

Eco**motor**.es

elEconomista ENERO 2016 Nº79

RENAULT MÉGANE
AMBICIÓN COMPACTA

ENTREVISTA
AGUSTÍN MARTÍN
SALÓN DE DETROIT
GRANDEZA AMERICANA



REDEFINE LA AVENTURA



Jeep



FCA | FLEET & BUSINESS

Síguenos en:  

Gama JEEP GRAND CHEROKEE: Consumo mixto entre: 7,5 y 14,0 (l/100km). Emisiones de CO₂ entre: 198 y 327 (g/km).

Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.

6

EN PORTADA
Renault
Mégane

12

A LA ÚLTIMA
Kia
Sportage

14

A LA ÚLTIMA
Gama híbrida
Lexus

16

A LA ÚLTIMA
Mitsubishi
Outlander PHEV



3
ENE
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

ACOSO FISCAL A LA MOTOCICLETA EN ESPAÑA



Las motos nuevas de entre 250 y 500 cc sufren una carga fiscal de hasta el 40,7 %, la mayor de Europa, y el doble que la alemana.



MADRID QUIERE PROHIBIR LOS DIESEL

La concejala de Medio Ambiente y Movilidad Inés Sabanés ha dicho que se restringirán los coches de gasóleo en la capital en el futuro.

ESPAÑA, ESPECIALISTA EN PRODUCIR MOTORES



Durante 2015 se fabricaron en nuestro país 2.047.888 motores y 1.042.014 cajas de cambio para automóviles.

4
ENE
2016

La trampa de los despachos

Hemos empezado el año condicionados por el admitido fraude Volkswagen. Pero convendría diferenciar este caso con la polémica que se ha desatado en Europa, y más concretamente en Francia, respecto a las emisiones declaradas por los fabricantes a raíz de la "comisión Royal". Entre otras medidas, ha analizado 100 automóviles elegidos de manera aleatoria a los que se ha sometido a un test de consumo y emisiones reales. Como era de esperar, los resultados han diferido bastante de los homologados por los fabricantes.

En la prensa especializada ya lo habíamos constatado y publicado desde siempre. En cuanto se reproducen las condiciones reales de uso de un automóvil, la desviación respecto a los datos oficiales es importante y la diferencia puede llegar a ser muy grande. La necesidad de legislación ha establecido a lo largo de las últimas décadas unos baremos en los despachos que no siempre se ajustan con la realidad. No es lo mismo establecer normativas en los despachos y lo que ocurre en la práctica.

En las pruebas de homologación NEDC se usan unidades especiales, con una puesta a punto específica de la mecánica y la gestión electrónica. Las condiciones en las que se realizan, casi exclusivamente de laboratorio, son ideales en cuanto a presión atmosférica, temperatura, humedad... y no requieren por parte del conductor ninguna exigencia en cuanto a fuertes aceleraciones, necesarias en el tráfico real. Incluso las pruebas permiten repetirse si los valores no son los deseados.

El mejor año de Nissan

Nissan ha cerrado el año 2015 como el mejor de su historia. Su crecimiento en nuestro mercado ha sido de un 39 por ciento, el más alto registrado entre las diez grandes marcas en España y se consolida como la primera entre las asiáticas.

En total Nissan vendió en España 61.867 unidades, consiguiendo la octava posición en el 'ranking Top 10' y su incremento en las ventas ha superado muy por encima del 23 por ciento experimentado en el sector. Especialmente relevante ha sido el balance de Nissan en el mercado de los crossovers, con un incremento del 40 por ciento, y donde sigue siendo líder del segmento C con el nuevo *Qashqai*. Este modelo, del que se han vendido 23.832 unidades, ha mejorado su resultado en un 35 por ciento durante el último año.

Por otro lado, las ventas al alza de otros modelos como el compacto *Pulsar*, del vehículo industrial *NT400 Cabstar* y de los eléctricos *Leaf* y *NV200*, han hecho posible que Nissan registre en España una cuota de penetración del 5,2 por ciento, la mejor registrada por la marca en nuestro mercado.

El presente año también va a ser clave para Nissan. Se han iniciado ya las ventas del nuevo *pick up NP300 Navara* fabricado en España y se lanzará al mercado el eléctrico *Leaf 30kW*, con una autonomía de 250 kilómetros.

Francesc Corberó
Director de Comunicación Nissan de España y Portugal



Juan Luis Soto
Director de Ecomotor



Consumo medio 4,1 - 8,9(l/100 km) y emisiones de CO₂ 106-209 (g/km).

Nuevo Clase C Coupé. Emoción a primera vista. Descúbrelo en Grupo Itra el 3 de diciembre.

¿Lo notas? Eso que sientes es el impulso de ponerte al volante del nuevo Clase C Coupé. 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. Y lo último en tecnología de navegación completa un equipamiento único, solo comparable a las sensaciones que te hará descubrir sobre la carretera. Compruébalo en los Concesionarios Oficiales de **Grupo Itra**.

Mercedes-Benz

The best or nothing.



itra
itarsa

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.

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 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y Diesel ♦ Potencia: de 90 a 205 CV ♦ Dimensiones: 4.359 x 1.814 x 1.447 mm ♦ Batalla: 2.669 mm

♦ Capacidad maletero: 384 litros ♦ Consumo medio: desde 3,7 l/100 km ♦ CO2: desde 95 gr/km ♦ Precio: de 16.600 a 27.000

Más información en www.ecomotor.es

Ante la cuarta generación del Mégane nos encontramos con un coche completamente nuevo y un poco más grande en sus dimensiones. Apreciamos en su diseño que, al contrario que en las generaciones rupturistas anteriores, sigue la línea estética del su antecesor. Sin embargo, el estilo se ha depurado y, como veremos más adelante, su mecánica también.

Los cambios en el Mégane son tan importantes como numerosos. Para empezar, está desarrollado sobre la nueva plataforma CMF de la alianza Renault/Nissan, que ha dado ya origen a otros modelos como los Espace, Kadjar, Talisman en cuanto a la marca francesa y al Qashqai en el caso de la japonesa.

En la carrocería, los diseñadores han puesto mayor acento en unas líneas con mayor impacto visual, a la vez que han

incidido en hacer un Mégane más elegante que en sus ediciones anteriores. Con esta imagen más musculada y personal, el nuevo Renault es fabricado exclusivamente en versión de cinco puertas dada la escasa demanda del tres puertas, amén de los incrementos en los costes industriales que supone ensamblar otra carrocería. Esto no va a implicar sin embargo que una versión de carrocería familiar llegue a nuestro mercado dentro de unos meses.

El nuevo Mégane no se ha arriesgado a realizar piruetas estéticas como sus antecesores. Se parece mucho en las proporciones a la tercera generación que sustituye y conserva un frontal similar al introducido por el último rediseño de su antecesor, con un gran logotipo de Renault sobre la parrilla soportada por los estilizados faros. Lo que sí es nuevo en el Mégane son los caracteres trasvasados

de los últimos modelos de Renault, como las luces diurnas en forma de coma o los estilizados pilotos posteriores. La influencia de la berlina Talisman se hace patente en estos y otros detalles.

Pasando a hablar del aspecto técnico del Mégane, la primera ventaja que aporta la nueva plataforma sobre la que está construido, es que es notablemente más ligera que la anterior. En general, y en sus diferentes versiones, el coche ha rebajado su peso en torno a los 90 kilos, circunstancia que ha aprovechado Renault para equiparlo de forma más generosa y sofisticada que en el modelo precedente.

SOBRESALIENTE EN COMPORTAMIENTO

Aunque el chasis conserve la misma arquitectura de suspensiones que su versión anterior, el ancho de vías ha sido

UN SUPERVENTAS QUE VA A POR TODOS

EL COMPACTO RENAULT MÉGANE PROSIGUE SU BRILLANTE CARRERA COMERCIAL CON ESTA NUEVA EVOLUCIÓN MÁS SOFISTICADA. SU NUEVA PLATAFORMA LE PERMITE MEJORAR EN COMPORTAMIENTO Y ADOPTAR LAS ÚLTIMAS TECNOLOGÍAS DE LA MARCA. Por Juan Luis Soto

considerablemente aumentado y, en las versiones GT, hereda del Talisman el sistema Renault de tren trasero con ruedas directrices. Con él, las ruedas posteriores giran a la inversa que las delanteras a baja velocidad, y en paralelo a estas cuando rodamos por carretera, favoreciendo la agilidad y rapidez de respuesta en el comportamiento dinámico del Mégane.

En nuestra primera toma de contacto sin embargo nos sorprendió muy favorablemente el comportamiento de las versiones sin tren trasero direccional. El Mégane resulta un coche con mucho aplomo, estable en curva y con una dirección que permite jugar mucho con las trayectorias sin que el chasis proteste. Por su parte, la suspensión consigue un resultado muy satisfactorio en todos los sentidos, en especial en las versiones de especificaciones GT, filtrando y

amortiguando muy bien las irregularidades, además de conservar la firmeza necesaria para aprovechar bien el sobresaliente chasis. En el Mégane no se ofrece el sistema de suspensión adaptativa del Espace y Talisman, pero en la práctica no lo echamos en falta por el buen hacer de la amortiguación convencional.

La gama de motores del nuevo Mégane comprende tres mecánicas de gasolina y cuatro diésel. Se trata respectivamente de los TCe con potencias de 100, 130 y 205 CV, más los dCi con 90, 110, 130 y 165 CV. Tanto en gasolina como en diésel las versiones de mayor potencia reciben la denominación GT, que incluye entre otros el ya comentado sistema de cuatro ruedas direccionales y la caja de cambios automática de doble embrague, con siete relaciones para el motor de gasolina 1.6

TCe de 205 CV y seis para el diésel 1.6 dCi de 165 CV.

El apartado en el que más cambia y evoluciona el nuevo Mégane es sin duda el del equipamiento, heredado de sus hermanos mayores en la familia Renault. Nada más entrar en su interior capta nuestra atención una gran pantalla multifunción de 8,7 pulgadas que dota al acabado superior y que alberga la conectividad R-Link 2.

Por otro lado, el compacto francés se beneficia ahora de una verdadera panoplia de ayudas a la conducción: control de velocidad activo, aviso de vehículo en ángulo muerto, alerta de cambio de carril, frenada de emergencia automática en ciudad, reconocimiento de señales o la proyección de la información a la vista del conductor son los nuevos y sofisticados sistemas que llegan ahora al modelo más popular de Renault.



“QUEREMOS SER LA MARCA MÁS VALORADA”

EL MÁXIMO RESPONSABLE DE TOYOTA EN ESPAÑA NOS HABLA DE LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS Y DE LOS PLANES DE LA COMPAÑÍA, QUE ALCANZÓ EL PASADO EJERCICIO UNOS BENEFICIOS RÉCORD

Valenciano de nacimiento y corazón, Agustín Martín empezó a trabajar en Toyota en 1995 en las áreas de postventa, planificación de producto y marketing. Entre 2002 y 2015 ocupó diversas posiciones en la marca tanto en España como en la central Europea, alcanzando la Dirección de Marketing para todo el mercado europeo. Hasta enero de 2015, en que fue designado presidente y CEO de Toyota España.

Si hay una palabra que se asocie a Toyota es la tecnología híbrida, ¿Seguirá siendo una apuesta firme?

Ya han pasado 18 años desde que en 1997 lanzamos el primer Prius, estandarte y precursor de la tecnología híbrida, y en 2016 lanzaremos su cuarta generación, más tecnológico y avanzado que nunca. Toyota ha trabajado y estudiado todas las posibles alternativas técnicas del automóvil y hoy por hoy, estamos seguros de que los híbridos son la mejor opción a los sistemas tradicionales. Tras el Prius hemos extendido la tecnología híbrida a muchos modelos: el urbano Yaris, el Auris, el Prius+ de siete plazas, en unos meses tendremos también el RAV4 hybrid, que será toda una revolución en su segmento, y seguiremos ampliando la oferta de híbridos cada año. La certeza de que es el camino a seguir nos la dan los clientes, puesto que son ya más de ocho millones los que han elegido un Toyota o Lexus híbrido en el mundo, y más de 70.000 de ellos en España. En 2016 el 40 por ciento de nuestras ventas serán híbridos.

¿Son los híbridos la solución a las necesidades medioambientales?

No creo que haya una solución única, y en Toyota seguiremos trabajando para la mejora del Medio Ambiente y en todas las posibles soluciones a las necesidades de transporte que pueda tener el ser humano en el futuro. Los híbridos son uno de los mayores contribuidores a esta necesidad real. Hay que tener en cuenta que los híbridos generan una emisiones de CO₂ tan bajas como los mejores motores Diesel del mercado y además su nivel de NOx, que impacta directamente en la calidad del aire que respiramos, es extraordinariamente bajo. Cuando conducimos un híbrido en ciudad estamos una gran parte del tiempo funcionando en modo exclusivamente eléctrico, y no tenemos la dependencia de un punto de recarga o una limitación de autonomía que pueden tener, por ejemplo, los



“Tenemos un plan hasta 2050 en el que entre otras cosas reduciremos las emisiones de CO₂ en un 90 por ciento”

eléctricos puros. Cada vez más ciudades se están viendo obligadas a limitar o restringir el acceso de los coches a su centro urbano, y los híbridos son una alternativa válida para seguir circulando sin aumentar la contaminación, como ya sucede en ciudades como Londres, Milán, Atenas y otras muchas en Europa.

Toyota ha presentado un compromiso medioambiental hasta el año 2050. ¿En qué consiste este compromiso?

Toyota es una marca global que siempre se ha caracterizado por su visión a largo plazo. Y esta visión también se extiende a esa necesidad

medioambiental en todas sus actividades. Para ello ha presentado un plan hasta 2050 basado en seis compromisos. El primero es reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos en un 90 por ciento. El segundo es la reducción de emisiones en todo el ciclo de vida del vehículo, por tanto en la selección y producción de las piezas y materiales que lo componen. El tercero es la extensión de esta reducción de emisiones a nuestras fábricas y procesos productivos, aumentando el empleo de energías limpias. Los tres restantes se basan en la racionalización del uso del agua como recurso cada vez más escaso, el reciclaje de todos los componentes posibles de nuestros procesos y productos y finalmente, contribuir a la reforestación mundial ya que cada año se pierde una superficie equivalente al 14 por ciento del territorio de Japón. Creo que el alcance y la dimensión temporal de este reto que nos hemos planteado demuestran nuestro compromiso real con la sociedad.

En un momento de tanto cambio tecnológico y de tanta oferta la relación con el cliente cobra una dimensión que también evoluciona. ¿Cómo enfoca Toyota este aspecto?

Nuestro objetivo es ser la marca más valorada y querida por los consumidores. Que el cliente esté satisfecho ya no es suficiente, las marcas más admiradas cuentan con clientes que hablan de ella y se convierten en “recomendadores”. Queremos que el cliente esté tan orgulloso de la experiencia con Toyota que no pueda esperar a contárselo a sus familiares y amigos. Y esto implica muchos cambios en nuestra manera de trabajar. Hemos

Nuestros concesionarios son una pieza clave, ya que son ellos los que tienen mayor relación con los clientes, ya sea física o digital. Esta filosofía se traduce para ellos en un programa que hemos denominado “el mejor concesionario de la ciudad”, que persigue que el cliente se sienta orgulloso de cómo se le cuida en su concesionario Toyota. Está muy basado en la filosofía japonesa de servicio al cliente y el “omotenashi”, el concepto japonés de la hospitalidad, y que tan presente está en su cultura. Bajo esta premisa estructuramos todas las actividades de nuestros concesionarios.

Toyota también está siendo pionera en otra tecnología, el hidrógeno. ¿Cuál es su visión y el papel que tendrán modelos como Mirai?

Hace ya 20 años que comenzamos a trabajar con el hidrógeno, y este trabajo ha tenido su culminación en el Mirai (“futuro” en japonés), el primer coche de pila de combustible de hidrógeno que comercializa Toyota. El hidrógeno se puede obtener de muchas formas, pero sobre todo se puede obtener de manera “limpia” a través de energías renovables. El Mirai se reposta en apenas tres minutos, en los que 122 litros de hidrógeno se almacenan en dos tanques a una presión de 700 bares, pudiendo recorrer más de 500 kilómetros con un solo repostaje. Sus prestaciones son equivalentes a un coche convencional y la energía que lo mueve es electricidad resultado de la reacción química del hidrógeno con el oxígeno que obtiene del aire exterior. Y el residuo que se genera en todo este proceso es solamente vapor de agua, por

“Toyota es la marca global que está hibridizando el mundo. Hemos vendido ya más de 70.000 en España”

creado una división específica “consumer excellence” que trabajará en estos aspectos, agrupando toda la transformación del negocio, procesos, sistemas e instalaciones hacia una política centrada en el cliente. Un cliente que cada vez demanda una mayor relación digital con las marcas, y es aquí donde queremos ofrecer la mejor experiencia online del mercado. Esto es algo que en Toyota llevamos en nuestro ADN, ya que la hospitalidad y hacer que el cliente sea nuestro invitado más especial es un pilar cultural muy importante para nosotros.

¿Qué papel juega la Red de Concesionarios en este proceso de cambio?

lo que hablamos del único vehículo que es realmente cero emisiones desde el principio hasta el final. Toyota ya ha puesto a la venta el Mirai en aquellos mercados que disponen ya de una infraestructura de repostaje de hidrógeno (Japón, EE. UU., Alemania, Dinamarca, Reino Unido y Bélgica). Lamentablemente no es el caso de España, donde aún estamos lejos de disponer de un mínimo número de estaciones de suministro que nos permita comercializar el Mirai en nuestro mercado. Confiamos en que el nuevo Gobierno vea esta gran oportunidad y prepare las bases necesarias para que en un futuro no lejano podamos ver el Mirai circulando por nuestras carreteras.

La solución de movilidad urbana para empresas: vehículos eléctricos en renting flexible

LAS NUEVAS FÓRMULAS EN LA GESTIÓN DE FLOTAS HAN LLEGADO TAMBIÉN A LOS VEHÍCULOS QUE UTILIZAN ENERGÍAS ALTERNATIVAS. LA MEJORA DEL PARQUE AUTOMOVILÍSTICO EN CUANTO A CRITERIOS DE SOSTENIBILIDAD ABRE NUEVAS OPORTUNIDADES PARA LAS EMPRESAS, QUE PUEDEN A LA VEZ REDUCIR SUS COSTES DE TRANSPORTE. EL CONSEJERO DELEGADO DE NORTHGATE NOS EXPLICA LAS VENTAJAS DE OPTAR POR UN RENTING FLEXIBLE DE VEHÍCULOS DE CERO EMISIONES

Qué empresa no desea encontrar una fórmula eficaz con la que ahorrar en la economía y a la vez ser respetuosa con el medio ambiente? Y todo ello sin tener que realizar una gran inversión que comprometa nuestro nivel de ahorro. El renting flexible de vehículos eléctricos que recientemente ha lanzado Northgate posibilita a las empresas que todos los conductores se conviertan en conductores responsables al facilitar el acceso a este tipo de automóviles, que solucionan la movilidad en los núcleos urbanos.

Desde los años 90, los fabricantes han buscado la manera de mejorar los motores de los vehículos de combustión con el objetivo de reducir las emisiones de gases a la atmósfera y que tengan un consumo de combustible mucho más reducido. Desde entonces, han sido muchos los prototipos desarrollados y que se han puesto en circulación con tecnologías más limpias y menos perjudiciales para el medioambiente, pero su implantación siempre ha estado alejada de las empresas y particulares por diferentes motivos.

“Con el renting flexible tenemos la oportunidad de transformar el parque automovilístico con criterios de sostenibilidad”.

Es un hecho real que cada vez son más las empresas y ciudadanos que apuestan por el vehículo eléctrico. En un primer lugar, por razones puramente económicas, a través del ahorro en combustible y mantenimiento; y en segundo lugar, ese sentimiento ecológico que todos llevamos dentro y que nos motiva a contaminar menos en todos los aspectos de la vida en general, y en este caso reduciendo la emisión de gases y la contaminación acústica.

De manera adicional, y de acuerdo a la realidad que estamos viviendo en las grandes ciudades, estos vehículos evitan sufrir sanciones y parones de trabajo ante las restricciones que provocan los altos índices de contaminación en los núcleos urbanos. Además, podemos destacar el ahorro que suponen los acuerdos en algunas poblaciones en materia de estacionamiento regulado gratuito, ya que estos vehículos sí pueden aparcar en estas plazas, aunque existan prohibiciones para otros modelos. De esta forma, cualquier tipo de empresa podrá, desde continuar realizando reparto de cargas en ciudades con normalidad y



zero emisiones hasta hacer labores comerciales con total movilidad. Por ello, en un sector empresarial como es el del transporte, el cual tiene un gran potencial de mejora, tenemos la oportunidad de transformar el parque automovilístico con criterios de sostenibilidad, a través de la flota eléctrica en renting flexible.

Con este nuevo sistema de gestión de flotas y tenencia de vehículos las empresas y profesionales se benefician de las ventajas que supone alquilar en renting flexible este tipo de vehículos en lugar de adquirirlos en propiedad, con todos los servicios incluidos en la cuota (seguro a todo riesgo, mantenimiento, vehículo de sustitución de igual categoría al contratado e impuestos). De esta forma, las empresas disfrutan siempre de la última tecnología existente en un mercado como el del vehículo eléctrico, que se encuentra siempre en constante evolución, sin sufrir además las incertidumbres sobre la venta futura del vehículo y aprovechando los ahorros de combustible que permiten en el uso diario. Y todo con la tranquilidad que proporciona el renting flexible de Northgate, que no obliga a contratos de permanencia, permitiendo al usuario pagar solo por lo que utiliza. Por ello podemos afirmar que “las empresas no se comprometen a un plazo determinado de tiempo, pudiendo cambiar o devolver el vehículo según sus necesidades y sin sufrir penalización”.

También, a largo plazo, el renting flexible de Northgate no compromete la liquidez y la capacidad de crédito de la compañía al no tener que realizar una inversión elevada cada cierto periodo de tiempo para conseguir un vehículo de última generación adaptado a su negocio. Además, evita la depreciación del valor residual de la flota de vehículos de la compañía, mejora la planificación del gasto de la empresa y hace que el empresario pague única y exclusivamente por los vehículos que están en uso y funcionamiento y no por aquellos que tenga parados, y tiene un tratamiento fiscal y financiero que permite deducirse la cuota como un gasto a las empresas.

En un mercado cambiante como el actual, en el que las compañías ya no tienen una estructura rígida, el renting flexible se ha convertido en el aliado perfecto, siendo el presente y el futuro para cubrir las necesidades de movilidad.



Fernando Cogollos
Consejero delegado de Northgate Renting Flexible

FICHA TÉCNICA: Motores: De 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y Diesel ♦ Potencia: de 115 a 185 CV ♦ Dimensiones: 4.480 x 1.855 x 1.635 mm ♦ Batalla: 2.670 mm
♦ Capacidad maletero: 508 litros ♦ Consumo medio: N.D. ♦ CO2: Desde 119 gr/km ♦ Precio: N.D.

Más información en www.ecomotor.es

Soplo de aire fresco en el segmento SUV

SORPRENDER CON UN DISEÑO ROMPEDOR PUEDE SER UNA GRAN IDEA CUANDO SE TRATA DE DISTINGUIRSE EN UNA CATEGORÍA TAN COMPETIDA COMO LA DE LOS TODOCAMINOS. EL NUEVO SPORTAGE YA ESTÁ AQUÍ. Por Jorge Arenas



12
ENE
2016

Al Kia Sportage nadie tiene que decirle cuál es la fórmula del éxito del segmento SUV. La conoce bien, pues lleva desde principios de los años 90 ganando batallas en una guerra que, casi podríamos decir, empezó a librarse cuándo él daba sus primeros pasos. Pero el simple hecho de ser uno de los conocidos no le da derecho a relajarse. Esto lo tienen claro en la firma coreana, y por ello han decidido cambiar por completo su todocamino para que pueda seguir luchando con garantías contra sus rivales.

La nueva generación del Sportage sustituye a la que se vendía en nuestro mercado desde 2010. Si las comparamos, vemos que el recién llegado ha crecido no solo en tamaño sino también en aspiraciones. En el habitáculo hay ahora más espacio para los pasajeros de ambas filas, que disponen de mayor desahogo

en las cotas de altura al techo y de espacio longitudinal para las piernas. También el maletero es ahora más capaz, con un volumen de 503 litros, lo que supone un aumento de 38 litros frente al modelo anterior.

Si en su apariencia exterior ha ganado varios puntos gracias a unas líneas más modernas y con un marcado carácter deportivo, en el interior la cosa es bien parecida. Todo es más claro, limpio y actual, incluida la consola, que está orientada hacia el conductor e incorpora una pantalla táctil (de 7 u 8 pulgadas, a elección del cliente), y el propio interfaz del sistema de



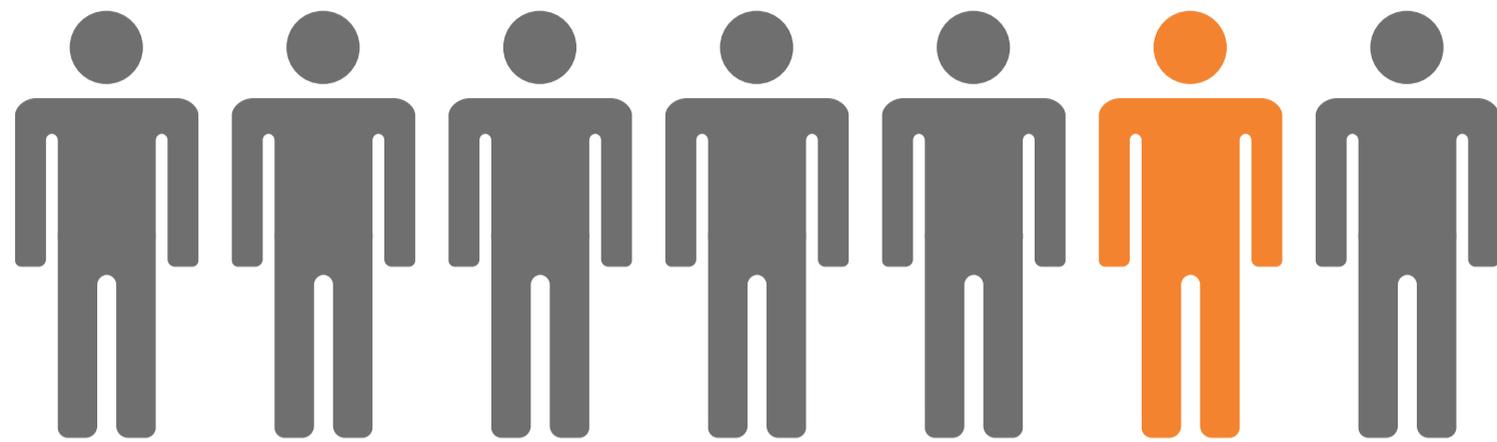
entretenimiento, cuyos gráficos y manejo son ahora más intuitivos y fáciles de leer.

En el apartado de motores las opciones disponibles son dos gasolina 1.6, de 132 y 177 CV, y tres Diesel: 1.7 de 115 CV, 2.0 de 136 CV y 2.0 de 185 CV. Los dos últimos pueden tener tracción delantera o integral y, si hablamos de transmisiones, el usuario puede decantarse por una caja manual de seis velocidades o por la automática de doble embrague y siete velocidades. La tecnología aplicada al confort y la seguridad tampoco se queda atrás en el nuevo Kia, que incluye entre sus elementos disponibles algunos como la cámara de visión trasera, el cargador de móvil por inducción, el aviso de cambio de carril, la alerta de tráfico cruzado o el asistente de frenada de emergencia.

El nuevo Sportage está ya listo para salir al mercado en cuestión de semanas.



*Lo bueno de **ser tú mismo**,*



es que no te pareces a nadie

Suscríbete a
elEconomista.es
pdf

1AÑO POR SOLO **29,98€**

el diario - hemeroteca - 20 revistas digitales

Disfruta ya de esta promoción en
www.eleconomista.es/pdftumismo/
o llamando al 902 88 93 93

elEconomista.es

FICHA TÉCNICA RC 300h: Motor: Híbrido, gasolina + eléctrico ◆ Combustible: Gasolina ◆ Potencia: 223 CV ◆ Dimensiones: 4.695 x 1.840 x 1.395 mm ◆ Batalla: 2.730 mm
 ◆ Capacidad maletero: 340 litros ◆ Consumo medio: 4,9 l/100 km ◆ CO₂: 108 gr/km ◆ Precio: desde 45.900 euros
 Más información en www.ecomotor.es



UNA FAMILIA QUE SIGUE CRECIENDO

LEXUS SABE QUE LOS MOTORES HÍBRIDOS TIENEN UN PRESENTE Y FUTURO ESPERANZADORES. POR ELLO APUESTA CADA VEZ MÁS POR ESTA TECNOLOGÍA, QUE HOY VEMOS REPRESENTADA EN LA BERLINA GS Y EL COUPÉ RC. Por Jorge Arenas

Lexus empieza el año pisando fuerte. Si hace escasos días desvelaba en Detroit el imponente LC 500, que llegará al mercado a finales de año, hoy asistimos a la presentación de dos nuevos modelos que poco tienen que ver con ese concepto de deportividad aunque sí son claros representantes de la otra filosofía que tanto define a la marca: la de la eficiencia.

Lo que acabamos de conocer son los nuevos integrantes de la gama híbrida: el RC 300h y los GS 300h y GS 450h. Lexus lleva ya un largo recorrido en la fabricación de este tipo de mecánicas que combinan motores de combustión con eléctricos y, según parece, su idea es seguir trabajando en esta línea e incluso potenciarla.

El primer modelo que hoy analizamos es el RC 300h, un coupé de dos puertas

que entra muy bien por los ojos gracias a su impecable puesta en escena. Sus trazos deportivos pretenden atraer a una clientela quizá algo más joven de lo habitual, pero que en cualquier caso no renuncia a la elegancia y el confort. Lo que más llama la atención es la parrilla delantera de líneas verticales (con trama de nido de abeja si se trata del acabado F-Sport), los faros de doble óptica independiente y las dos salidas de





escape en la zaga. El interior tiene también un cierto toque deportivo a pesar de que conserva esa sobriedad que ya podemos considerar sello de la casa. Si hablamos de sus asientos, solo podemos decir que invitan a devorar kilómetros por su estudiada ergonomía.

¿Dónde está la gran novedad en este modelo? Bajo el capó. Si hasta este momento solo se podía elegir la versión RC-F, con motor de gasolina V8 de 477 CV y un planteamiento quizá algo radical para el común de los mortales, ahora llega a la gama una motorización más tranquila como primer escalón. Se llama 300h, es híbrida, y se sirve de un motor de combustión de cuatro cilindros y 2,5 litros que, asociado a la propulsión eléctrica, rinde en conjunto una potencia de 223 CV. No nos engañemos, con esta mecánica no hay prestaciones fulgurantes ni nada parecido, pero en Lexus lo consideran su caballo ganador por la sencilla razón de que no paga impuesto de matriculación dado su bajo nivel de emisiones (108 g/km de CO₂ - 4,9 l/100 km de consumo medio), lo que

se traduce en un precio final más atractivo para el comprador. Por el mismo razonamiento pero a la inversa, el RC 200t con motor turbo de gasolina no llegará a nuestro mercado, ya que el salto de tramo impositivo lo dejaría fuera de juego.

Visto el coupé toca hablar ahora de la berlina GS que, a diferencia de su hermano pequeño, sí ofrece más opciones híbridas: como apertura de la gama, el políticamente correcto 300h. Bien; como siguiente escalón, el 450h. Mejor. Este último entrega 345 CV y ofrece una capacidad de aceleración brillante, unida a un consumo medio homologado de apenas 5,9 litros a los 100. Las previsiones de ventas en el mercado español hablan de un 90 por ciento en favor del motor pequeño, pero el simple hecho de que exista el otro más potente nos parece buena idea. Aunque solo sea por una cuestión de imagen de marca. Por eso decíamos antes que al coupé RC le faltan escalones intermedios en la gama para hacerla más completa. Es más, estamos

totalmente convencidos de que este motor 450h le sentaría realmente bien.

Pero volvamos al modelo que nos ocupa para seguir contando las novedades que esconde. El GS llega ahora al mercado con un lavado de cara que se centra en elementos como la parrilla, los grupos ópticos, las tapicerías y algún que otro revestimiento interior, todos de nuevo diseño. Apenas unos cuantos *minor changes*, que llaman en Lexus, es decir, unas ligeras modificaciones estéticas para dar un empujón a la berlina mientras pasan los años en su generación vigente.

Eso sí, al margen del diseño y de sus ya conocidas cualidades en materia de habitabilidad y refinamiento al volante, cabe resaltar que ha aprovechado este *restyling* para incorporar un nuevo paquete de seguridad denominado *Lexus Safety System Plus*, que integra un radar de proximidad, luces adaptativas, reconocimiento de señales, y sistema de aviso y permanencia de carril. Todo esto, por cierto, será de serie en la gama Lexus al completo dentro de poco tiempo.



FICHA TÉCNICA: Motores: Un gasolina de 121 CV y dos eléctricos (delantero y trasero) de 82 CV cada uno ♦ Potencia: 203 CV en total ♦ Tracción: Total
 ♦ Transmisión: Automática, una velocidad ♦ Consumo medio: 1,8 litros/100 km ♦ Velocidad máxima: 170 km/h ♦ Precio: 35.020 euros
 Más información en www.ecomotor.es



Los híbridos han venido para quedarse

MITSUBISHI ACABA DE PRESENTAR LA VERSIÓN 2016 DE SU HÍBRIDO ENCHUFABLE OUTLANDER. SI EMPEZAMOS POR EL FINAL Y DECIMOS QUE SU PRECIO ES DE SÓLO 35.000 EUROS, EL INTERÉS SE DESPIERTA SOLO. Por Miguel Ángel Linares

La polémica generada en Madrid con sus restricciones a los vehículos en días de alta contaminación supone un espaldarazo a los vehículos sostenibles. Los días en que la capital de España prohibía aparcar en su almendra central a los vehículos de combustión disparaba las expectativas (y rechazaba muchas dudas) de todos aquellos que, ante un próximo cambio de vehículo, están pensando muy seriamente en abrazar la tecnología eléctrica o, al menos, el término medio que supone la híbrida. Por ello, los vehículos híbridos pueden vivir un auténtico agosto en los próximos meses y quién sabe si años.

Por ello, la propuesta de Mitsubishi se torna, cuanto menos, muy interesante: un híbrido

enchufable de tracción total, buen tamaño, incluso con capacidades todocamino... por poco más de 35.000 euros. Hablamos de la versión 2016 del Outlander PHEV, disponible ya desde este mismo mes de enero.

Hablamos de un vehículo con tres motores (un 2.0 gasolina de 121 CV y dos eléctricos, delantero y trasero, de 82 CV cada uno) que elige de forma inteligente cuál es en cada momento el modo de funcionamiento más adecuado (eléctrico o atmosférico o la combinación de ambos). El vehículo, a plena carga de electricidad y gasolina, tiene más de 800 kilómetros de autonomía, 52 de ellos en modo exclusivamente eléctrico.

El avituallamiento total de las baterías con un enchufe doméstico tarda unas cinco horas; si

nos hacemos con una 'charge-box', el tiempo se reduce hasta las 3,5 horas; y si lo hacemos en alguno de los contados puntos especializados de carga rápida, tendremos las pilas puestas en tan solo media hora. Según el fabricante, si recargamos las baterías con la tarifa normal, los 100 kilómetros de conducción silenciosa nos saldrán por 2,71 euros, mientras que si lo hacemos con tarifa reducida nocturna, el coste baja a 0,77 euros cada 100 km. La versión Diesel del Outlander eleva dicho coste a 5,68 euros/100 km.

Pero lo mejor es su precio. Sus 35.020 euros resultan de la aplicación de la oferta de lanzamiento y de los 3.700 euros del Plan MOVEA para vehículos sostenibles. Cuando termine el plan y la promoción, el precio subirá.

La importancia de una correcta visión

HASTA ESTE MOMENTO NINGÚN MODELO COMPACTO PODÍA TENER UN SISTEMA DE ILUMINACIÓN MATRICIAL LED. EL OPEL ASTRA ABRE EL CAMINO CON EL INTELLILUX LED, QUE MEJORA LA SEGURIDAD AL VOLANTE. Por Jorge Arenas



En los últimos tiempos la industria del automóvil ha vivido -y vive- una auténtica revolución tecnológica.

Desde los motores ultraeficientes hasta los múltiples dispositivos de asistencia a la conducción, pasando por la casi imprescindible conectividad móvil, no existe un solo coche actual que se atreva a salir a nuestro mercado sin una amplia dotación de *gadgets* que, apenas hace unos años, nos habrían sonado a ciencia ficción. Si vamos al detalle, encontramos un apartado, el de la iluminación, que ha dado un salto cualitativo especialmente notorio en el que el LED es el protagonista. Pero, claro está, no todos los sistemas son iguales.

Lo que hoy ponemos sobre la mesa es la nueva iluminación matricial *IntelliLux LED* de Opel. Se trata de un sistema dinámico que adapta la intensidad automáticamente a las condiciones del camino. La idea es conectar las luces de carretera -largas- tan pronto el vehículo abandona una zona urbana y, desde entonces, regular de forma constante la profundidad y distribución del haz de luz en función de las distintas situaciones que plantee el tráfico. Los 16 diodos LED que se alojan en cada grupo óptico delantero iluminan al máximo por defecto. Pero aquí viene lo más interesante, también tienen la capacidad de atenuarse parcialmente si existe riesgo de deslumbrar a peatones u otros vehículos. En la imagen que figura en la parte inferior de la página se puede apreciar el funcionamiento selectivo de este sistema.

Pero el *IntelliLux LED* de Opel no está pensado únicamente para mejorar la seguridad en viajes. Sus diferentes modos (luz de ciudad, estática de curva, de maniobra, de carretera



Compuesto por 16 diodos, el IntelliLux LED de Opel funciona con las luces largas de carretera. Cuando es posible, estas abarcan todo el haz de luz; si existe riesgo de cegar a otros usuarios, el sistema apaga o atenúa los leds necesarios para evitarlo.



secundaria, de autopista, auto-stop y turismo) dejan claro que la prioridad es tener una visión correcta en todo tipo de circunstancias. No en vano, según un estudio realizado por la Universidad Técnica de Darmstadt, con este tipo de iluminación, y rodando a más de 80 km/h, los conductores pueden detectar objetos en los laterales de la vía entre 30 y 40 metros antes, lo que da un margen suplementario de 1,5 segundos para reaccionar y evitar así un posible accidente.

¿Ventajas? Aparte de que mejora la calidad de visión y reduce la fatiga, ofrece una vida útil más larga que los sistemas de luces halógenas o de descarga de gas (xenón), es más compacto y prescinde de movimientos mecánicos dentro del faro, ya que los diodos no apuntan a uno u otro sitio, sino que simplemente se encienden o apagan.



Basado en la misma plataforma que el eléctrico e-tron, el Audi h-tron se alimenta de hidrógeno.



El Lexus LC 500 es un deportivo muy refinado y lujoso que llegará al mercado este mismo año.

¿QUIÉN HA MENCIONADO LA PALABRA CRISIS?

VISTO LO VISTO EN DETROIT NADIE SE ACORDÓ DE LA RECESIÓN, NI DE LA BAJADA DE RESULTADOS COMERCIALES, NI DE LAS PENURIAS ENERGÉTICAS. LA MUESTRA NAIAS, COMO ASÍ SE LLAMA EL SALÓN EN LOS ESTADOS UNIDOS, EXHIBIÓ COCHES GRANDES, PODEROSOS Y CARÍSIMOS. PERO TAMBIÉN MUY AVANZADOS, CON TECNOLOGÍAS PUNTERAS Y CON OTRAS QUE TODAVÍA ESTÁN POR LLEGAR HASTA NUESTRAS MANOS. Por Juan Luis Soto



Fabricado en la factoría de Michigan, el Lincoln Continental llegará al mercado USA en otoño.

1. AUDI H-TRON QUATTRO CONCEPT

Es lo más avanzado por ahora en su clase. La quinta generación de pila de combustible incorpora una batería adicional de litio que almacena energía recuperada y aumenta su aceleración. La autonomía alcanza 600 kilómetros con un depósito de hidrógeno de seis kilos, que repostea en cuatro minutos y del que consume un kilo cada 100 kilómetros. El prototipo dispone de dos motores, uno en cada eje, que garantizan la tracción a las cuatro ruedas con unas prestaciones muy elevadas, ya que acelera de 0 a 100 en menos de siete segundos y alcanza una velocidad máxima limitada de 200 kilómetros por hora. Además, dispone de la mayor placa solar montada en un coche, que le aporta 1.000 km de autonomía extra a lo largo de un año de uso.

2. BMW X4 M40I

Esta primavera llegará a España otro producto M de la división deportiva BMW. Contundente respuesta al Macan GTS de Porsche pero bastante más asequible, el X4 M40i acelera de 0 a 100 en menos de cinco segundos, autolimitándose su velocidad máxima a 250 kilómetros por hora. Bajo su capó encontramos el motor 3.0 de seis cilindros mejorado hasta conseguir 360 CV de potencia y 465 Nm de par, suficiente para convertirlo en un auténtico deportivo a pesar de sus 1,8 toneladas de peso. BMW ha vestido a su mayor novedad en Detroit con las llantas de 20 pulgadas opcionales, el kit M aerodinámico con una imponente abertura delantera, difusor trasero, doble escape y detalles de acabado específicos.

3. INFINITI Q60 COUPÉ

Se trata de un modelo que tiene en el punto de mira a las marcas alemanas del segmento. Detroit nos ha desvelado su aspecto definitivo y su gama de motores: un 2.0 cuatro cilindros turboalimentado con 208 CV y un V6 Biturbo con 300 o 400 CV. Con esta carta de presentación las intenciones del nuevo Infiniti están claras. Su deportividad alcanza a todas las facetas de su tecnología, incluyendo la aerodinámica que consigue un bajísimo valor de $C_x=0,28$ en el caso de la versión más potente que utiliza una parrilla activa que canaliza el aire según la velocidad. Faros Led orientables, propulsión trasera o transmisión integral o el sistema de anulación de ruidos y vibraciones son algunas de sus características.

4. LEXUS LC 500

Akio Toyoda, presidente de Toyota, causó sensación al presentar este revolucionario cupé 2+2 que sienta un importante precedente para la marca Lexus. Se trata de un deportivo de gran tamaño, 4,7 metros de largo, que hará la competencia a los mejores representantes europeos del segmento como por ejemplo el Mercedes SL 500. De propulsión trasera, su motor va situado en posición delantera y es el imponente 5.0 V8

que la marca utiliza en sus modelos GS F y RC. Libera sin pudor 467 CV y un gigantesco par de 528 Nm, que le permiten acelerar de 0 a 100 en 4,5 segundos. Sus novedades técnicas son numerosas e innovadoras, como la nueva plataforma GA-L sobre la que ha sido desarrollado o su caja de cambios automática de diez velocidades, anunciada como la más rápida entre las de su clase.

5. LINCOLN CONTINENTAL

Hubo un tiempo en que decir Lincoln Continental lo era todo en cuanto a limusinas. Y ese tiempo ha regresado en forma de una impresionante reedición del modelo. La marca de lujo, propiedad de Ford, quiere volver a ocupar el puesto que tuvo transportando a los hombres más poderosos del mundo. Con un motor 3.0 V6 Biturbo de 400 caballos y tracción integral, el Continental incorpora lo último en tecnología, como la conducción semiautónoma en las retenciones, el control de cruce adaptativo, frenada automática o la apertura de puertas mediante código. Por dentro el inmenso habitáculo dispone de acabados muy lujosos y los asientos posteriores ofrecen regulación eléctrica, control individual de la temperatura y función de masaje.

6. MERCEDES CLASE E

Mercedes ha desembarcado en Detroit con artillería pesada. Allí dejó ver por primera vez su nuevo Clase E, que hereda el nuevo estilo de la marca en cuanto a berlinas, ya estrenado en los Clase C y Clase S. Precisamente de este último recibe mucha inspiración, lo que le hace subir un peldaño en sofisticación y calidad de materiales interiores. La gama de motores será muy amplia, con cuatro o seis cilindros, gasolina, diésel e híbrido más una versión 4Matic de tracción integral. Las potencias abarcarán cualquier necesidad yendo desde 183 hasta 333 CV. El equipamiento aportará muchas novedades como el volante multifunción con mandos gestuales que interpretan los movimientos de nuestra manos.

7. VOLVO S90

Sustituto del S80, el S90 llega con todo el potencial en desarrollo que ha recibido la marca sueca por parte de sus actuales propietarios chinos. Y el resultado es espectacular. El nuevo buque insignia de la marca se ha desarrollado sobre la plataforma del actual XC90 y hereda parte de su tecnología y la mayoría de sus motores. Su tope de gama será sin embargo una versión híbrida enchufable llamada T8 con dos motores, uno de gasolina de cuatro cilindros y otro eléctrico que sumarán entre los dos 407 CV de potencia y 640 Nm de par. Tendrá una transmisión integral y un cambio automático de ocho relaciones. Pero lo más sorprendente es que Volvo anuncia un consumo de tan solo 1.9 litros de gasolina a los 100 km con 44 g/km de emisiones.



Esta misma primavera comenzará a venderse la nueva y avanzada berlina Clase E de Mercedes.



Antes de su llegada el próximo verano volveremos a ver al BMW X4 M40i en el Salón de Ginebra.



La marca sueca Volvo ha querido que el nuevo S90 protagonice su vuelta al mercado norteamericano.



Dotado de una nueva suspensión electrónica, el Infiniti Q60 Coupé llegará a finales de 2016.

FICHA TÉCNICA: Motor: monocilíndrico, 4T ♦ Cilindrada: 125 cc ♦ Potencia: 14 CV a 9.000 rpm ♦ Par: 11,5 Nm a 7.000 rpm ♦ Dimensiones: 2.235 x 775 x 1.260 mm
 ♦ Altura del asiento: 775 mm ♦ Capacidad depósito combustible: 13 l ♦ Peso: 182 kg ♦ Precio: desde 4.199 euros (3.799 euros con descuento promocional hasta el 31 de marzo)
 Más información en www.ecomotor.es



Cuando practicidad y diseño se dan la mano

KAWASAKI LANZA AL MERCADO UN SCOOTER DE PLANTEAMIENTO PRÁCTICO QUE NO RENUNCIA A UNA LÍNEA DEPORTIVA Y ELEGANTE. YA DISPONIBLE EN LOS CONCESIONARIOS DESDE 3.799 EUROS. Por Jorge Arenas



20
ENE
2016



Hace poco más de un mes se presentaba en sociedad un modelo que, sin lugar a dudas, será importante para Kawasaki. Responde a la denominación J125 y se trata de un maxiscoter de carácter premium que presta especial atención al detalle y a la finura de sus acabados.

La J125 sigue los pasos de su hermana mayor, la J300, que lleva a la venta en nuestro mercado desde 2014 y que ha sido capaz de ganarse el respeto de un gran número de usuarios en el segmento de la cilindrada media. La firma japonesa quiere replicar este éxito en la categoría del octavo de litro y por ello esta pequeña *Kawa* hereda de la grande su diseño, que en parte también está inspirado en algunos de los modelos supersport, lo que deja a la vista sus aspiraciones deportivas.

El corazón del scooter es un motor monocilíndrico de 125 cc y cuatro válvulas, con refrigeración líquida e inyección electrónica, que va asociado a una transmisión automática CVT de suave funcionamiento. El propulsor entrega 15 CV de potencia y, aunque su hábitat natural son las calles de la ciudad, también es capaz de mover a la *Kawa* con soltura por carretera. La dotación de serie de la J125 incluye discos

de freno lobulados en ambos ejes, que se complementan con el sistema antibloqueo ABS (opcional) para aumentar la seguridad en las frenadas sobre firme deslizante.

Pero más allá de las prestaciones y el comportamiento dinámico, los ingenieros y diseñadores han hecho especial hincapié en la practicidad, que queda en manos de varios espacios de almacenaje. Para empezar, existe un hueco bajo el asiento en el que caben dos cascos o uno más un maletín de tamaño A4; también existe una guantera situada en la parte frontal que esconde su interior una toma de corriente, muy útil para cargar dispositivos móviles; el gancho plegable y la bandeja trasera redondean el apartado de la versatilidad. Quienes busquen un toque más personal siempre pueden recurrir al catálogo de opciones, en el que figuran elementos como la pantalla alta que protege del viento, el baúl trasero (con o sin respaldo para el pasajero), la manta para cubrir las piernas en invierno, la bolsa para la consola central o la funda protectora.

La Kawasaki J125 se puede conducir con los carnets A1 y B, y ya está disponible en los concesionarios. Dos niveles de acabado, J125 y J125 Special Edition, conforman la gama. Su precio de partida con descuento promocional: 3.799 euros.



Todos miran al nuevo McLaren de Alonso

A PESAR DEL RIDÍCULO DE MCLAREN EN 2015, ALONSO ES MUCHO ALONSO, Y LOS HAMILTON, ROSBERG, VETTEL Y RICCIARDO MIRAN CON PREOCUPACIÓN LA EVOLUCIÓN DEL COCHE DEL ESPAÑOL. Por Miguel Ángel Linares

Apoco menos de dos meses para el inicio del Mundial de Fórmula 1 2016, en plena época en la que los ingenieros son los grandes protagonistas, el principal foco de expectación en el "Circo" es sin duda la evolución del Honda de Fernando Alonso y Jenson Button.

Lo bueno que tiene de caer muy bajo es que la evolución solo puede ser a mejor. Y esa es la premisa de todo el equipo McLaren-Honda,

con nuevo motor, nuevo chasis y esperanzas renovadas en devolver a la escuadra de Woking al lugar que merece. Todo el mundo es consciente de que será imposible "fumarse" en unos meses la monumental ventaja que tienen los Mercedes, los Ferrari y los Red Bull (incluso otros equipos menores en presupuesto). Las miras están puestas fundamentalmente en 2017, pero es cierto que no se puede volver a hacer el ridículo como en 2015.

Y como suele ser habitual en estas fechas, las informaciones son contradictorias. Por un lado un diario italiano ha publicado que el nuevo motor de Honda "no levanta pasiones" en el banco de pruebas; que sí, que es mejor que el de 2015, pero aún se está lejos de los punteros. Por otro, el diario deportivo "As" ha publicado que el MP3-27 tendrá nada menos que 223 caballos de potencia más que la "burra" del año pasado, con especial mejora en recta, donde hasta José Luis López Vázquez hubiera adelantado en 2015 al asturiano al volante de un 600.

Lo cierto es que Alonso está muy contento y esperanzado en volver, cuanto menos, al "pelotón" del Mundial en cada carrera. Y sus rivales así lo ven, pues observan preocupados la evolución del McLaren-Honda y la "vuelta" del bicampeón español a sus retrovisores. Fue el año pasado sin duda un año "tranquilo" para los Hamilton, Vettel y compañía quitarse tan de improviso al que ha sido y sigue siendo el mejor piloto de largo de la parrilla.

Como no tenemos datos objetivos sobre los que esperanzarnos o no, tenemos que fiarnos de algo tan subjetivo como son las apuestas para intentar analizar, a dos meses vista, cómo va a ser el Mundial 2016. Pues si miramos a las socorridas casas de apuestas británicas, podemos deducir que este año el Mundial será, al menos, más "entretenido" para Alonso. Porque a día de hoy las casas de apuestas ven a Fernando Alonso como el sexto aspirante al título mundial, por detrás de Hamilton (lógico), Rosberg, Vettel, Raikkonen y Ricciardo. Una hipotética victoria del asturiano en el Mundial se paga ahora mismo a 75 a 1, mientras que la de Hamilton es de tan solo 1,75 a 1.

En las próximas semanas, en las que además se presentará el McLaren "de la esperanza" nos irán llegando más datos para que este año no nos sentemos a ver cada Gran Premio con la desazón de ver a Alonso tan atrás.





El Renault Mégane Maxi debutó en los rallyes en 1996 con un motor atmosférico de cuatro cilindros, dos litros y 275 CV.

22
ENE
2016

Veinte años en la cima del éxito

La historia del Mégane viene de años atrás. Fue hace ya algo más de dos décadas cuando el sucesor del Renault 19 se presentó en sociedad. A mediados de los 90 la apuesta compacta de la firma del rombo pasaba por este modelo, que se diversificó en nada menos que siete variantes de carrocería para así atraer a una mayor clientela: cinco puertas, cupé de dos puertas, sedán, monovolumen, cabrio, familiar e incluso una versión (Scénic RX4) que salía a escena como pionera de un segmento que empezaba a despegar con fuerza. Nos referimos a la categoría SUV (Sport Utility Vehicle), que aún hoy sigue siendo crucial en los mercados de todo el mundo.

En 2002 llegó la segunda generación acompañada de un diseño que dejó a todos con cara de circunstancias. Aquella trasera difícil de explicar se convirtió rápidamente en objeto de controversia, pero lo cierto es que el público supo acostumbrarse a ella sin problema, hasta el punto de que este Mégane se convirtió en el modelo más vendido de su segmento en España durante prácticamente todos sus años de vida. Las versiones RS y R.26 R llevaron la deportividad del compacto francés un paso más allá.

Fueron pasando los años y en 2009 le dimos la bienvenida a la tercera entrega de la saga. Con ella llegaron los faros LED y los motores de gasolina TCe,

sobrealimentados con turbocompresor y de pequeña cilindrada. Esta generación volvió a alcanzar la cima de ventas en el segmento C en nuestro país durante varios ejercicios consecutivos. Y así hasta hoy, cuando damos la bienvenida al nuevo Renault Mégane. La última evolución llega justo estos días a nuestras calles con nuevas mecánicas, incluida una híbrida, mayor espacio interior y un toque de modernidad que queda patente en su consola central presidida por una gran pantalla táctil de formato vertical. Su futuro, sin duda, es prometedor.

El Mégane ha tenido una vida exitosa, pero no solo en las calles. Pertenece a una marca con larga tradición deportiva que ha ganado grandes batallas en competición. Pilotos de renombre como Jean Ragnotti se pusieron al volante de varios Renault en sus años de gloria. Por las manos del francés pasaron el R5 Maxi Turbo, el Clio Maxi y, cómo no, el Mégane Maxi que hoy protagoniza esta página de coches míticos. ¿Sus cifras? 2.000 cc, 4 cilindros, 275 CV a 7.600 rpm, cambio de 7 velocidades... Una bestia de los tramos. Por Jorge Arenas



*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 CO₂ 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.



Go Further

Nuevos carburantes Repsol con Neotech



REPSOL

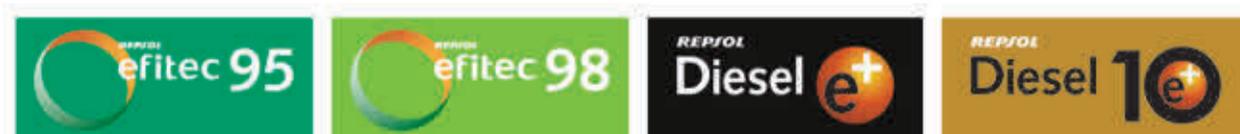
Inventemos el futuro

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**



con **Neotech**

Más información en repsol.com