Ecomotor.es

elEconomista DICIEMBRE 2015 Nº79

PORSCHE 911 CARRERA

TURBOREVOLUCIÓN

AUDI DRIVING EXPERIENCE

EL MEJOR REGALO

CONDUCCIÓN AUTÓNOMA BOSCH

UN FUTURO QUE YA HA LLEGADO

LEXUS NX 300h Híbrido

37.500 €

Diferente desde todos los ángulos

197 CV. 5,0 l/100km. CO_2: 116 g/km. NO_x: 0,007 g/km

www.lexusauto.es

Partner de:

IBERIA PLUS

LEXUS

AMAZING IN MOTION

Oferta realizada para el modelo NX 300h Híbrido Corporate con Navibox. PVP 37.500 € (en Península y Baleares para vehículos en stock, IVA, transporte, Impuesto de Matriculación y campaña promocional incluidos. Otros gastos de matriculación y pintura metalizada no incluido. Condiciones de precio financiando con Toyota Kredibank GMBH a través del producto Lexus Privilege) Capital mínimo a financiar 20.000 €. Oferta válida hasta el 31/12/2015. Oferta de Lexus España (Avd. de Bruselas 22, 28108 Alcobendas, Madrid y red de Centros Autorizados Lexus). El modelo ofertado no corresponde con el modelo visualizado. Emisiones de CO_2 desde 116 a 123 g/km. Consumo combinado desde 5,0 a 5,3 l/100km. El consumo de combustible y los valores de CO_2 se miden en un entorno controlado de acuerdo a los requisitos de la Directiva 80/1268/CEE. Los valores de combustible y emisiones CO_2 de su vehículo podrán diferir al variar los factores externos.

6
EN PORTADA
Porsche 911 Carrera

8
A LA ÚLTIMA
Lexus RX 450h

12
A LA ÚLTIMA
Kia Optima

21
COMPETICIÓN
Dakar 2016

Ecomotor.es

Edita: Editorial Ecoprensa S.A. **Presidente-Editor:** Alfonso de Salas **Vicepresidente:** Gregorio Peña **Director de elEconomista:** Amador G. Ayora **Director General:** Julio Gutiérrez **Director Comercial:** Juan Pagán
Relaciones Institucionales: Pilar Rodríguez **Jefe de Publicidad:** Sergio de María **Adjunto al Director y Coordinador de revistas:** Juanjo Santacana **Director EcoMotor:** Juan Luis Soto
Diseño y maquetación: Pedro Vicente **Redacción:** Miguel Ángel Linares y Jorge Arenas. **Tratamiento de imagen:** Carla de Jorge. **Impresión:** Impresos y revistas S.A. **D.L.:** M-25200-2008

CARRETERAS ESPAÑOLAS EN MAL ESTADO

Un estudio del RACE ha puesto de manifiesto el elevado nivel de riesgo de 1.920 kilómetros de la red viaria nacional.

EL MERCADO EUROPEO REPUNTÓ EN NOVIEMBRE

Subió un 13,7 por ciento, registrando un millón de unidades y Volkswagen sigue líder a pesar de sus recientes problemas.

LOS TAXIS DE MADRID SE CONECTAN A LA RED

Radio Taxi Gremial ofrece ya el servicio de wifi gratis en sus vehículos y que podrá elegir el cliente al solicitarlo por teléfono.

Centrarse en lo esencial

Desde el nacimiento del primer MINI, siempre hemos sido una marca que capta y encauza el espíritu de su tiempo, capaz de reinventarse y adaptarse en cada momento, generando a lo largo de los años, tendencia y admiración entre nuestros fans y consumidores. Entre las cosas que más valoramos hoy en día, destaca sin duda, la capacidad de experimentar sensaciones y vivir experiencias, que poder compartir rápidamente con nuestros círculos cercanos. MINI lleva en su ADN esa capacidad de generar sensaciones, difíciles de igualar al conducir nuestros coches, por ese carácter nervioso, ágil y muy divertido que poseen. Si añadimos a esa experiencia inconfundible de conducción , la funcionalidad esencial, que necesitamos para convertirnos en el primer coche del hogar, llegamos al nuevo MINI Clubman. El nuevo MINI incorpora en un segmento muy tradicional, aire fresco, con un diseño muy novedoso y elegante, consiguiendo a la vez el máximo aprovechamiento funcional si pretendes cubrir las necesidades esenciales de un vehículo. El coche supone además, no solo la llegada de un nuevo modelo para la marca, sino también un giro más en nuestra historia, que si por algo nos ha caracterizado, es por nuestra capacidad de trazar por delante del resto, las curvas que nos encontramos.

Manuel Terroba
Director Mini España

Cop 21, el clima y el automóvil

Sin duda la Conferencia del Clima ,o como se ha venido a llamar Cop 21, ha sido el evento más relevante del año en cuanto al medioambiente. 20.000 delegados de todo el mundo han debatido en París sobre las medidas y acuerdos a tomar frente al evidente cambio climático y frenar el aumento de las temperaturas. El objetivo de evitar rebasar los 2 grados centígrados de temperatura media, algo que traería desastrosas consecuencias de todo tipo, ha unido en la capital francesa a 195 naciones para buscar soluciones al acuciante problema. Siempre que se habla de cambio climático o polución medioambiental, el automóvil aparece como el culpable más visible aunque no es ni mucho menos la principal causa de la liberación de CO_2 a la atmósfera terrestre. La realidad es que el transporte por carretera es responsable del 13 por ciento de las emisiones de CO_2, cifra que se eleva hasta un 20 en el caso del continente europeo. Pero también es cierto que la industria del automóvil es la que hasta el momento está siendo más eficaz en cuanto a las inversiones para revertir el problema. El hecho es que por ejemplo, durante la conferencia sobre el clima, el grupo Renault-Nissan ha transportado a todos los representantes en 200 vehículos eléctricos, realizando más de 175.000 kilómetros en 3.800 trayectos y evitando emitir durante esos días 18 toneladas de CO_2 a la atmósfera. Renault-Nissan ha invertido 4.000 millones de euros en el desarrollo de la movilidad eléctrica y emplea en este campo a 2.000 personas.

Juan Luis Soto
Director de Ecomotor

jeep.es
REDEFINE LA AVENTURA
Renegade
LLÉVATE EL NUEVO JEEP® RENEGADE
POR 190€ AL MES Y CON 4 AÑOS DE GARANTÍA.
36 CUOTAS (190€/MES), ENTRADA: 3.268,10€, ÚLTIMA CUOTA: 11.900€, TAE 9,1%*
Síguenos en:
YouTube
Jeep®
EURO NCAP
www.euroncap.com
TEST 2013
PIVE 8
Emisiones de CO_2 y consumo mixto gama Jeep Renegade: de 120 a 160 g/km y de 4,6 a 6,9 l/100km.
*Cuota correspondiente a un Jeep Renegade 1.6 Mjet Longitude 4x2 manual de 6 velocidades Euro 6. PVP Recomendado: 18.829,94€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante. PIVE 8, subvención del instituto de Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Incluye descuento adicional por financiar con FCA CAPITAL ESPAÑA EFC S.A.U., según condiciones contractuales. Gastos de matriculación no incluidos. Importe total del crédito: 15.561,84€. Tin 7,49%. Comisión de Apertura (3%): 466,86€ al contado. Precio total a plazos: 22.474,96€. Importe total adeudado: 19.206,86€. Financiación ofrecida por FCA CAPITAL ESPAÑA EFC S.A.U. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial. Oferta válida hasta el 31/12/2015 en Península y Baleares y mientras siga vigente y con fondos disponibles el PIVE 8. Consultar Procedimiento y Regulaciones del PIVE 8 publicadas en la página web del Instituto IDAE. La versión visionada corresponde con el vehículo Jeep Renegade 1.6 Mjet Limited 4x2 manual de 6 velocidades (PVP Recomendado 24.950€). Jeep® es una marca registrada de FCA US LLC.

FICHA TÉCNICA: Motores: De 6 cilindros bóxer ◆ **Combustibles:** Gasolina ◆ **Potencias:** Desde 370 CV ◆ **Dimensiones:** 4.499 x 1.808 x 1.294 mm ◆ **Batalla:** 2.450 mm ◆ **Capacidad maletero:** 145 litros ◆ **Velocidad máxima:** 295 km/h ◆ **Consumo medio:** Desde 7,4 l/100 km ◆ **CO2:** Desde 169 gr/km ◆ **Precio:** Desde 107.653 euros
Más información en www.ecomotor.es

El año que acaba ha sido uno de los más dulces en la larga historia de Porsche. En lo comercial, ha batido su record absoluto de ventas en el mundo, superando por primera vez las 200.000 unidades. En lo deportivo, acaba de proclamarse campeona del mundo de resistencia, dominando la temporada y adjudicándose una histórica victoria en las míticas 24 Horas de Le Mans.

Justo en este momento llega a sus concesionarios la séptima generación del 911 Carrera, el modelo que desde su presentación en el Salón de Frankfurt de 1963 ha convertido a la marca de Stuttgart en leyenda. Sin apartarse del concepto planteado inicialmente por Ferdinand Porsche, el 911 ha ido estos años perfeccionándose y adoptando las últimas tecnologías. De las más de un millón de unidades construídas en estos 52

EL TURBO IMPONE SU LEY

SIETE SON YA LAS GENERACIONES DEL PORSCHE 911 CARRERA QUE HAN CONVERTIDO AL DEPORTIVO ALEMÁN EN ICONO ENTRE LOS DE SU CLASE. AHORA INCORPORA NOTABLES CAMBIOS MECÁNICOS QUE, SIN EMBARGO, NO ESTROPEAN SU FIGURA. **Por Juan Luis Soto**

años, el 80 por ciento siguen en uso por las carreteras de todo el mundo. ¿Es el mejor deportivo? Para muchos incondicionales sí.

Como siempre, los cambios estéticos del 911 son muy sutiles siguiendo el habitual respeto a la tradición. En el frontal las tomas de aire son más anchas y los faros más estrechos. Por los lados no cambia nada, respetando la inconfundible silueta, salvo por las manijas de las puertas integradas en la carrocería. Detrás, la rejilla del capó es ahora de láminas verticales, los pilotos son como los del Macan y el escape deportivo opcional de la versión S es ahora de salida en posición central.

El 911 Carrera es ahora 10 mm más bajo que la versión estándar de su predecesor, lo que rebaja aún más el centro de gravedad respecto al asfalto. Para salvaguardar los bajos, se ofrece como opción un sistema hidráulico opcional que puede elevar la suspensión delantera 40 mm para cuando tengamos por ejemplo que encarar la rampa del garaje o franquear los badenes que limitan la velocidad en zonas urbanas. La estabilidad en cualquier circunstancia está garantizada por la suspensión adaptativa PASM que ahora es de serie en toda la gama. Además, se ofrece un sistema de ruedas directrices posteriores para hacer al Porsche aún más ágil y manejable.

Y llegamos a la modificación más importante, que marca un hito en la historia del modelo. El 911 Carrera y su versión S, abandonan sus motores atmosféricos 3.4 y 3.8 para dotarse de un nuevo 3.0 sobrealimentado mediante dos turbocompresores.

Las nuevas potencias son de 370 y 420 CV respectivamente, con lo cual el Carrera y el Carrera S siguen marcando referencia en su potencial deportivo. Han ganado 20 CV respecto a la generación anterior y aumentado 60 Nm sus cifras de máximo par motor. Con velocidades punta ambos en torno a los 300 kilómetros por hora, los nuevos 911 Carrera aceleran en el 0 a 100 en 4,2 segundos y 3,9 en el caso del S. Por otro lado, el consumo de los nuevos motores se ha reducido en un litro aproximadamente.También hay novedades en la gestión, como por ejemplo la nueva función del cambio automático de doble embrague PDK "Sport Response Button" que optimiza la aceleración durante 20 segundos cuando lo necesitemos, por ejemplo en las maniobras de adelantamiento.

En el interior cambia el volante, inspirado en el del 918 Spyder, con un mando que selecciona los programas de respuesta disponibles, y el nuevo sistema de comunicación PCM con pantalla táctil de 7 pulgadas.

FICHA TÉCNICA: **Motor:** híbrido, gasolina V6 + eléctrico ◆ **Batería:** níquel-hidruro ◆ **Potencia:** 313 CV ◆ **Dimensiones:** 4.890 x 1.895 x 1.685 mm ◆ **Batalla:** 2.790 mm ◆ **Capacidad maletero:** 539 litros ◆ **Autonomía eléctrica:** 2 km ◆ **Consumo medio:** 5,2 l/100 km ◆ **Precio:** desde 63.200 euros
Más información en www.ecomotor.es

El rey de los híbridos se pone al día

MÁS MODERNO, TECNOLÓGICO, CONFORTABLE Y AMPLIO, EL NUEVO LEXUS RX 450H SE APUNTA UN TANTO EN EL SEGMENTO DE LOS GRANDES TODOCAMINOS DE CORTE 'PREMIUM'. **Por Jorge Arenas**

En Lexus están contentos con los frutos que han recogido en 2015. Este año ha sido importante para la firma japonesa, tal y como reflejan unas ventas que han superado de largo las del ejercicio anterior. La clave parece estar en una creciente migración de clientes que llega de otras marcas premium y que tiene especial fijación por los últimos avances. Porque no nos engañemos, aunque la hibridación -y, por ende, la limpieza y eficiencia que se le presupone- sea una de las cualidades que definen a Lexus, en realidad es el hecho de estar a la última en tecnología lo que importa al comprador. Y esto no lo decimos nosotros, sino la propia gente de la compañía.

Los motores híbridos están de moda, como también lo está el segmento SUV, así que el escenario pinta muy propicio para el nuevo Lexus RX450h, que se acaba de presentar y llegará a nuestro mercado a lo largo del próximo mes de enero. Se trata de la cuarta generación y hereda el lenguaje de diseño del NX, modelo que lleva poco tiempo en el mercado y que ya ha demostrado ser uno de los pilares fundamentales en la estrategia de ventas de la marca. A él le debe su carrocería angulosa, su particular parrilla frontal y sus grupos ópticos con iluminación LED. Pero el nuevo todocamino nipón es más que un bonito y moderno envoltorio. Entre sus mejoras figura un interior más amplio para todos sus ocupantes gracias al aumento de la longitud y la distancia entre ejes, además de un paso adelante en la calidad percibida y la funcionalidad. Entre sus detalles más llamativos aparecen unos materiales de recubrimiento de caracter premium y una pantalla de 12,3 pulgadas, ubicada en la parte alta de la consola central , que facilita la lectura y el manejo de las diversas funciones del sistema de infoentretenimiento. También son nuevos el *Head Up Display* a color y la apertura sin manos del maletero.

De cualquier modo, la joya de la corona y verdadera razón de ser sigue siendo el sistema de propulsión híbrido, que combina un motor térmico 3.5 V6 con dos motores eléctricos, cuya potencia conjunta es de 313 CV. Frente a la generación anterior mejoran las prestaciones, la suavidad y el consumo, que ahora es de 5,2 l/100 km. Nuevas -y más refinadas- sensaciones a bordo del RX450h, que aspira a seguir siendo la referencia.

MERCEDES-BENZ GLS

FICHA TÉCNICA: Motores: V6 y V8 ◆ **Combustible:** asolina y diésel ◆ **Potencia:** de 258 a 585 CV ◆ **Dimensiones:** 5.130 x 1.930 x 1.850 mm ◆ **Batalla:** 3.070 mm ◆ **Capacidad maletero:** 680 litros ◆ **Consumo medio:** de 7,1 a 12,3 l/100 km ◆ **Emisiones CO2:** de 185 a 288 gr/km ◆ **Precio:** Desde 88.950 euros
Más información en www.ecomotor.es

Máxima suavidad en cualquier superficie

EL BUQUE INSIGNIA DE LA GAMA SUV ESTRENA NOMBRE, DISEÑO Y TECNOLOGÍA, PERO MANTIENE LAS MANERAS EXQUISITAS A LA HORA DE RODAR POR CARRETERA Y CAMPO. UN SUV SÓLO APTO PARA SIBARITAS. Por Jorge Arenas

Aunque haya cambiado de nombre, este imponente Mercedes que acabamos de conocer de primera mano en los nevados Alpes austriacos no es en realidad un modelo nuevo, sino más bien un lavado de cara. El antes conocido como GL ha pasado a denominarse GLS. El porqué de este cambio de identidad reside en una nueva estrategia de la marca con respecto a su gama SUV, que ahora incorpora toda ella el prefijo GL seguido de la inicial identificativa de cada segmento. Con esta pista, los más perspicaces se habrán dado cuenta de que el protagonista de esta página combina lo mejor de un todoterreno con las excelencias de la berlina de representación, el Clase S. En efecto, este buque insignia se mueve como pez en el agua en entornos *offroad* y la vez es capaz de ofrecer una finura tremenda en los desplzamientos por autopista.

Cierto es que no se trata de un coche apto para cualquiera, ya que además de exigir un bolsillo más que holgado, tiene unas dimensiones que pueden dificultar el día a día en determinados lugares como una ciudad. Sus 5,13 metros de longitud y su batalla de más de 3 metros le otorgan aplomo, un espacio interior sobresaliente con tres filas de asientos y un gran maletero de 680 litros, pero como contrapartida, las carreteras reviradas o los aparcamientos angostos se convierten en terrenos hostiles para el Mercedes. Por eso este modelo triunfa en EEUU en mayor medida que en Europa.

Dejando a un lado lo ya conocido, el nuevo GLS se ha puesto al día en diseño, tecnología y eficiencia. Respecto a lo primero, cambian los faros, pilotos y parrilla en la vista exterior, mientras en el habitáculo la nota distintiva la ponen el volante, las salidas de aire centrales y la nueva pantalla de 8 pulgadas que preside la parte alta de la consola. También se han retocado los motores, que ahora consumen menos y ofrecen mejores prestaciones. Las opciones a elegir son el diésel 350d (258 CV) y los gasolina 400 (333 CV), 500 (455 CV) y 63 AMG (585 CV). Todos tienen tracción total 4MATIC y cambio automático.

QUERIDOS REYES MAGOS: ESTA VEZ...

... NO OS MOLESTÉIS EN TRAER LOS MISMOS REGALOS DE SIEMPRE. LAS CORBATAS, COLONIAS Y DEMÁS YA NO INTERESAN. ¿QUÉ TAL UN CURSO DE CONDUCCIÓN PARA DISFRUTAR Y, DE PASO, MEJORAR LA SEGURIDAD AL VOLANTE? Por Jorge Arenas

Llega la Navidad. Es época de hacer un parón para descansar -los que pueden-, de juntarse con la familia y de poner a prueba los estómagos con comidas pantagruélicas que parecen no tener fin. Pero también es momento de regalar. Y es precisamente esto lo que trae de cabeza a muchos. A veces la opciones parecen esfumarse en nuestra agotada imaginación y toca exprimirse hasta dar con la tecla adecuada. ¿Cómo podríamos sorprender esta vez con algo más original?

En Ecomotor lo tenemos claro: con un curso de conducción como los que ofrece la escuela de Audi. El objetivo es doble, ya que, por una parte, los más apasionados del mundo de automóvil podrán disfrutar de modelos muy especiales y potentes, que prometen grandes sensaciones a los mandos; además, tanto ellos como quienes no tengan tanta gasolina en sus venas, pueden aprender una serie de valiosos consejos para aumentar su seguridad al volante. No en vano, ya son 25.000 los alumnos que han pasado por esta escuela desde que abriera sus puertas hace más de dos décadas.

Dirigida por el piloto español Jordi Gené, la Audi Driving Experience ofrece diferentes cursos que se adaptan a las preferencias y niveles de los clientes. Probablemente, el más jugoso de todos sea el de conducción deportiva. La jornada empieza con un *briefing* que se imparte en uno de los boxes, en el que se enseña a los alumnos las características de los tres modelos que después conducirán en la pista. Concretamente, las pruebas se realizan con los Audi RS3 Sportback (367 CV), Audi RS6 (560 CV) y Audi R8 plus (610 CV). A continuación se analizan las diferentes curvas y se tratan asuntos que tienen

Los cursos de la Audi Driving Experience tienen todos una jornada de duración. La primera parte es una explicación teórica sobre conceptos básicos relacionados con el manejo y la seguridad al volante. En la segunda, los mismos instructores de la escuela acompañan al alumno en una serie de pruebas prácticas.

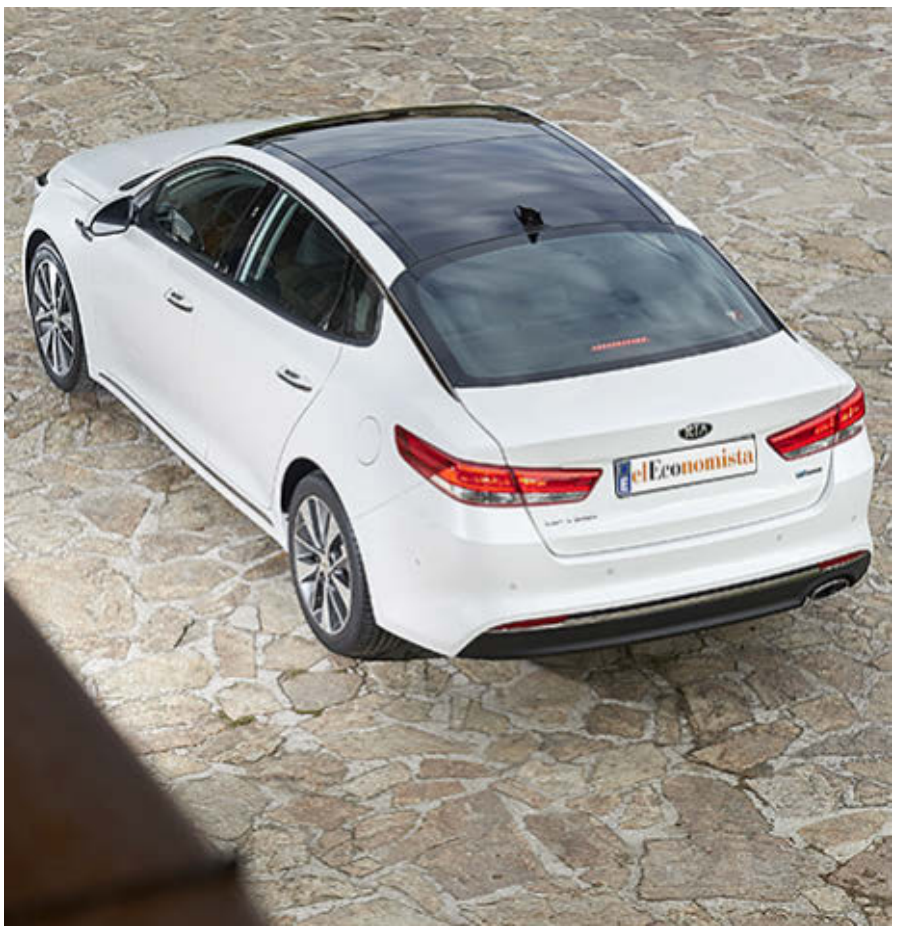
que ver con la postura correcta al volante, la trazada, los puntos de frenada y aceleración o la importancia de aprovechar bien el ancho del circuito. En fin, todo lo necesario para poder exprimir al máximo -y con seguridad- los coches.

Tras las explicaciones llega el momento de la verdad. Los alumnos salen al asfalto de Montmeló, siempre guiados por monitores que les acompañan en todo momento, bien dentro del vehículo o bien desde fuera con indicaciones que llegan mediante emisoras de radio. La primera prueba práctica consiste en aprender a hacer la trazada perfecta en un sector del circuito; la segunda es una frenada a gran velocidad que culmina con una esquiva (puede salvar vidas en los desplazamientos cotidianos); la tercera se lleva a cabo en otro sector de la pista, en el que se enseña al cliente a enlazar curvas , esta vez más técnicas y complejas que las de la primera prueba. Tras esto, llega la traca final: dar varias vueltas completas a bordo del R8 plus con motor V10 y cambio automático de doble embrague. Un broche que se convierte en el plato fuerte de la jornada y en la actividad seguramente más deseada por todos.

Pero como decíamos al inicio, no sólo de deportivos vive la escuela de conducción de Audi. Es más, sus responsables tienen claro que existen usuarios con otras pretensiones más allá del puro disfrute sobre el asfalto. Para todos ellos existen los cursos denominados *Dynamic* y *Progressive*, que sirven como paso previo para esos conductores menos experimentados que quieren aprender a tomar las riendas del automóvil antes de pasar a la acción. En el primero se explican los elementos de seguridad activa y se hace especial hincapié en la importancia de sistemas como la tracción integral, el ABS y el control de estabilidad, mediante la realización de prácticas de frenada de emergencia, derrapes controlados, conducción sobre firme deslizante o giros con eslalom. Por su parte, el segundo se centra en las técnicas de conducción en circuito y permite a los alumnos abordar todo tipo de curvas, entender la importancia de la anticipación visual, dominar la técnica del balanceo y contrabalanceo, y automatizar ciertas reacciones al volante que pueden ser cruciales en muchas situaciones. La oferta la completa el curso *Winter*, que se celebra en invierno -este año en la estación de Baqueira Beret-, cuyo objetivo es perderle el miedo a la nieve.

¿Quién puede hacer estos cursos? Cualquiera, tanto clientes como no clientes de Audi, si bien los primeros se benefician de algún descuento. Los precios van de los 100 a los 545 euros, en función de la experiencia elegida.

FICHA TÉCNICA: **Motor:** 4 cilindros en L ◆ **Combustible:** diésel ◆ **Potencia:** 141 CV ◆ **Dimensiones:** 4.855 x 1.860 x 1.465 mm ◆ **Batalla:** 2.805 mm ◆ **Capacidad maletero:** 510 litros ◆ **Consumo medio:** 4,2 l/100 km ◆ **Emisiones CO2:** 110 gr/km ◆ **Precio:** Desde 25.608 euros
Más información en www.ecomotor.es



Que tiemblen las berlinas generalistas

MARCAS COMO OPEL, FORD, SKODA O VOLKSWAGEN TIENEN, DESDE HOY, UN SERIO RIVAL EN EL SEGMENTO D. EL NUEVO KIA OPTIMA ES UN PRODUCTO BIEN HECHO Y A LA ALTURA EN CASI TODOS LOS ASPECTOS. Por Jorge Arenas

La anterior generación del Kia Optima pasó sin pena ni gloria por nuestro mercado, pero no por falta de méritos, sino porque la propia marca no fue capaz de darle el empuje necesario para triunfar. Entonces tenían la vista puesta en otros países y aquí había más bien pocas intenciones. Pero las cosas han cambiado y con el nuevo modelo van a por todas. Ha llegado el momento de despegar y hacer frente a berlinas generalistas como el Ford Mondeo, el Opel Insignia o el Skoda Superb.

Aunque a simple vista pueda parecer un *restyling* del Optima que se vendía en España desde 2012, nos cuentan en Kia que lo que tenemos ante nosotros es un coche nuevo, dotado de una estructura más rígida, con una mayor distancia entre ejes y unas dimensiones que varían en sus cotas de longitud, anchura y altura. Esto le ha permitido, entre otras cosas, aumentar el espacio interior para que los cinco ocupantes puedan viajar con más holgura. Porque si por algo destaca esta berlina de 4,85 metros es precísamente por su habitabilidad, que nada tiene que envidiar a la que ofrecen los modelos más grandes del segmento D. También el maletero -585 litros de capacidad- está a la altura.

¿Cómo reconocer a este Kia de nueva generación? Sus rasgos estéticos lo delatan: la calandra, los faros antibiebla triples, los faldones y los grupos ópticos ponen la nota distintiva en una carrocería que no cambia mucho pero sí es más actual. El interior, sin embargo, soprende en mayor medida con su nueva consola dividida en dos secciones y orientada hacia el conductor, su despliegue tecnológico en materia de confort y su buen tacto general. Que nadie vaya a pensar que sólo los japoneses y alemanes saben crear climas agradables dentro de los habitáculos. He aquí una buena prueba de que firmas como Kia saben bien cómo hacer las cosas en este importante apartado.

Disponible de momento con una sola motorización en la gama, el nuevo Optima se decanta por el diésel 1.7 CRDi de 141 CV, que se asocia a un cambio manual de seis velociades (de serie) o al automático de doble embrague y siete velocidades, que tiene un precio de 2.000 euros en el catálogo de opciones. Este propulsor es muy acertado por prestaciones, suavidad y consumo (apenas 4,2 l/100 km), sin embargo pensamos que la gama se queda escasa al no ofrecer más opciones, tanto en gasolina como en gasóleo. Toca esperar para poder elegir la versión GT con motor turbo de gasolina y 240 CV o la variante híbrida, que llegarán ambas a finales de 2016. Por lo demás, esta berlina resulta convincente en líneas generales por todo lo citado y por el arsenal de tecnología aplicada a la seguridad y el confort.

Consumo medio 4,1-8,9 (l/100 km) y emisiones de CO_2 106-209 (g/km).

Nuevo Clase C Coupé.
Emoción a primera vista.

¿Lo notas? Eso que sientes es el impulso de ponerte al volante del nuevo Clase C Coupé y vivir una experiencia de conducción incomparable. Su nuevo y acentuado diseño deportivo, sus llantas de aleación de 17" y los faros LED de alto rendimiento son solo el principio de todo lo que vas a vivir. Su sistema DYNAMIC SELECT te permite seleccionar entre cinco programas de conducción diferentes. Y lo último en tecnología de navegación completa un equipamiento único, solo comparable a las sensaciones que te hará descubrir sobre la carretera.

Mercedes-Benz
The best or nothing.

itra Concesionario Oficial Mercedes-Benz. Pradillo, 19 - 91 515 88 40. Príncipe de Vergara, 185 - 91 411 76 44. Pío XII, 1 - 91 353 17 10.

itarsa Concesionario Oficial Mercedes-Benz Isla de Java, 5-7 - 91 334 15 00. Sinesio Delgado, 58 - 91 378 26 12. **www.grupoitra.com**

FICHA TÉCNICA: Motores: De 3 y 4 cilindros en L ◆ **Combustibles:** Gasolina y diesel ◆ **Potencias:** De 95 a 120 CV ◆ **Dimensiones:** 4.017x1.487 x 1.650 mm ◆ **Batalla:** 2.519 mm ◆ **Capacidad maletero:** 333 litros ◆ **Velocidad máxima:** Desde 160 km/h ◆ **Consumo medio:** Desde 4,4 l/100 km ◆ **CO2:** Desde 115 gr/km ◆ **Precio:** Desde 12.990 euros
Más información en www.ecomotor.es

El 'todocamino' compacto y asequible

EL ECOSPORT YA HABÍA ACERTADO EN LA DIANA AL OFRECER UN SUV CON LA VERSATILIDAD DE UN COMPACTO POLIVALENTE. AHORA MEJORA EN MUCHOS ASPECTOS PARA HACER FRENTE A LA DEMANDA. **Por Juan Luis Soto**

Fabricado desde ahora exclusivamente en la India (antes también se ensamblaba en Brasil), el EcoSport se exporta a más de 100 países, por lo cual este modelo es muy importante estratégicamente para Ford. Esta circunstancia le ha hecho merecedor de una profunda revisión para actualizarlo y mejorarlo.

Basado en la plataforma del Ford Fiesta y con tracción delantera, este modelos de carrocería elevada completará por debajo la oferta SUV de la marca, junto al Kuga y al nuevo Edge 4x4 fabricado en Canadá y que llegará a nuestro mercado durante el mes de junio, con potencias de 180 y 220 CV.

Lo más apreciable a simple vista del EcoSport 2016 es que ya no lleva la rueda de repuesto fijada al portón trasero, que sigue abriéndose lateralmente como en la generación anterior. Sin embargo este soporte, la rueda y su carcasa protectora son desde ahora una opción más que los clientes pueden pedir si prefieren esta solución al kit de reparación o a la rueda de emergencia alojada en el interior del maletero.

El modelo se ha sofisticado respecto a su antecesor y, aunque sigue ofreciéndose con los acabados Trend y Titanium, ahora además se ofrece otro nivel superior denominado Titanium S. Se trata de una versión con un aspecto y equipo de carácter más deportivo y juvenil. Presenta unos acabados decorativos en negro que lo distinguen de inmediato del resto de la gama. Techo, lunas, retrovisores y llantas acabados también en color negro dan otro aire más dinámico al versátil todocamino.

La novedad mecánica es el nuevo y sorprendente motor Ecoboost de 140 CV con un consumo medio homologado de 5,6 L/100 km. Sin duda aporta por sus brillantes prestaciones una nueva personalidad al hasta ahora conformista EcoSport. Por lo demás, la gama sigue ofreciendo los ya conocidos Ecoboost de gasolina en cilindradas 1.0 y 1.5, además del diésel 1.5 TDCI.

Para estar a la altura de la nueva potencia el chasis se ha revisado haciéndolo más preciso y deportivo. El coche es ahora más bajo y tanto suspensiones como amortiguación han sido puestos a punto para hacer la conducción más dinámica. También se ha recalibrado el control de estabilidad ESC y se montan lunos nuevos neumáticos Goodyear más grandes,con medidas de 205/50 R17.

El EcoSport recibe asimismo nuevos equipos: cámara trasera, toma de combustible Easy Fuel, paquete de invierno, sistema de conectividad Sync y 9 airbags. Por otro lado, el aislamiento interior se ha mejorado, haciendo al coche más silencioso y cómodo en los viajes.

FICHA TÉCNICA: **Motores:** De 4 cilindros en L ◆ **Combustibles:** Gasolina y diesel ◆ **Potencias:** Desde 95 a 120 CV ◆ **Dimensiones:** 4.532 x 1.792 x 1.497 mm ◆ **Batalla:** 2.636 mm ◆ **Capacidad maletero:** 520 litros ◆ **Velocidad máxima:** Desde 180 km/h ◆ **Consumo medio:** Desde 3,7 l/100 km ◆ **CO2:** Desde 98 gr/km ◆ **Precio:** Desde 9.900 euros
Más información en www.ecomotor.es

Un nombre conocido para un coche nuevo

EL NUEVO TIPO RECUPERA ESTA DENOMINACIÓN Y NACE COMO UNA ATRACTIVA BERLINA MEDIA. PERO NO TARDARÁ EN CONOCERSE EN EL MERCADO CON UNA CARROCERÍA COMPACTA Y OTRA FAMILIAR. Por Juan Luis Soto

En el grupo FCA se han puesto nostálgicos en cuanto a los nombres. después de que Alfa vuelva a lanzar un Giulia, ahora se retoma para este nuevo Fiat la denominación de Tipo, modelo que apareciera en 1988 y fuera posteriormente sustituído por los Bravo y Brava. El plan de lanzamiento plantea una gama de tres carrocerías diferentes. La primera ya está aquí en forma de este sedán de tres volúmenes, que llegará a los concesionarios españoles durante los primeros días del año 2016. Más tarde, entre los meses de mayo y junio llegará a España otra versión compacta de cinco puertas y, ya en el mes de septiembre, se comercializará un familiar Station Wagon.

Después de nuestra primera toma de contacto con el Tipo 2016 por los alrededores de Turín, podemos resumir sus principales cualidades en tres puntos: una cuidada presentación del diseño general, una habitabilidad sobresaliente en su segmento y unos precios especialmente competitivos.

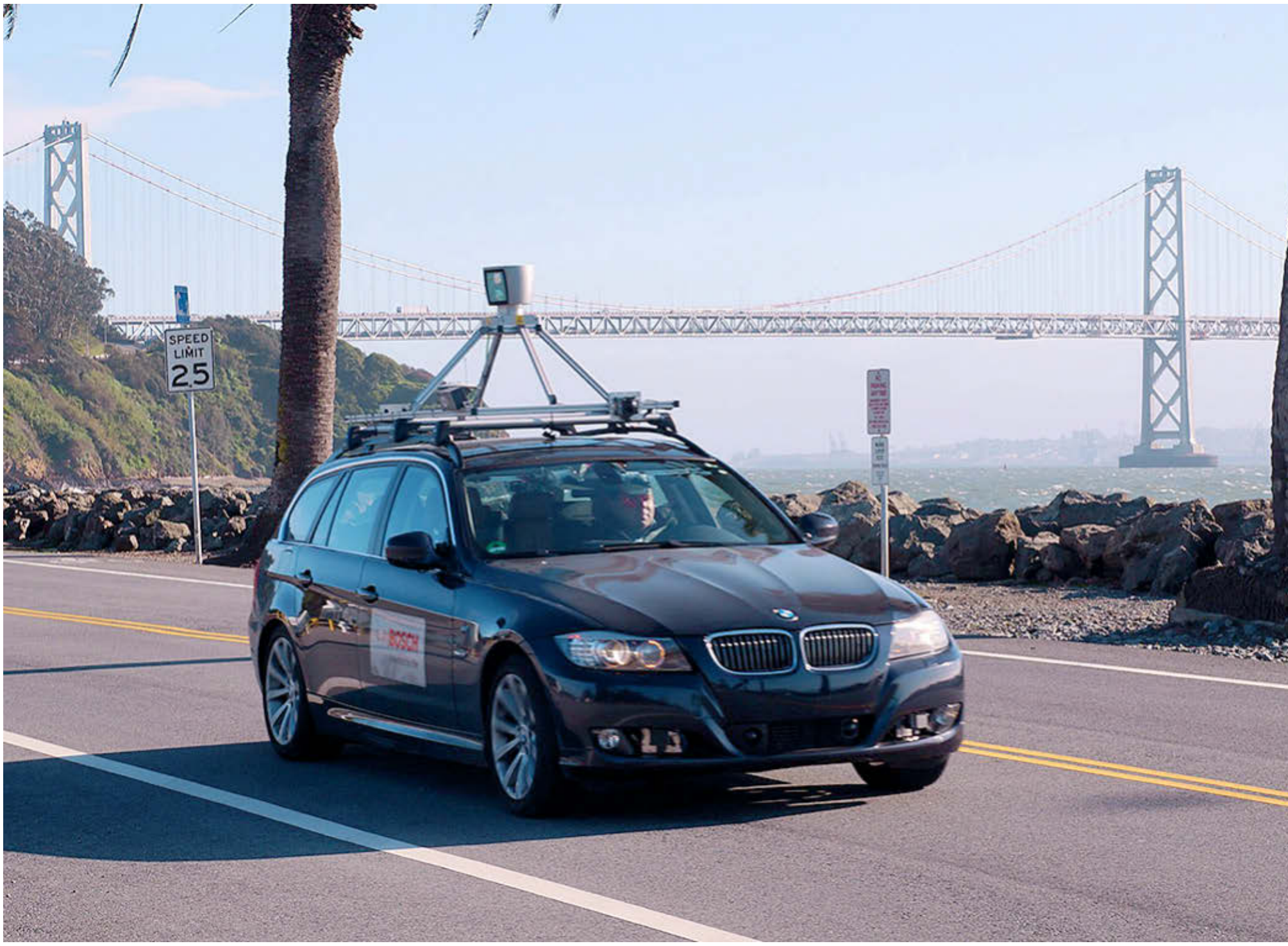
Para su desarrollo se ha utilizado la nueva plataforma polivalente llamada "Small/Wide Architecture" que, según alargue modularmente sus dimensiones sirve tanto para fabricar el Fiat 500 L como para este nuevo Tipo. Los planes de la marca pasan por utilizarla también para otro modelo completamente nuevo de mayor tamaño y todavía por desvelar. El nuevo Tipo en su primera configuración de berlina mide 4,54 metros de largo y presenta una generosa distancia entre ejes de 2,64 metros, característica que aporta al interior mucha habitabilidad, sobre todo en las plazas posteriores y en el sorprendente maletero.

La oferta mecánica en nuestro mercado plantea un 1.4 de gasolina y 95 CV mas dos motores turbodiésel 1.3 y 1.6 con potencias de 95 y 120 CV. La caja de cambios es por ahora manual de cinco o seis velocidades según el motor, pero más adelante también se ofrecerá la opción de un cambio automático.

Conduciendo el Tipo apreciamos en primer lugar un interior muy atractivo en su diseño, con buena calidad percibida en sus materiales y superior a lo que nos esperaríamos de un coche con estos precios tan accesibles.

Otra cualidad a destacar es la buena disposición y ergonomía de los mandos, muy simplificados y fáciles de manejar por el conductor. De hecho, la conducción del Tipo se hace sencilla y su dinámica aporta mucha agilidad gracias a una dirección suave y precisa. En ciudad conserva esta maniobrabilidad ya que puede realizar un giro completo en un diámetro entre bordillos de tan sólo 11 metros, muy poco para sus dimensiones exteriores.

El Tipo llega con una serie especial de 220 unidades "Opening Edition" si equipan el motor 1.4 16v Fire 95 CV y "Opening Edition Plus" si son 1.6 Multijet II de 120 CV. Con un equipamiento exclusivo, se oferta bajo condiciones especiales desde 10.990 euros.

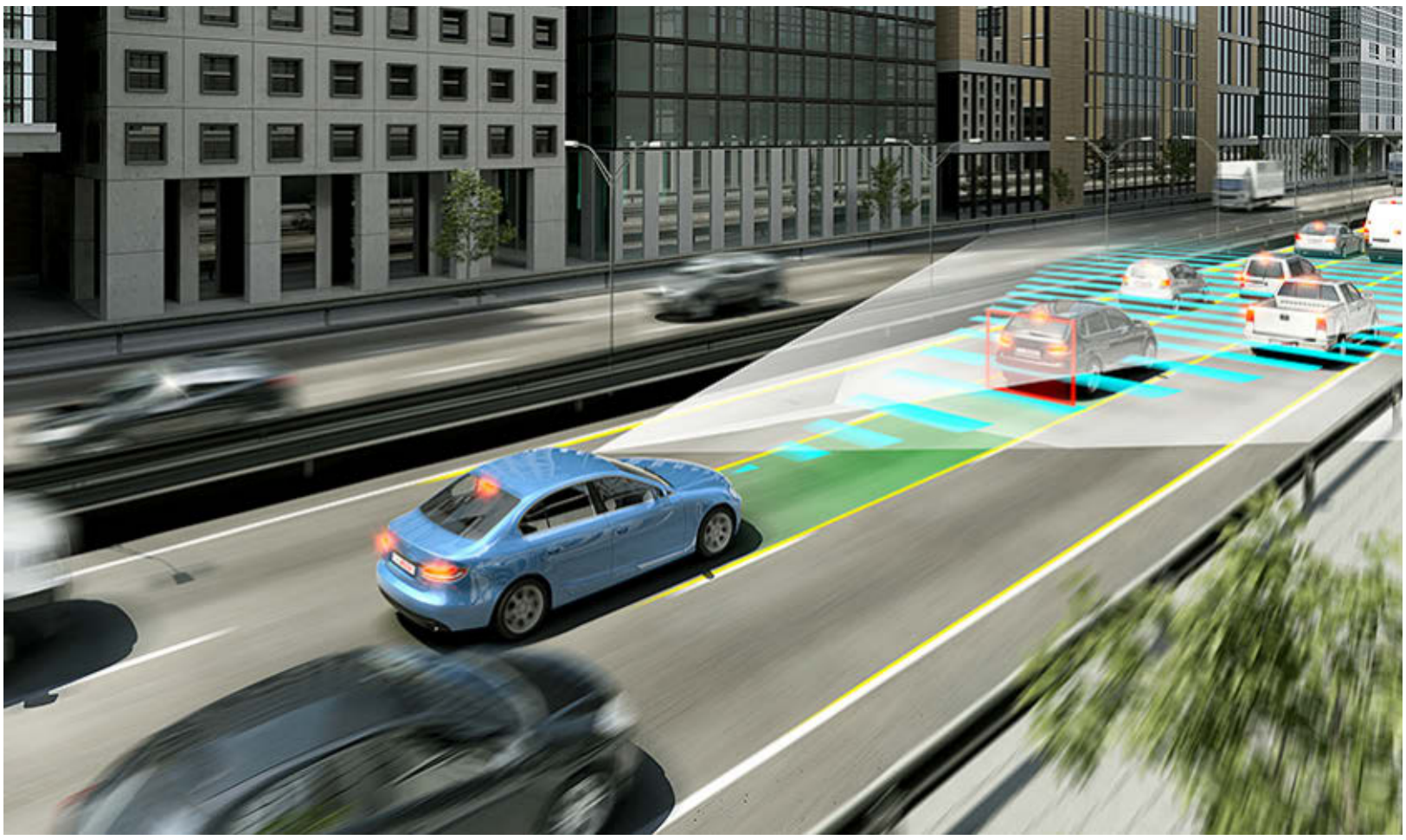


2020: LLEGA EL COCHE AUTÓNOMO

DE AQUÍ A TAN SOLO UN LUSTRO PODRÍAMOS VER CIRCULANDO SIN NINGÚN PROBLEMA EL COCHE AUTÓNOMO EN NUESTRAS CARRETERAS, SEGÚN BOSCH. ¿EL PROBLEMA? SIN DUDA ALGUNA LAS LEGISLACIONES. **Por Miguel Ángel Linares**

A nadie escapa que la "guerra de los 100 años" de la industria automovilística ya no solo se dirime en batallas que tengan que ver con cuestiones de motorización, seguridad, diseño, prestaciones o incluso precio. A nadie se le escapa que la tecnología es hoy por hoy uno de los aspectos fundamentales a la hora de comercializar por un lado un coche y comprarlo por el otro. Es sin duda la característica de un vehículo que tiene más capacidades y posibilidades de crecer, de hecho su desarrollo parece infinito y más veloz que el deportivo más caro, y desde luego la característica principal que nos permite soñar en cómo serán los coches "del futuro".

¿Del futuro? Por fortuna no hay que viajar tan lejos. La conducción autónoma, algo que hace unos años nos parecía exclusiva de David Hasselhoff y su mítico "coche fantástico", puede ser una realidad, al menos en autopista, para el año 2020, según Bosch. El grupo alemán, especializado en tecnología y



Más de 10.000 kilómetros de pruebas de conducción autónoma ha realizado Bosch por carreteras de Estados Unidos, Alemania y Japón

servicios, acaba de dar a conocer los avances tecnológicos, desarrollos y planes de introducción de los sistemas de conducción automatizada en los que lleva un buen tiempo trabajando de cara tanto al futuro como al presente. Las ventas de Bosch en este campo no dejan de crecer, a un ritmo del 33 por ciento anual, y se prevé que en 2016 sus ventas en sistemas de asistencia al conductor superen, por primera vez en su historia, nada menos que los mil millones de euros, lo que da buena idea del interés que suscita entre los principales fabricantes del planeta este tipo de nuevas tecnologías aplicadas a la conducción.

La conducción automatizada afecta de forma integral a todo el automóvil: propulsión, frenos, dirección, instrumentos de visualización, navegación y sensores, así como a la conectividad tanto dentro como fuera del coche. En los más de 10.000 kilómetros de pruebas que Bosch ha realizado por carreteras abiertas al tráfico en países tan diferentes como Alemania, Estados Unidos y Japón, los vehículos equipados con estas tecnologías en pruebas han circulado, principalmente por autopistas, acelerando, frenando e incluso realizando maniobras de adelantamiento sin ningún tipo de problemas.

A pesar de las ventajas evidentes que puede tener la conducción automatizada para la comodidad a la hora de conducir, la seguridad es por supuesto el principal objetivo que hoy por hoy se busca con el desarrollo de esta tecnología. Según cifras oficial, cada año mueren en todo el mundo más de 1,3 millones de personas en accidentes de tráfico, de los que la principal causa en el 90 por ciento de los casos es el fallo humano, por diferentes circunstancias por todos conocidas pero con el mismo fatal resultado. Las investigaciones realizadas por Bosch apuntan a que el aumento de la automatización podría reducir los accidentes hasta en una tercera parte, lo que nos hace imaginarnos que cualquier tipo de automatización cobra una especial importancia si puede llegar a incidir de esta forma tan notable en estas negras estadísticas.

¿Problemas? El principal, sin duda la amalgama de legislaciones de los distintos países. A día de hoy, las normativas internacionales y locales suponen un auténtico caos a la hora de llegar a una normativa de carácter general e internacional, pues en algunos casos está prohibido que el conductor no tenga el control del vehículo en ningún caso, y en el más optimista solo se deja actuar al coche de forma autónoma hasta una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora (o sea, para que pueda aparcar solo y poco más). Una vez más, como lleva sucediendo en toda la historia del automóvil, la tecnología va muy por delante de la normativa, y esto será algo en lo que tendrán que trabajar los gobiernos de forma urgente, pues no se pueden poner puertas al progreso.

Algunas legislaciones prohíben dejar al coche que se ‘conduzca’ a sí mismo

FICHA TÉCNICA: Motor: 4 cilindros en L ◆ **Combustible:** gasolina ◆ **Potencia:** 192 CV ◆ **Dimensiones:** 4.055 x 1.693 x 1.420 mm ◆ **Batalla:** 2.469 mm ◆ **Capacidad maletero:** 292 litros ◆ **Consumo medio:** 6,2 l/100 km ◆ **Emisiones CO2:** 145 gr/km ◆ **Precio:** Desde 21.400 euros (17.680 con descuentos)
Más información en www.ecomotor.es

192 razones de peso escondidas en su capó

CON SU NUEVO MOTOR 1.8 TSI DE 192 CV Y SU EXCELENTE PUESTA A PUNTO DE CHASIS, EL IBIZA CUPRA SE CONVIERTE EN UN AUTÉNTICO CARAMELO DENTRO DE SU SEGMENTO. ¿QUIÉN DA MÁS POR MENOS? **Por Jorge Arenas**

El nuevo Ibiza Cupra es un modelo diseñado y desarrollado en el centro técnico de Seat que, por cierto, está está de cumpleaños ya que comenzó su andadura hace ahora 40 años. Quiere esto decir que el pequeño deportivo tiene ADN español, en mayor medida que otros modelos del grupo Volkswagen, lo que le da un punto interesante ya de partida. Pero es que, también, este Ibiza es el más potente de la saga Cupra, además del más cómodo y el que menos combustible gasta.

Lo más destacable, sin duda, es su motor. Mientras la mayoría de coches tiende irremediablemente hacia el *downsizing*, este Seat rompe con lo establecido y se decanta por un bloque de 1.800 cc, algo que no deja de sorprender, sobre todo si tenemos en cuenta que el modelo hasta ahora vigente (*pre-restyling*, de la misma generación) monta un propulsor de 1.400 cc. El caso es el que el 1.8 TSI entrega 12 caballos más de potencia (192) y eleva la cifra de par hasta los 320 Nm. Este último dato, el del par motor, es el que ha obligado a descartar la caja de cambios automática DSG de 7 velocidades, ya que está preparada para soportar valores inferiores a los 250 Nm, como era el caso del anterior Cupra. Así que los más puristas están de enhorabuena porque desde este momento sólo se puede optar a un eficaz cambio manual de seis velocidades. Para los amantes de las prestaciones, aquí van el 0 a 100 km/h y la velocidad máxima: 6,7 segundos y 235 km/h. Nada mal.

Más allá de cifras concretas, este Cupra proporciona muy buenas sensaciones a los mandos. Su brillante mecánica se alía con un chasis adaptativo -de serie-, con el diferencial electrónico XDS y con un potente equipo de frenos para lograr un equilibrio acertado en conducción deportiva. El coche pisa plano y ágil, acelera con contundencia y emite un sonido característico que invita a sacar el piloto que todos llevamos dentro. Una vez más, la división Sport de Seat ha vuelto a dar en el clavo en la puesta a punto de este modelo que, además de rápido, se muestra perfectamente apto para su uso en el día a día. En definitiva, un vehículo pasional que no renuncia a la última tecnología y que se desmarca de sus rivales por su contenido precio de 21.400 euros (antes de aplicar descuentos). Ésta es su mejor arma.

COPA KOBE TOYOTA AYGO

FICHA TÉCNICA: Motor: 3 cilindros en L ◆ **Combustible:** Gasolina ◆ **Potencia:** 80 CV a 7.000 rpm ◆ **Transmisión:** Manual 5 velocidades, grupo corto ◆ **Suspensión:** Tecnoshock/Eibach ◆ **Frenos:** EBC con discos sobredimensionados ◆ **Neumáticos:** tierra/competición Pirelli ◆ **Homologación R.F.E.D.A:** N3 ◆ **Precio:** 16.900 euros
Más información en www.ecomotor.es

El mundo del rally al alcance de todos

¿QUIÉN DICE QUE LA COMPETICIÓN ES SÓLO COSA DE RICOS? TOYOTA QUIERE DEMOSTRAR QUE NO ES ASÍ CON SU COPA MONOMARCA DE RALLYES DE TIERRA. CON UN AYGO BASTA PARA DIVERTIRSE A LO GRANDE. Por Jorge Arenas

El mundo de la competición no es precisamente barato. Cualquiera que lo conozca desde dentro sabrá que tener un coche listo para salir a la pista cuesta, por norma, un verdadero dineral que sólo está al alcance de ciertos bolsillos pudientes. Sin embargo, existen opciones como la Copa Kobe, un campeonato monomarca de rallyes de tierra que se disputa con Toyota Aygo, que rompen los esquemas tradicionales y hacen más accesible este tipo de carreras a un público amplio.

En el concesionario Kobe Motor, organizador de la prueba, tienen claro que las copas promoción son la manera más económica de competir -y de hacelo en igualdad de condiciones-, además de servir como trampolín para saltar a otras categorías superiores. Por ello plantean una temporada que consta de seis pruebas puntuables para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra (CERT) en las que los pilotos más experimentados luchan por el podio, mientras los que dan sus primeros pasos pueden aprender a pulir sus trazadas, frenadas y derrapajes a base de pie izquierdo.

El coche en cuestión es un Aygo con motor 1.0 VVTi, que rinde 80 CV y se asocia a un cambio manual de desarrollos más cortos que en el modelo de calle. Sus prestaciones no son fulgurantes, pero sí más que suficientes para hacer los primeros pinitos sobre la tierra y divertirse muchísimo. Lo bueno de esta copa es que el coche se entrega totalmente listo para competir, con sus frenos sobredimensionados, su jaula de seguridad, sus bacquets y arneses, y un sinfín de elementos más que garantizan su buen funcionamiento en el campeonato.

El precio final, llave en mano, es de 16.900 euros. Un peaje moderado, tras el cual se puede disfrutar de la auténtica lucha en el barro sobre cuatro ruedas.

FICHA TÉCNICA: **Motor:** bicilíndrico, 4T ◆ **Cilindrada:** 883 cc ◆ **Potencia:** N.D. ◆ **Par:** 71 Nm a 3.750 rpm ◆ **Dimensiones:** 2.250 x 855 x 1.140 mm ◆ **Altura del asiento:** 775 mm ◆ **Capacidad depósito combustible:** 12,5 litros ◆ **Peso:** 255 kg ◆ **Precio:** 10.240 euros
Más información en www.ecomotor.es

La Sportster recupera su lado más oscuro

ENTRE LAS NOVEDADES 2016 DE HARLEY-DAVIDSON DESTACA LA IRON 883, UNA MOTO SENCILLA PERO MUY AUTÉNTICA, QUE RESCATA SUS ORÍGENES 'CINCUENTEROS' CON UNA ESTÉTICA RUDA Y PRIMITIVA. **Por Jorge Arenas**

Los amantes de la firma de Milwaukee están de enhorabuena ya que dentro de la gama 2016 aparecen interesantes novedades como la Sportster 883 Iron, descendiente directa de una de las primeras *dark custom* de la historia, la Sportster de 1957, que ahora llega con un diseño más oscuro y auténtico, si cabe. Los rasgos que la diferencian son muchos: desde los recubrimientos del motor y guarbarros pintados en negro, hasta el manillar adelantado de estilo *drag*, pasando por el depósito de combustible tipo *peanut*, el asiento de cuero o la pintura *Hard Candy Custom* con acabado metalizado y disponible en varias tonalidades. También son característicos sus grupos ópticos traseros, de estética moderna y sencilla, que integran las luces de parada, marcha e intermitentes en una sola pieza a cada lado de la moto, así como el reloj de la instrumentación que, sin renunciar al clasicismo, integra velocímetro, tacómetro y hasta indicador de marcha engranada.

Las tripas de la Sportster Iron esconden el motor *Evolution Blockhead* V2 de 883 cc, refrigerado por aire, con culata y cilindros de aluminio e inyección electrónica, que destaca por su par de 70 Nm disponible desde bajas vueltas. El escape *Big Twin* se encarga de mantener a raya las emisiones sin descuidar ese rugido tan emblemático que caracteriza a las Harley y, si hablamos de chasis, este modelo 2016 se beneficia de una suspensión de tarado más suave, con amortiguador trasero ajustable en precarga, y de un equipo de frenos más potente con discos sobredimensionados y ABS para todas las versiones.

Pero la Iron 883 no es la única novedad de Harley-Davidson para los próximos meses. A ella se suma la Forty-Eight como máximo exponente del espíritu *dark custom*, que viene acompañada de las nuevas Fat Boy S y Softail Slim S, dotadas de nuevos acabados y del motor Screamin Eagle Twin Cam 110 que mejora las prestaciones y es capaz de hacer girar cabezas a su paso. Otra sopresa para este año es la Road Glide Ultra, que vuelve a salir a escena tras dos años desaparecida, y no de cualquier manera sino revisada y muy mejorada. Con todo esto, la firma americana espera que 2016 sea un año histórico.

Peugeot con Carlos Sainz, Peterhansel o Sebastian Loeb, frente a los MINI de Nani Roma, Al-Attiyah (actual campeón) o Miko Harvonen, el duelo más apasionante del Dakar más apasionante sin duda de las últimas ediciones...

Nani Roma vs Sainz, MINI vs Peugeot

COMO YA ES TRADICIÓN, TRAS LA RESACA DE NOCHEVIEJA LLEGA EL DAKAR. EL RAID MÁS DURO DEL MUNDO LLEGA ESTE AÑO APASIONANTE CON EL ENFRENTAMIENTO DE DOS "DREAM TEAMS": MINI Y PEUGEOT. **Por Miguel Ángel Linares**

Con el Mundial de motos y la Fórmula 1 en estado de "hibernación", la gran primera cita del mundo del motor de competición en el inicio de cada año es sin duda el Dakar, el raid que ya desde hace unos cuantos años se viene disputando en Sudamérica después de que su hábitat natural, las dunas africanas, se volvieran demasiado inseguras para una cita internacional de este tipo. En este caso, la competición tendrá lugar en Bolivia y Argentina, circulando en ocasiones por tramos de montaña por enc ima de los 4.000 metros de altitud, con más de 9.500 kilómetros de recorrido que se correrán entre el 3 y el 16 de enero.

Un año más, nuestra principal baza será Nani Roma, campeón del Dakar en el año 2014. Al piloto catalán le contemplan nada menos que diecinueve "dakares" hasta la fecha, y vuelve a la arena sudamericana con la misma ilusión que la primera vez. Joan "Nani" Roma quiere seguir haciendo historia en el raid más duro de todo el planeta (ya la hizo ganando tanto en motos como en coches, algo que solo han logrado, además del catalán, Hubert Auriol y Stéphane Peterhansel, auténticas leyendas de la mítica carrera), y afronta la edición 2016 con ilusiones renovadas, aún más tras perder el año pasado todas sus posibilidades por un problema mecánico nada más comenzar el raid, en la primera etapa, cuando lucía el dorsal número 1 tras su victoria del año anterior.

Y de nuevo, Nani estará al volante del coche a batir en esta dura competición, el MINI ALL4 Racing, vencedor nada menos que de las últimas cuatro ediciones de la carrera, y que solo en la edición del año pasado copó cuatro de los cinco primeros puestos del podio. Y además con copiloto nuevo, el español Álex Haro, que participa por segunda vez en la prueba "africana", con todo lo que ello supone.

Sus principales rivales serán sin duda sus tres compañeros pilotos oficiales en el equipo MINI (el catarí Nasser Al-Attiyah, campeón en la edición de 2015; el argentino Orlando Terranova y el finlandés Mikko Hirvonen). Enfrente estarán los pilotos del otro "Dream Team" de la prueba, Peugeot, con nombres como los de Carlos Sainz, Sébastien Loeb, Stéphane Peterhansel y Cyril Despres, que no necesitan ningún tipo de presentación. El veterano bicampeón español de rallyes vuelve a afrontar el Dakar en su novena participación con toda la ambición del mundo y con ganas y posibilidades de repetir su triunfo de 2010, el primero para un piloto español en coches.

No hace falta decir qué Dakar más apasionante nos espera. ¿Podrá el "dream team" de Peugeot hacer sombra a los MINI, sin duda los mejores coches de las últimas ediciones de la prueba? La respuesta, tras las uvas de Nochevieja...

A pesar de que han pasado más de cinco décadas entre esta imagen y la de abajo, el 911 se mantiene fiel a sus conceptos básicos y sigue siendo una gran referencia.

Adiós al motor bóxer atmosférico

Han pasado 52 años desde que el Porsche 911 viera la luz. Auténtico icono de la deportividad, este modelo fue presentado ante el público en el Salón de Fráncfort de 1963 como sustituto del mítico 356. Curiosamente, sus creadores lo bautizaron como Porsche 901, pero se vieron obligados a cambiarle el nombre porque Peugeot había registrado todas las denominaciones de tres cifras con un 0 en medio. El diseño fue obra de *Butzi* Porsche, hijo de Ferry Porsche y nieto de Ferdinand Porsche -a quien Hitler encargó en plena II Guerra Mundial el desarrollo del Volkswagen Escarabajo-.

El *nueveonce* destacó rápidamente por su disposición mecánica, que lo convirtió en un *rara avis* por su condición de todo atrás, en la que el motor iba descolgado más allá del eje trasero. Ningún fabricante optaba en aquel entonces por semejante rareza, ya que, entre otras cosas, otorgaba al coche un reparto de pesos muy desigual. Sin embargo, el nuevo Porsche deportivo se convirtió al instante en un verdadero triunfo de la industria de la automoción. Su propulsor de 6 cilindros bóxer fue evolucionando con los años pero de forma somera. Le costó nada menos que 35 años abandonar la refrigeración por aire forzado y en su gama siempre tuvieron especial protagonismo los motores atmosféricos capaces de estirarse como un chicle hasta la zona alta del cuentavueltas mientras regalaban un sonido sencillamente glorioso a los oídos de quien tenía la suerte de poder exprimirlos.

Pero los tiempos cambian y, debido a las nuevas normativas anticontaminación y a la fiebre por el *downsizing*, a nuestro querido 911 no le ha quedado más remedio que adaptarse a las circunstancias. Por ello, con el lavado de cara de la séptima generación (código interno 991), el Porsche ha dado un giro inesperado que le ha llevado a desterrar sus motores de aspiración. Con las nuevas versiones Carrera y Carrera S da comienzo la era Turbo. Un nuevo capítulo en su historia, protagonizado por un bóxer de seis cilindros que reduce su cubicaje hasta los 3,0 litros y que se nutre de la sobrealimentación de dos turbocompresores que, todo sea dicho, mejoran las cifras de potencia, la capacidad de aceleración y la eficiencia en términos de consumo y emisiones. Con esta noticia, seguramente los más puristas de la marca se darán cabezazos contra la pared, igual que lo hicieron cuando la marca decidió apostar por las berlinas y los todoterrenos. Pero todo pasará y el 911 seguirá siendo el rey.

Nuevos carburantes Repsol con Neotech

REPSOL

Inventemos el futuro

Benefíciate de los últimos avances
de nuestro **Centro de Tecnología.**
Ahora **todos nuestros carburantes** incorporan Neotech,
una fórmula exclusiva que, sin pagar más, te ofrece:

- **MÁXIMAS PRESTACIONES CON EL MÍNIMO CONSUMO**
- **MÁS CUIDADO DEL MOTOR**
- **MENOS AVERÍAS**

SOLO EN LAS ESTACIONES DE SERVICIO REPSOL, CAMPSA Y PETRONOR

REPSOL efitec 95 | REPSOL efitec 98 | REPSOL Diesel e+ | REPSOL Diesel 10 e+

con Neotech

Más información en ***repsol.com***

Un coche que te abre muchas puertas.

NUEVO FORD **KUGA**

> **Portón Manos Libres**

Nuevo Ford Kuga, el único con un sistema automático de apertura y cierre para el que no necesitas utilizar las manos.
ford.es

17.990€

Gama Ford Kuga consumo medio combinado de 4,6 a 7,4 l/100km.
Emisiones de CO_2 de 120 a 171 g/km.

Motor EcoBoost mejora hasta un 20% los consumos frente a un motor convencional. Ford Kuga Trend 1.5 EcoBoost 4x2 120cv. La oferta incluye IVA, transp., IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), dto. promocional, aport. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E. a través de su campaña "Vente a Ford Credit", permanencia mín. 24 meses. Sujeto a la aportación del Plan PIVE del Gobierno. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos. El modelo visionado podría no coincidir con el ofertado.

Ford

Go Further