTP habla de unas cifras más realistas. La tarea, ahora, es tratar de reducir el precio final y alcanzar una autonomía válida. Estos son los eléctricos más capaces que veremos llegar de aquí al año 2020. **Por Jorge Arenas**

1. TESLA MODEL S

Decir que Tesla 'democratizó' el coche eléctrico no sería del todo cierto puesto que sus productos no están precisamente al alcance de cualquier usuario, pero lo que sí está claro es que la firma americana ha logrado poner en el mapa antes que ninguna otra el vehículo de baterías como una realidad tangible. El Model S, a pesar de su veteranía, mantiene una estética muy bien vista, ofrece unas prestaciones de deportivo y su autonomía sobrepasa los 500 kilómetros en algunas versiones. Un ejemplo a seguir, no cabe duda, incluso a pesar de sus 110.000 euros de partida.

2. JAGUAR I-PACE

Todos los modelos recientes de Jaguar Land Rover son rompedores, así que el primer eléctrico del grupo no podía ser menos. SUV, pero con tintes deportivos. Eléctrico, pero emocionante. Así es el Jaguar I-Pace, un modelo de diseño peculiar, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos y de moverse con cierta soltura en entornos *offroad*. Su autonomía de 480 kilómetros lo convierte en una alternativa real para un

uso cotidiano. Su precio, que parte de 80.000 euros, lo sitúa en la parte media de los modelos premium equivalentes.

3. AUDI E-TRON

Recién salido del horno, el primer eléctrico 100% de Audi prepara estos días su llegada al mercado. Se trata de un SUV de aspecto muy real, nada futurista, que por tamaño se sitúa a mitad de camino entre el Q5 y el Q7. Sus dos motores eléctricos generan una potencia total de 408 CV y le permiten moverse con esa tracción integral que ya es seña de identidad en la marca de los cuatro aros. El Audi e-tron se distingue de la competencia por la ingente tecnología aplicada a la recuperación de energía. Buenas prestaciones, calidad y una autonomía de 400 kilómetros para este modelo que aspira a superventas.

4. MERCEDES-BENZ EQC

Rival natural del e-tron, este Mercedes es, también, el primer eléctrico puro de la estrella. Su potencia y sus pretensiones son las mismas que en el Audi, si bien puede recorrer una distancia ligeramente mayor (450 km)



5. BMW iX3

entre enchufe y enchufe. La batería que monta admite recargas de hasta 110 kW, lo que le permite alcanzar hasta el 80 por ciento de la capacidad en 40 minutos. En 2019 será una realidad.

5. BMW iX3

Es la versión eléctrica del X3, que llegará en 2020 para competir con sus rivales alemanes. Aunque pueda parecer que llega tarde, en realidad BMW ya lleva tiempo fiabilizando el tema eléctrico con modelos como el i3. El iX3 contará con un motor de 270 CV alimentado por una batería que, según los datos que hoy tenemos, alcanzará autonomías cercanas a los 400 km. Con cargadores potentes, media hora servirá para proseguir el camino con garantías. Este modelo es el primero de un plan de electrificación que seguirá incluyendo novedades hasta el año 2025.

6. PORSCHE TAYCAN

No había lugar a error: el primer eléctrico de Porsche tenía que ser espectacular. Y así ha sido: diseño innovador, varios niveles de potencia (entre 400 y 700 CV), una autonomía que supera holgadamente los 500 km, posibilidad de cargar su batería hasta el 80 por ciento en 15 minutos... Todo parece indicar que este deportivo puesto a punto en Nürburgring, y cuyo precio rondará los 100.000 euros, acabará despertando gran interés. El año que viene entra en producción.

7. TESLA ROADSTER

Y, sí, cuando ya parecía imposible superar determinadas cifras, llega Tesla para dar un puñetazo sobre la mesa más grande que el anterior. ¿Se acuerdan de aquel roadster que el año pasado fue lanzado al espacio con un maniquí a bordo, en un acto de pura locura de Elon Musk? Pues este es su sucesor, la nueva generación del Tesla Roadster, que viene cargado de argumentos que parecen de ciencia ficción, pero no lo son: de 0 a 100 km/h en 1,9 segundos, 400 km/h de velocidad punta, 1.000 kilómetros de

autonomía. En fin, de llegar a materializarse, podríamos estar ante el 'eléctrico definitivo', eso sí, con una factura de 250.000 euros.

8. HYUNDAI KONA EV

Poco a poco, volvemos a pisar la tierra con coches más mundanos como este Hyundai recién llegado al mercado que ofrece buenas prestaciones, practicidad en el día a día y una batería que, en el caso de la versión más potente (204 CV) alcanza los 482 km de autonomía. La versión menos potente (136 CV) parte de 37.500 euros. De este coche hablamos en profundidad en otras páginas de este suplemento.

9. KIA E-NIRO

El primo del Hyundai Kona se llama Kia Niro. A diferencia de la otra versión existente en el mercado, que cuenta con una motorización híbrida, en este caso lo que hay en sus entrañas es solo un motor eléctrico de más de 200 CV y una batería con capacidad suficiente para recorrer 450 kilómetros antes de volver a pedir enchufe. Con una estética diferenciadora y unas cualidades de rodadura muy buenas, aspira a convertirse en una opción planteable para un público amplio.

10. VOLKSWAGEN I.D.

Probablemente estemos ante la reedición del "coche del pueblo", una idea bajo la que nació la marca Volkswagen hace ya muchas décadas y que fue materializada en el Escarabajo, uno de los coches más prolíficos de la industria de la automoción hasta la fecha. El I.D. es un vehículo de tamaño Golf, es decir, compacto por fuera, pero que sin embargo esconde un interior propio de segmento superior. Esta es una de las ventajas que plantea la ausencia de motor de combustión, que resta mucho espacio. Su pretensión es alcanzar autonomías reales cercanas a los 500 kilómetros y llegar al mercado con un precio alineado con la expectativa del comprador medio.



7. Tesla Roadster



8. Hyundai Kona eléctrico



9. Kia e-Niro



6. Porsche Taycan



10. Volkswagen I.D.



¿Aprobarías hoy

¿Nos acordamos del día que hicimos el examen del carnet de conducir? Del práctico seguro (y más si no aprobamos a la primera), pero del teórico... eso ya es otra cosa. Lo sacáramos o no a la primera, la legislación vigente de la Dirección General de Tráfico deja un poco "en el limbo" aquellos conocimientos que adquirimos en su día en la autoescuela, y a no ser que perdimos todos los puntos y estemos obligados a un "curso de reciclaje"... se supone que la teórica es "pan comido", y que



01 ¿Para qué sirve el carril de deceleración?

- A Para que circulen los vehículos lentos.
- B Para adelantar por la derecha.
- C Para reducir la velocidad al salir de la autopista.



02 Circulando en moto, si la carretera se encuentra mojada, ¿cómo se debe tomar una curva?

- A Con un ángulo de giro más cerrado que si estuviera seca, disminuyendo la inclinación.
- B Con un ángulo de giro más abierto que si estuviera seca e inclinándose más.
- C Tratando de no inclinar demasiado la motocicleta y abriendo el ángulo de giro, si fuera posible.



03 Al descargar mercancías de un vehículo, ¿está permitido depositarlas en la acera?

- A Sí, siempre que no pasen peatones.
- B No, salvo que se señalice el lugar para evitar el peligro para los peatones.
- C No.



04 Para evitar ruidos excesivos e innecesarios en la conducción, se debe...

- A Circular con el tubo de escape libre.
- B Utilizar el claxon frecuentemente pero sin producir ruidos estridentes o notas musicales.
- C Cuidar de que el tubo de escape y el silenciador del vehículo estén siempre en buen estado.



05 ¿Debe facilitar el paso a una ambulancia que utiliza la señal luminosa pero no la señal acústica?

- A No, porque no circula en servicio urgente.
- B Sí, porque está advirtiendo que circula en servicio urgente.
- C No, porque si no utiliza la señal acústica se debe a que tiene suficiente espacio para pasar.



06 El conductor, ¿está obligado a hacer que los pasajeros mantengan la posición adecuada?

- A No.
- B Sí.
- C No, solo está obligado a cuidar la colocación de los objetos.



07 Para repostar carburante, ¿cómo se debe actuar?

- A Solo apagar las luces.
- B Parar el motor, apagar las luces, los equipos eléctricos y el móvil.
- C Solo parar el motor y poner la primera relación de marchas.



08 ¿Qué indica esta señal?

- A Prohibido el paso a vehículos con altura (incluida la carga) mayor a 3,5 metros.
- B Obliga a circular por el arcén a los vehículos con altura superior a 3,5 metros.
- C Vía obligatoria para vehículos con altura igual o mayor a 3,5 metros.



09 ¿Debe señalizarse un vehículo inmovilizado por avería en el arcén?

- A Sí, con la señal de emergencia del vehículo, los triángulos de preseñalización de peligro y, en su caso, con las luces de posición.
- B No, porque el vehículo no está en la calzada.
- C No, porque el lugar utilizado para inmovilizarlo es el apropiado para ese tipo de situaciones.



10 ¿Qué prohíbe la marca longitudinal discontinua amarilla?

- A La parada.
- B El estacionamiento.
- C Ambos.



11 Los dos primeros años con permiso, ¿cuál es la tasa máxima de alcohol?

- A 0,10 mg/l en aire espirado = 0,2 g/l en sangre.
- B 0,25 mg/l en aire espirado = 0,5 g/l en sangre.
- C 0,15 mg/l en aire espirado = 0,3 g/l en sangre.



12 ¿Cuándo está permitido utilizar las señales acústicas?

- A Cuando circulo por vías urbanas solamente.
- B Cuando circulo por cualquier vía en cualquier circunstancia.
- C Cuando quiero adelantar fuera de población.



13 ¿Qué sistema reduce el riesgo de bloqueo de las ruedas en caso de frenazo brusco?

- A El servofreno.
- B La tracción total.
- C El ABS.



14 Un cambio de rasante es:

- A Un tramo de vía donde hay un cambio de dirección.
- B Un lugar en el que se encuentran dos tramos de vía de distinta inclinación.
- C Un tramo de vía donde no se ve el ancho total de la calzada.



15 ¿Cuál es el factor de riesgo que influye en la mayor parte de los accidentes?

- A El factor vía y entorno.
- B El factor humano.
- C El factor vehículo.

el examen teórico?

nunca se nos olvidará. Craso error. En la mayoría de ocasiones, gente, conductores supuestamente expertos que llevan muchos años con el carnet en el bolsillo... no pasarían a la primera (y algunos a la quinta) los exámenes teóricos de la actualidad. Y para ello, hoy proponemos, con preguntas de los test de la DGT, que compitamos con nosotros mismos... y veamos si recordamos la teórica de la circulación. Para aprobar se permiten tres fallos como máximo. Por Miguel Ángel Linares



16 ¿Qué vehículos pueden circular por un carril abierto al sentido contrario en caso de atasco?

- A Todos los autorizados a circular por la vía.
- B Todos los que pueden circular a más de 60 km/h.
- C Los turismos sin remolque y las motocicletas.



17 Es obligatorio finalizar un adelantamiento...

- A Incorporándose al carril derecho a la mayor velocidad posible.
- B Únicamente señalizando el desplazamiento lateral.
- C Incorporándose al carril de forma gradual sin obstaculizar.



18 En esta situación de aglomeración, ¿podrá circular por el arcén?

- A No, está prohibido.
- B Sí, si tiene prisa.
- C Sí, para descongestionar el tráfico.



19 En un túnel con un carril para cada sentido de circulación, ¿está permitido adelantar?

- A Sí, cuando no haya señales que lo prohíban.
- B No.
- C Sí, si hay suficiente visibilidad.



20 Las lámparas de xenón...

- A Aumentan la fatiga ocular del conductor.
- B Mejoran la iluminación de la vía y reducen la fatiga ocular del conductor.
- C Iluminan peor la vía, pero reducen la fatiga ocular del conductor.



21 La persona que conduce bajo los efectos de las drogas...

- A Pone a todos los que le rodean en un grave riesgo de accidente.
- B Solo pone en riesgo su propia vida.
- C Asume menos riesgos.



22 En una vía interurbana sin zona peatonal, ¿por qué lado deben circular los peatones?

- A Por su izquierda.
- B Por su derecha.
- C Indistintamente, por cualquiera de los dos lados.



23 En una glorieta regulada solo por esta señal, ¿quién tiene prioridad de paso?

- A Siempre el vehículo que tenga libre su derecha.
- B El vehículo que pretende acceder a la glorieta.
- C El vehículo que se encuentra dentro de la calzada circular.



24 Las marcas viales de color blanco, ¿tienen el mismo significado que las señales verticales?

- A Sí.
- B No, en ningún caso.
- C No, salvo las señales de "Ceda el paso" y "Stop".



25 Fumar mientras se conduce...

- A Está prohibido.
- B Es recomendable, porque ayuda a mantener la atención.
- C No es recomendable, porque puede afectar a la atención en la conducción.



26 ¿Qué síntomas nos avisan de que estamos fatigados?

- A La sensación de euforia.
- B Suele aumentar el número y la duración de los parpadeos y la visión puede volverse borrosa.
- C No realizar movimientos en el asiento, ni cambios de postura.



27 Para comprobar la presión de inflado, ¿cómo deben estar los neumáticos?

- A Fríos.
- B Calientes.
- C Fríos o calientes, es igual.



28 ¿Cómo debe sentarse el pasajero de una motocicleta?

- A De cualquier forma, siempre que vaya cómodo.
- B A horcajadas y con los pies apoyados en los reposapiés laterales.
- C A horcajadas entre la persona que conduce y el manillar de dirección.



29 En condiciones de niebla espesa deberá...

- A Llevar encendida la luz antiniebla delantera solamente.
- B Moderar la velocidad.
- C Circular por el arcén.



30 En esta zona con línea amarilla en zig-zag, ¿qué está prohibido?

- A Estacionar.
- B Parar.
- C Parar y estacionar.



Qué les falta a los navegadores para ser perfectos

Sin duda, los navegadores han sido una de las novedades tecnológicas más impresionantes de los últimos años en el mundo de la automoción. Han mejorado mucho desde su nacimiento, pero... ¿qué les falta? Por Miguel Á. Linares

Llevan ya dos décadas con nosotros. Al principio nos pareció el invento del siglo, eso de tener un asistente virtual en el cuadro de mandos del coche que nos indicara, en pantalla y por voz, por dónde ir hasta nuestro destino. De aquellos "mamotretos" que nos liaban más que nos guiaban a los navegadores de hoy en día va un mundo, pero... ¿tienen margen de mejora?

Por supuesto que lo tienen. A día de hoy, el navegador puede ser un elemento muy importante a la hora de adquirir un vehículo, y no todos los coches, sean de la gama que sean, tienen los mismos navegadores. Evidentemente, los segmentos altos empiezan a ofrecer, de serie o como opción, auténticos "cuadros interestelares", con pantallas dobles o hasta triples, repletas de mapas, imágenes, lucitas, botones... que hacen sin duda más fácil la conducción. Pero por fortuna no hace falta gastarse más dinero en el coche que en un piso para disponer de

un navegador muy útil, muy fiable y, sobre todo, que no nos haga perdernos.

¿Cuáles son los fallos de los navegadores de hoy en día? Para empezar, algunos diseños son ciertamente delirantes, con espacios muy vacíos en las pantallas... y sin embargo con unos números minúsculos, que en ocasiones informan de datos importantes (como por ejemplo cuántos kilómetros faltan hasta nuestro destino) y que nos obligan a desviar la atención de lo único que importa, la carretera.

Otro de los elementos a mejorar en algunos navegadores es la manejabilidad de las operaciones. Por ejemplo, en algunos sistemas hace falta casi tener una ingeniería en Harvard para, simplemente,

cancelar las indicaciones vocales. Las cuales, por otra parte, en algunos momentos se hacen muy "pesadas". Algunos GPS te marcan la maniobra a realizar, por ejemplo en una rotonda, hasta en tres ocasiones, con las consiguientes interrupciones en la música o el programa de radio que estemos escuchando (no solo el piloto, sino los pasajeros).

Lo mismo ocurre a veces cuando nosotros (mal hecho, y además prohibido) o nuestro copiloto se aventura a tocar la pantalla para activar algún orden o comando. Otro craso error. Las pantallas táctiles, en su mayoría, entran en crisis si tocamos el mapa, y luego necesitamos, una vez parados, mirar las instrucciones para intentar reestablecer nuestra ruta.

Y hablando de indicaciones, está claro que en demasiadas ocasiones somos nosotros más veloces que la tecnología, pues no pocas veces la indicación de desviarnos, o coger la salida de una rotonda, llega... cuando ya nos la hemos pasado. Con el consiguiente cabreo.

¡IMAGEN REAL YA!

Todo ello sería más fácil cuando los navegadores puedan por fin mostrar imagen real (es decir, planos y mapas en estilo "Google Maps"), y podamos incluso identificar algún elemento (un árbol, una señal, un portal...) que nos ayuda a tomar siempre la dirección correcta. Tiempo al tiempo.

¿Y qué decir de las actualizaciones? En plena era "online", los navegadores de los coches van varios pasitos por detrás, cuando muchos siguen basados en mapas grabados en tarjetas o discos duros que se quedan obsoletos en solo unos meses. La conectividad aún no es total en los coches. Pero vamos mejorando.

Los navegadores son cada vez mejores, pero siguen estando lejos de la excelencia 'online' que reclaman

3ª Edición
la **tapa & pincho**
de
elEconomista.es

*elEconomista.es organiza
la 3ª Edición del
concurso la tapa & pincho*



*4 de diciembre
Museo del traje de Madrid*

Patrocina:



Organiza:

elEconomista.es

El Fiat 500 Collezione está disponible como berlina con techo solar de serie y en versión convertible con capota blanda de color gris. El motor gasolina E6D: 1.2 de 51kw (69 CV), también disponible con cambio robotizado Dualogic y levas.



El estilo de vida en general, y la moda y los accesorios en especial cada vez mandan más en el tema de la automoción, ipese a quien le pese! No es el momento de plantear una discusión sobre las limitaciones que se plantean a la hora de vender un coche en la actualidad, sino entender, o al menos valorar, que un coche también puede ser un complemento (aunque muy caro), porque un coche, ahora, antes y siempre, nos complementa. Y aunque no es cuestión de pensar que el Fiat 500 es el primer coche que se comercializa como coche-accesorio para el público masculino, sí que se publicita como tal. Para hacer un poco de historia hay que dar marcha atrás en el calendario hasta hace poco más de una década, que es justo cuando aparece el primer Fiat 500 "de colección", el '500 by Diesel'. Un coche que respondía a una necesidad muy real: la tendencia son coches grandes tipo SUV, pero a su vez la conducción puede ser egoísta y más "preciosista". Once años después, Fiat sigue apostando por esta idea con ediciones especiales de coches para un público urbano que les gusta conducir, casi un "rara avis", y que disfruta de la mejor estética

Un excelso 'giro' de colección por Italia

Fiat se pone de moda con el 500 Collezione, un coche de pasarela para los que exigen tanto en su coche como en su vestuario. Y es que el 500 ya se atreve a salirse del asfalto y subirse a las mejores pasarelas. **Por Miguel Bañón Penalba**

tanto fuera como dentro del automóvil. Por esta pasarela virtual de coches "moda" han pasado pequeñas joyas como el 500C by Gucci (2011) o el 500 Riva (2016), hacia un total de 30 ediciones que culminan hasta ahora en este Fiat 500 Collezione hasta ahora.

CUESTIÓN DE ESTÉTICA

Para conocerlo de primera mano qué mejor que viajar hasta la ciudad de la moda mundial, un entorno perfecto para un lanzamiento muy especial.

Milán es conocida por ser la capital económica de Italia, una ciudad frenética y no especialmente agraciada. La ciudad lombarda poco tiene que ver con el sur de la bota, ni siquiera con la capital; pero

siempre ha ido por libre. Y mientras que muchas de las ciudades de Italia se regocijan en el pasado (lo cual es loable con todo el patrimonio histórico que tienen), Milán vive el presente a ritmo de crear las tendencias con carácter mercantil que el resto del universo adora, y el epicentro de todo esto se llama "La Rinascenza". Este centro comercial definitivo para los que disfrutan comprando moda de calidad parece un marco natural para un vehículo como el Fiat 500 Collezione. Entre las propuestas de Dolce & Gabbana, Trussardi, Etro o Prada, este coche brilla con toda naturalidad. Luca Napolitano (director general de Fiat) presentó el coche ubicándolo en el tiempo y en el espacio: "La del Fiat 500 es una verda-

dera historia de éxito. Es el coche que en 60 años ha llevado un poco de Italia a las calles del mundo, convirtiéndose en el vehículo Fiat más global de todos." Y como Italia es moda y Fiat son coches: estaban condenados a entenderse.

LUJO PARTICULAR

El coche es un pequeño espectáculo digno de una ciudad como Milán y es un perfecto compañero de viaje en una urbe moderna. Las calles estrechas y empedradas son su hábitat natural, pero su garra y potencia son perfectas para descubrir esta población como sólo los milaneses saben: sin tonterías y a tu aire. Para identificar el carácter del coche se ha creado una ruta que se identifica con



su refinada carrocería y su exquisito interior. Esa ruta Fiat 500 Collezione no sólo incluye lo que podemos identificar como la perfecta sinergia entre moda y turismo. Nunca está de más revisar esos tópicos como la famosa Via Montenapoleone con las mejores tiendas de lujo o Via Manzoni, con su impresionante universo Armani, que incluye más de una decena de tiendas, y espacios de restauración que llevan el nombre del diseñador y hasta un hotel. Pero el "giro" Collezione también ofrece descubrimientos muy recomendables. Por ejemplo el Museo de la Moda en el Palazzo Morando para iluminarse sobre la evolución de la estética a través de los siglos y entender cómo influye esto en el diseño de un coche como este. O el taller del diseñador Antonio Marras, un hombre que trabaja la combinación de colores de una manera muy similar a como funciona en el "Collezione" el bitono "Brunello", una combinación

contrastante de Granate Opera y Gris Carrara (el coche también está disponible en los colores de un solo tono Burdeos Opera, Gris Carrara y Negro Vesuvio). Aunque quizás, el "pit stop" más interesante del tour es el Showroom de Rossana Orlando, una rareza en el competitivo mundo de la decoración con una selección de piezas de todos los precios cuya idea final es elevar

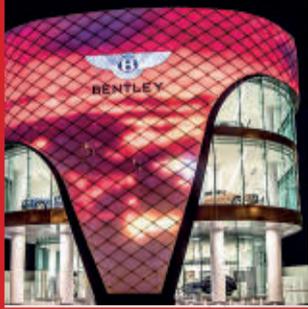
cualquier espacio de hogar o comercial a un nivel superior gracias a la originalidad.

CARRUSEL DEL ÉXITO

A los finales de una desfile de moda se les llama "carrusel". Es cuando los modelos dan la última vuelta a la

pasarela y terminan saludando al público con el diseñador o diseñadores de turno. Y el Fiat 500 Collezione quiere jugar en esa liga. La idea es ser un producto a la moda y que se valore al vehículo por el esfuerzo que hay en cada propuesta de temporada (esta tiene una marcada tendencia otoñal) y que puede y debe cambiar como las temporadas en moda, como las "colecciones". ¿Cómo será el Fiat 500 la próxima primavera?





BENTLEY

La manera que tiene una firma de coches de lujo de declinar su faceta como marca global es a través de espacios como este de Dubai con un diseño tan increíble.



PORSCHE x BOSS

A partir de marzo la incorporación de Porsche a la Formula E tendrá a Hugo Boss como su mejor aliado estético vistiendo al equipo y con el lanzamiento de esta colección cápsula donde el cuero y la lana en los colores Porsche son los grandes protagonistas.



PEUGEOT

El 508 está de moda y para vivir su experiencia total, Peugeot Design Lab ha creado esta colección de equipaje en cuero con detalles en Alcántara.



CUPRA

La nueva marca de Seat, testosterona y diseño a partes iguales, logra que la familia crezca con mucho estilo desde el primer momento con gafas, bolsos...



DS

Ese toque tan "parisienne" de los pioneros de la sinergia entre moda y motor es tan real que se respira en sus DS Stores, boutiques de altos vuelos.

BMW

BMW Lifestyle ha llevado su marca a la moda con una oferta que va desde lo más elegante a lo más divertido pasando por looks deportivos de golf y náutica, y piezas relojeras.



El Ford GT, en una de las carreteras más bellas del mundo, la "Atlantic Road", en Noruega.



El viejo continente tiene una magia desconocida que los viajeros más aguerridos pueden conocer tan sólo si dirigen sus pasos más allá de las concentraciones turísticas de las que todos hablamos o alguna vez hemos visitado, pero es importante saber que también oculta secretos para los enamorados del motor que no tienen apenas que ver con lo ordinario. Y este es el leitmotiv de una gran iniciativa de Ford: conocer a través de sus coches más icónicos unos recorridos desconocidos para la mayoría y en el que el turismo "a lomos" de un vehículo excepcional se convierte en co-protagonista (junto al entorno espectacular) de una experiencia única para todos los sentidos. La idea se traduce en videos accesibles para todos en YouTube donde la majestuosidad y/o peculiaridad del entorno se convierte en el aliado perfecto para mostrar la pasión de conducir un Ford.

De los 13 videos, presentados por el venerado periodista del motor Steve Sturcliffe, EcoMotor ha elegido tres puntos

Ford, en las mejores carreteras de Europa

Poner a prueba a coches con personalidad propia para el mayor disfrute de la mejor conducción es lo que logra Ford con la búsqueda de las mejores vías de nuestro continente. Pero no sólo se buscan las emociones más fuertes: las vías también tienen que ser distintas, divertidas y hasta que tengan una gastronomía reseñable. **Por Miguel Bañón Penalba**

de interés: Noruega, una mina de sal y la Isla de Man (Gran Bretaña).

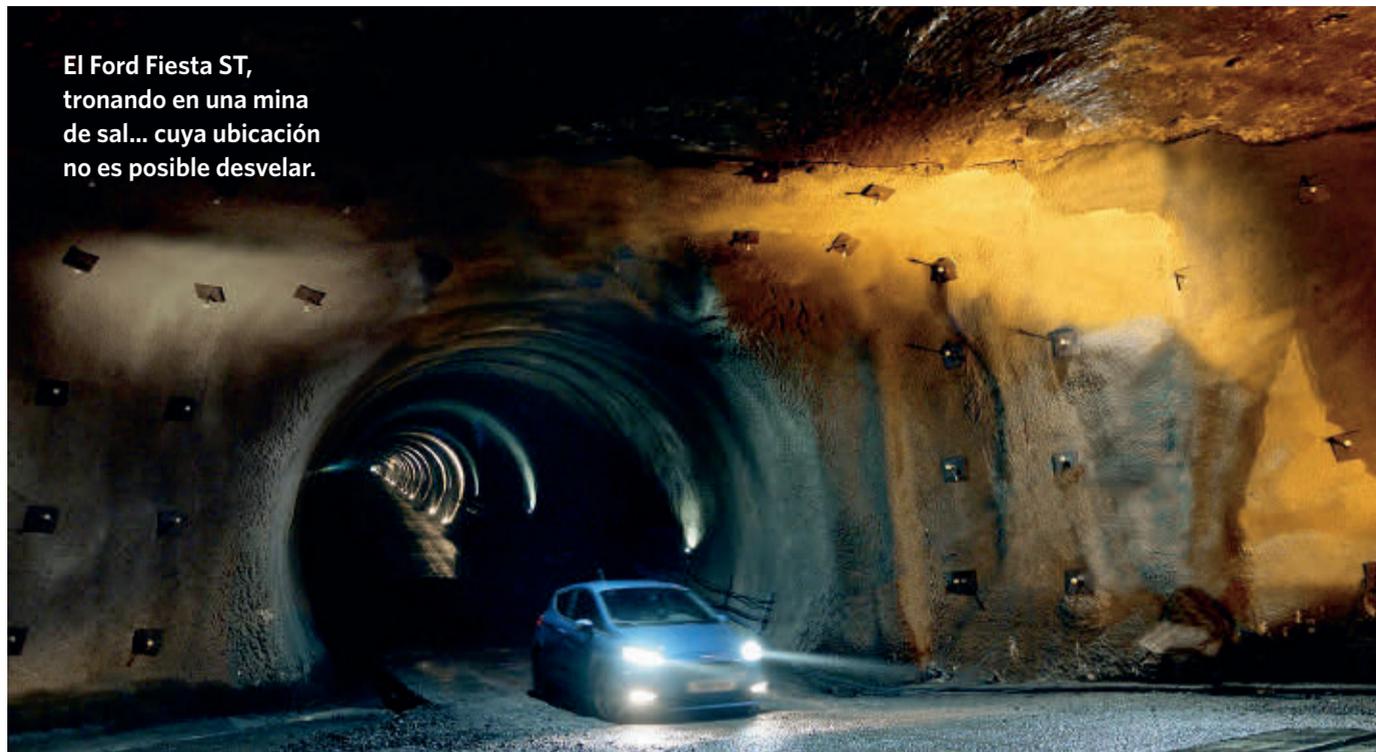
Empecemos con la que es sin duda es la ruta más paisajista. Se trata de la combinación perfecta entre la naturaleza extrema escandinava que ofrece la Gran Carretera del Ártico y la garra (también extrema) del circuito de carreras del Circulo Polar Ártico, o lo que es lo mismo, el más septentrional del mundo y que se utiliza sobre todo para motociclismo. Y con un Ford GT a medio gas (o quizás a mucho menos debido a lo estricto de las

normas de velocidad noruegas) comienza la ruta de carretera del Ártico que es todo un descubrimiento. Ocho kilómetros con ocho puentes entre islotes y agua en un recorrido que va desde Karsvag a Vevang y cuyo trazado fue originalmente diseñado para una vía de tren. La ruta continúa entre bosques y poblaciones aisladas con una gastronomía muy básica pero deliciosa para los que le guste el pescado y que supone 800 km. en dirección a Trondheim para llegar al circuito del Ártico. Y es la pista construida

en 1995 donde el Ford GT demuestra su poder de 747 CV, sus 347 km/h de velocidad máxima y su aerodinámica espectacular. La idea de llegar hasta aquí es batir el record de la vuelta más rápida más cerca del Circulo Polar Ártico algo que Stefan Mücke (piloto de Ford en Le Mans) consigue sin problema reduciendo seis segundos.

FIESTA EN LA MINA

La segunda "carretera", más que una carretera, es un proyecto de la misma



El Ford Fiesta ST, tronando en una mina de sal... cuya ubicación no es posible desvelar.



Cuánto le hubiera gustado a Steve McQueen conducir su "Bullitt" en la isla de Man.



que demuestra que uno de los turismos más famosos de todos los tiempos se comporta como un prodigio en condiciones extremas. Y aunque la localización no puede ser desvelada por motivos de seguridad, lo que sí sabemos es que se trata de un camino de 60 km a 400 m bajo tierra en una de las minas de sal más grandes de Europa.

Pues sí, se trata de la versión más deportiva del nuevo Ford Fiesta que con sus 200 CV y muchos más atributos deportivos, supera con creces el reto de con-

ducir con toda libertad y a toda velocidad bajo tierra sin olvidarse que su naturaleza es la de un coche urbano y "casi" recatado.

BULLITT EN LA ISLA

Y la tercera y última carretera de impresión es la Mountain Road en la Isla de Man, una prueba de locura ya que este pequeño territorio entre Reino Unido e Irlanda tiene algo que es perfecto para los amantes de la velocidad y las emociones más fuertes:

la mayoría de sus carreteras no tienen restricciones de velocidad. De ahí que Stuccliffe declare "Imagina las autopistas alemanas, luego súmale colinas y giros, y de paso añádele una sola calzada con vistas increíbles, y lo que tienes son estas carreteras absolutamente fantásticas y dramáticas".

El recorrido es de 60 km, transcurre entre Ramsey y Douglas y supone todo un cóctel muy potente para los sentidos (y no sólo por los maravillosos pubs), porque además de las pendientes y las

curvas muy rápidas constantes, cada un par de kilómetros parece que tienes una climatología completamente diferente. Y aunque este recorrido se ha hecho famoso por la prueba de motos Isle of Man TT Festival, es con la potencia y señorío del Ford Mustang Bullitt donde todo cobra sentido con una simbiosis perfecta entre la dureza de la conducción y la belleza del paisaje. Por todo esto la Mountain Road se ha declarado, según Ford y Steve Stuccliffe, la mejor carretera para disfrutar de la conducción en Europa.



En la foto grande, Roger Taylor, Freddie Mercury y Brian May en limusina; en la pequeña, fotograma del videoclip.



I'M IN LOVE WITH MY CAR
Amo mi coche

Oh
Oh

The machine of a dream
La máquina de un sueño
such a clean machine
una máquina tan limpia
With the pistons a pumpin'
Con los pistones golpeando
and the hubcaps all gleam
y las capotas brillando
When I'm holding your wheel
Cuando sujeto tu volante
All I hear is your gear
No oigo más que tu motor
With my hand on your grease gun
Con mi mano en el cambio
Mmm, it's like a disease, son
Mmm, es como una enfermedad
I'm in love with my car
Estoy enamorado de mi coche
gotta feel for my automobile
tengo sentimientos por mi automóvil
Get a grip on my boy racer roll bar
Me fundo con el chasis
Such a thrill when your radials squeal
Qué subidón cuando chirrían tus ruedas
Told my girl I'll have to forget her
Le dije a mi chica que pasaré de ella
Rather buy me a new carburetor
Mejor me compro un nuevo carburador
So she made tracks saying
Así que la llevé a su casa y le dije
this is the end, now
hasta aquí hemos llegado
Cars don't talk back
Los coches no se ponen bordes
they're just four wheeled friends now
solo son amigos de cuatro ruedas
When I'm holding your wheel
Cuando sujeto tu volante
All I hear is your gear
No oigo más que tu motor
When I'm cruisin' in overdrive
Cuando voy pasado de revoluciones
Don't have to listen
No tengo por qué escuchar
to no run of the mill talk jive
chorradas de que si corro mucho
I'm in love with my car
Estoy enamorado de mi coche
(love with my car)
(enamorado de mi coche)
gotta feel for my automobile
tengo sentimientos por mi automóvil
I'm in love with my car
Estoy enamorado de mi coche
(love with my car)
(enamorado de mi coche)
string back gloves in my automolove
con mis guantes de competiamor

Yo  mi coche

En estos días Queen vuelve a estar de moda con el estreno de su biopic "Bohemian Rhapsody". Y por ello recordamos una de las canciones más famosas sobre coches, "I'm in love with my car", del grupo británico. Por Miguel Ángel Linares

Antes de nada, que quede claro: "I'm in love with my car" es una canción de Queen... en la que no canta Freddie Mercury. ¿Es eso posible? Evidentemente sí. Aunque la voz del fallecido líder de la banda británica está catalogada como "la mejor de todos los tiempos en el pop/rock", en esta ocasión el protagonismo pasa por encima de la histriónica figura de Mercury al frente de la banda en el escenario para enfocar al baterista, Roger Taylor (Norfolk, Inglaterra, 1949).

Taylor elevó a los altares musicales su excelsa pasión por los coches y compuso una potente "balada" titulada "I'm in love with my car", una de las canciones más rockeras de Queen, y en la que nos deleitó con su rota y notable voz. No a la altura de Mercury, evidentemente, pero sí por encima de vocalistas de otras bandas muy famosas.

Pero es que, además de ser un canto de amor a su coche, esta canción tiene su propia historia dentro de la biografía de Queen. Corría el año 1975 y la banda británica acababa de lanzar su cuarto álbum de estudio, el disco que

El Alfa Spider que "toca" en la canción

¿Y cuál es el coche en cuestión al que tanto ama Roger Taylor? El baterista de Queen ha sido siempre un gran aficionado a los coches, y seguramente ha perdido la cuenta de los que ha poseído. Pero lo que está claro es que el Alfa Spider que poseía por entonces aporta su sonido de arranque al comienzo de la canción. Cuestión de amor.



sin duda le elevó definitivamente a los altares de la música de los 70. Hablamos de "A night at the opera", que contiene su canción más famosa, "Bohemian Rhapsody", y que ahora acaba de dar título a la biografía cinematográfica del grupo formado en 1970 por Freddie Mercury (voz y piano), Brian May (guitarra solista), John Deacon (bajo) y Roger Taylor (batería). Pues bien, "Bohemian Rhapsody" era número uno desde el momento en que la compuso Mercury, y todos lo sabían. Por eso, Taylor hizo lo posible, y lo imposible, para que "I'm in love with my car", potente canción, como ya hemos dicho, pero por debajo de "Rhapsody", ocupara la cara B del sencillo. Al final lo consiguió, lo que provocó rencillas en el grupo, pues el baterista se aseguraba así buena parte de los "royalties" por la venta del single de "Bohemian Rhapsody".

Y aunque la canción está supestandamente dedicada a Jonathan Harris, "roadie" (empleado) de la banda en sus giras, el propio Brian May ha declarado que Taylor escribió la canción... para dedicársela a sí mismo. Y a su coche, claro.



A la izquierda, Fernando Alonso en la edición 2017 de las 500 Millas de Indianápolis; a la derecha, arriba, en las 24 Horas de Le Mans; y abajo, coches de la NASCAR

Dps títulos mundiales (2005 y 2006), la sensación de ser uno de los mejores pilotos, sino el mejor, desde Michael Schumacher... y también la sensación de que Fernando Alonso podía haber hecho más, mucho más, en sus últimos años en la Fórmula Uno. ¿Malas decisiones? Seguramente. Está claro que estos últimos cuatro años en McLaren han sido desesperantes. Para él y para muchos millones de aficionados al "Gran Circo" (no solo españoles, sino de todo el mundo). La apuesta por volver al que, como Alonso ha dicho tantas veces, incluso antes de volver a la escudería de Woking, era "el equipo de sus sueños", se ha demostrado, en estas cuatro últimas temporadas, un auténtico desastre. Pero es que nadie podía esperar un rendimiento tan bajo del que, a día de hoy, sigue siendo el segundo equipo más laureado en la principal competición automovilística, solo por detrás, evidentemente, de Ferrari.

De allí, de Maranello, salió Fernando Alonso evidentemente "quemado" en 2014. Habían sido cinco años muy intensos, rozando casi el Mundial en dos ocasiones, pero que al final provocaron su salida en busca de aire fresco. Y eligió... McLaren. Aunque su experiencia junto a Ron Dennis (y Lewis Hamilton) en 2007 había sido horrible, el asturiano quiso afrontar un ambicioso reto con el que soñaba desde pequeño: triunfar en el mismo equipo que su ídolo, Ayrton Senna. Y de ahí que firmara por la escuadra británica cuando

ALONSO 2019

Y se acabó... de momento. Fernando Alonso es, por ahora, historia de la Fórmula Uno. Pero el asturiano ha dejado bien claro que en 2019 seguirá siendo protagonista en circuitos de todo el mundo. Por M.Á. Linares

McLaren no vivía sin duda sus mejores años. El problema es que Alonso, ni nadie, sabía... que lo peor estaba por llegar. Nunca se sabrá bien por qué, pero McLaren, siendo una de las escuderías con mayor presupuesto, y que encima contaba con el mejor piloto, no solo es que no "arrancara", es que iba de fracaso en fracaso. Año que comenzaba (2015, 2016, 2017 y 2018), esperanzas que se truncaban en las primeras carreras, y que sumergían al equipo en los puestos más bajos de la clasificación.

PACIENCIA TOTAL

El piloto español hizo acopio de toneladas de paciencia año tras año. Conociéndole de otros años en Renault, en la misma McLaren en 2007, en Ferrari, en los que era un auténtico torbellino, asistimos un poco a un "declive temperamental" del asturiano, que al final, a la cuarta, ha decidido poner punto final. No solo a su desastrosa aventura en McLaren, sino a su trayectoria en la Fórmula Uno. Aunque son pocos los que dudan que volverá.

Y ahora... toca América, las espectaculares competiciones del motor en EE.UU., donde su principal objetivo será ganar las 500 Millas de Indianápolis y, así, conseguir la "Triple Corona" (junto a su triunfo en el G.P. de Mónaco de Fórmula Uno y a las 24 Horas de Le Mans este mismo año). Seguirá con las carreras de resistencia, e incluso es posible que le veamos en la NASCAR.



Ducati Panigale V4



Harley Davidson LiveWire

Apuesta de Milán por las dos ruedas

La que es considerada por muchos la feria más importante del año no ha defraudado en su edición 76. Todas las marcas han expuesto una jugosa selección de novedades que hacen soñar a los amantes de la moto. **Por Jorge Arenas**

El salón EICMA de Milán es una de las grandes citas del año para conocer las novedades del mundo de las dos ruedas. Una vez más, la capital de la moda ha dejado sus expositores bien repletos de belleza y tecnología aplicada a la motocicleta. En esta página recopilamos modelos para "mortales" y otros que son auténticos sueños inalcanzables. Motos reales, prototipos que anuncian intenciones y hasta modelos eléctricos pertenecientes a marcas consagradas. Esto es lo que más ha llamado la atención en Milán.

El punto de partida se sitúa en una superventas, la BMW F 850 GS, que ahora estrena versión Adventure para llegar a cualquier destino, por difícil que sea el camino. A sus buenas cualidades ruteras suma elementos de protección y rasgos de diseño específicos que la convierten

BMW F 850 GS
Adventure

en toda una trotamundos. De aquí pasamos a la brutalidad de la Ducati Panigale V4 R, que esconde un motor de 1 litro y 221 CV y que incorpora soluciones aerodinámicas heredadas de MotoGP. Una moto de carreras para la calle.

MV Agusta también jugaba en casa y por eso ha desplegado sus armas de seducción con la F3 Superveloce, un prototipo que mezcla chasis y tecnología de hoy con un diseño neoretro que, simplemente, enamora. En sus entrañas late un motor tricilíndrico que, a pesar de sus buenas prestaciones, pasa a un segundo plano dado el mimo con el que se ha esculpido su carenado y se han diseñado detalles como los faros, las llantas o la tira de cuero que cubre el depósito.

Royal Enfield ha sido otra de las grandes sorpresas con su KX Concept, que no es más que un ejercicio de diseño que, según parece, no llegará a convertirse en realidad pero que ha dejado a todos con la boca abierta.

¡HARLEY ELÉCTRICA!

¿Y quién iba a decirle a Harley Davidson que iba a ser una de las primeras marcas en lanzar una moto eléctrica? Algunos lo considerarán un sacrilegio, pero lo cierto es que la LiveWire es una apuesta muy seria que catapultará a los de Milwaukee a una era completamente nueva y disruptiva.



MV Agusta F3 Superveloce 800



Royal Enfield KX Concept

Nuevo Hyundai TUCSON

Tu recompensa.



¿Suerte en la vida? Es posible. Pero tú sabes que esa suerte te la has ganado con tu dedicación en todo y a todos. Y es que, cuanto más te esfuerzas más suerte tienes ¿a que sí? Como el Tucson: a través del trabajo y la innovación, Hyundai ha creado un SUV que aúna la **última tecnología en seguridad** y conectividad con la distinción y comodidad de un diseño interior y exterior únicos. Disfruta de su nueva **pantalla táctil** Display Audio de 7" con Apple CarPlay™ y Android Auto™. Obsérvalo todo con su monitor 360° con selector de ángulo de visión. Y siéntete seguro con su **Tracción HTrac 4x4** y los increíbles faros Bi-LED automáticos. Ah y si quieres, también tiene una **versión híbrida ligera de 48 voltios**. ¿A qué esperas? Súbete, estás de suerte, tu recompensa ha llegado.

 **HYUNDAI**

5 SOZ **DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM**

Gama Hyundai Tucson: Emisiones CO₂ (gr/km): 123-175. Consumo mixto (l/100km): 4,7-7,7.

Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Modelo visualizado: Tucson Style. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Más información en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es.

¡Dónde estaremos en 2050!

Por Juanjo Santacana

Como "apenas" hemos tenido novedades en los últimos años en el mundo del motor (llegada de los SUV, propulsiones eléctricas, coches autónomos, escándalo del "Dieselgate", etc.) llega ahora el Gobierno y declara oficialmente "muertos" a los combustibles tradicionales (diésel y gasolina)... a partir del año 2050.

Y pienso yo. Y pensamos muchos: "¡Dónde estaremos en 2050!". Parece que no al volante de uno de los vehículos que hoy suponen más del 95 por ciento del parque automovilístico español (los de gasolina, los de gasóleo y los híbridos), aunque... quién sabe.

Este tipo de medidas suenan con una fuerza inusitada y provocan el movimiento reflejo de que todo un sector se

lleve las manos a la cabeza. Un sector que, ya que se habla de ello, no ha dejado de asombrarse ante la velocidad disfrazada de voracidad con que se ha sucedido todo lo relacionado con el diésel desde que explotara el escándalo de las falsas emisiones de vehículos de Volkswagen en Estados Unidos.

Porque a raíz de aquello, que incendió las rotativas de los diarios de todo el mundo en cuestión de segundos, se han ido sucediendo una serie de informaciones, e incluso de intoxicaciones (nunca mejor dicho), que han situado al diésel como "Enemigo Público Número 1" del ser humano. Porque luego llegaron las ciudades, y en especial Madrid, para eri-

girse en "paladines" de la causa antidiésel. A muchos nos empezó a tocar mirar al cielo (por si llovía) para saber si en los días de altos niveles de contaminación íbamos a poder acceder al centro de nuestra ciudad en coche... o en transporte público. O no ir, en algún caso.

Esa polémica también gastó ríos de tinta (china y digital), a la hora de establecer las condiciones de un futuro que, lo queramos o no, está muy reñido con la conducción por la almendra central de las ciudades. Pero bueno, con unas voces más altas que otras, parece que la cosa iba ajustándose, iba corrigiéndose, con la llegada de las ya famosas pegatinas medioambientales, en las que el "0", por una vez, era el dígito de más valor.

Y llegó el verano, y se hablaba más de que hacía mucho calor que de las dichas emisiones (que como todos sabemos también se suelen ir de vacaciones). Pero, vaya por Dios, terminó el verano, llegó el otoño, se volvió a hablar de la cir-

culación futura en las ciudades (dígase Madrid), que para algo estamos casi en periodo preelectoral municipal... cuando llegó el Gobierno, el nuevo Gobierno de Pedro Sánchez, con un flamante nuevo Ministerio de "Transición Ecológica", y van y sueltan la bomba: a partir de 2040 estará prohibido vender vehículos de gasolina, diésel o híbridos de cualquier de esos dos combustibles. Y que en 2050 ya ni siquiera tendrán permitido circular. Así, sin anestesia.

Y tras la pléyade de opiniones, reacciones, y el mesarse mucho los cabellos, llega el momento de la reflexión: ¿2040? ¿2050? ¡Dónde estaremos! Evidentemente, hablamos de unos cambios muy profundos en el tejido empresarial español, que tendrá que adaptar una de sus principales industrias a los nuevos tiempos y prohibiciones. Y, por otro, la Administración, que tendrá que empezar a ponerse las pilas (nunca mejor dicho) para proveer a ese creciente mercado eléctrico... de puntos de carga. En el país que va en el grupo de cola en infraestructuras para el vehículo eléctrico. Vaya años "entretenidos" nos esperan.

De todas formas, tengamos una cosa en cuenta: ¿a que todos pensábamos que la ley antitabaco iba a ser flor de un día? Yo ahí lo dejo...



2040: Stop a la venta de vehículos diésel y gasolina; 2050: prohibición de circular. Dónde estaremos...

Muévete con Repsol AutoGas



REPSOL

Inventemos el futuro

El carburante alternativo que te permite:

- **Mínimas emisiones Etiqueta ECO** 
- **Ahorro de hasta un 40% en carburante**
- **Hasta 1.200 km de autonomía**
- **Cobertura nacional en Estaciones de Servicio**

*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 por compra o transformación de vehículo AutoGas del 01/01/2018 al 31/12/2018. Promoción válida para coches transformados de gasolina a AutoGas del 01/01/2018 al 31/12/2018 exclusiva para clientes registrados en el Programa Repsol Más. 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 vale 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

5
AÑOS
GARANTÍA
ASISTENCIA
MANTENIMIENTO



seat.es/arona

El estilo dice coupé. La aventura, SUV. Yo digo Arona.

Nuevo
SEAT Arona
por 13.900€.

Sujeto a financiación.

Sigue tu propio camino con el nuevo SUV urbano de SEAT. Con diseño personalizable, faros Full LED, y toda la tecnología y equipamiento en seguridad para tenerlo todo: Full Link, Sistema de sonido BeatsAudio™, Sistema KESSY de apertura y arranque sin llave, Detector de ángulo muerto, Control de crucero adaptativo y Asistente de frenada en ciudad. Unos dicen esto, otros aquello. Yo digo Arona.



SEAT

Consumo medio combinado de 4,3 a 5,0 l/100 km. Emisiones de CO₂ de 112 a 118 g/km. PVP recomendado para Península y Baleares para SEAT ARONA 1.0 TSI 70 kW (95 cv) Reference Plus por 13.900 € 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, descuento mínimo de concesionario y Volkswagen Finance incluidos en el precio. Oferta válida hasta el 30/11/2018 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 incluido en el precio si se financia la compra con Volkswagen Finance SA EFC (ver las condiciones contractuales). Los servicios incluidos son los siguientes: 5 años de mantenimiento SEAT Service o 80.000 km (lo que antes suceda), Extensión de garantía durante 3 años adicionales a los 2 años de garantía del fabricante o 100.000 Km (lo que antes suceda) y 5 años de Servicio Movilidad SEAT. Imagen acabado Arona FR con opcionales.