

# Eco**motor**.es

elEconomista FEBRERO 2016 Nº80

TOYOTA PRIUS 2016

## MÁXIMO PROVECHO

HYUNDAI i20 ACTIVE

VESTIDO PARA LA AVENTURA

FORD RANGER

TRABAJO Y DIVERSIÓN





CUANDO CERO  
*no es cero.*

Es "ahora no se me escapa". Es intentar ponerlo todo un poco más fácil cada vez. Es 20 minutos menos de trayecto. O 30. Es convicción. Es comodidad. Es empatía. Es un "¡ya tengo moto!". Es atreverse. Es dejar de esperar. Es valentía. Es una sonrisa. Es "¿por qué no lo hace nadie más?". Es ofrecerte soluciones de movilidad, no solo motos. Es gracias. Es no hay de qué. Es satisfacción. Es hacerlo sin tener necesidad de hacerlo. Es complicitad. Es:

FINANCIACIÓN AL

**0%TAE<sup>1</sup>**

Y con seguro a todo riesgo durante el primer año<sup>2</sup>.



DESCÚBRELO EN TU CONCESIONARIO Y EN KYMCO.ES

1. Promoción válida para motocicletas KYMCO. Importe máximo a financiar limitado al PVP recomendado con IVA incluido sin matriculación. TIN 0% TAE 0%. Interés subvencionado por KYMCO MOTO ESPAÑA S.A. Oferta financiera realizada a través de CaixaBank Consumer Finance, E.F.C., S.A.U. y sujeta a su aprobación. Fecha de validez de la campaña del 18 de enero al 31 de diciembre de 2016. Consultar en [www.kymco.es](http://www.kymco.es) todos los detalles de financiación. 2. Seguro con cobertura de robo y daños propios externos incluidos en toda la gama de motocicletas para conductores mayores de 21 años. Compañía aseguradora Allianz. Consultar en [www.kymco.es](http://www.kymco.es)

# 6

**EN PORTADA**  
**Toyota**  
**Prius 2016**

# 8

**EL INVITADO**  
**Javier**  
**Hinojal**

# 12

**A LA ÚLTIMA**  
**Hyundai**  
**i20 Active**

# 18

**ESCAPADA**  
**Lexus**  
**RX 450h**



3  
FEB  
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  
**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



### HABRÁ QUE PAGAR POR USAR LAS CARRETERAS

Según Juan Francisco Lazcano, presidente de la Asociación Española de la Carretera, tarde o temprano, Europa lo hará obligatorio.



### MADRID DISUADE DEL USO DEL AUTOMÓVIL

Inés Sabanés, delegada del Medio Ambiente y Movilidad, ha presentado el plan de aparcamientos disuasorios periféricos.



### ESPAÑA DUPLICA EL CRECIMIENTO EUROPEO

Mientras en Europa las ventas de automóviles crecieron en enero un 6,2%, en España el incremento ha alcanzado el 12,1%.



## Las marcas se defienden

**D**espués de un año de polémica todavía palpable en el escenario mundial, los fabricantes de automóviles se rebelan mediante un informe ante los numerosos dedos acusatorios que se han alzado contra ellos.

La ACEA (Asociación Europea de Fabricantes) ha publicado un informe en el que se postulan otras inversiones además de las propias para reducir las emisiones de gases de los motores de combustión a la atmósfera. La propuesta pasa, entre otras acciones, por una obra general de reacondicionamiento de las carreteras en el continente. En concreto se trataría de un reasfaltado con materiales de menor resistencia al rozamiento que, según los cálculos de la EAPA (patronal europea del asfalto), reduciría las emisiones de CO2 otro 5 por ciento en 2035.

La polémica está servida pues la inversión pública prevista, financiada en principio por los fondos de la unión europea, superaría en total los 500.000 millones de euros y destinaría según los cálculos unos 1.000 euros por cada tonelada de CO2 no emitida a la atmósfera. Una cifra que se hace muy desproporcionada ya que actualmente los gobiernos pagan 5 euros por tonelada en el sistema de deuda europeo sobre emisiones (ETS).

Mientras los fabricantes se defienden planteando que han soportado las mayores inversiones en cuanto a reducir las emisiones, proponen así que otras medidas externas sean aplicadas, como este reacondicionamiento vial o por otro lado potenciar nuevas energías.

4  
FEB  
2016

## La necesaria apuesta por la electromovilidad

**H**an pasado más de cinco años desde la presentación de la Estrategia Integral para el Vehículo Eléctrico. Desgraciadamente, los objetivos de este ambicioso plan no se han cumplido, ni en lo referente a la presencia de este tipo de vehículos en el mercado ni en lo tocante a las infraestructuras de recarga.

El automóvil eléctrico es un pilar clave de la movilidad sostenible, imprescindible para cumplir los ambiciosos objetivos de calidad del aire que todos compartimos. Y para ello es necesario el compromiso de todos los actores implicados.

Los fabricantes estamos invirtiendo ingentes sumas en el desarrollo del vehículo eléctrico. Este compromiso inversor debe venir acompañado una decidida actuación de las administraciones públicas, concretada en tres áreas: apoyo a la I+D, incentivos a la demanda y desarrollo de una infraestructura de recarga.

En el Grupo Volkswagen creemos en la movilidad eléctrica. Nuestra compañía lanzará veinte nuevos modelos eléctricos hasta 2020. A día de hoy, hemos desarrollado baterías que proporcionan 500 kilómetros de autonomía. Contamos tanto con vehículos puramente eléctricos como con híbridos enchufables que pueden satisfacer plenamente las necesidades de movilidad de los ciudadanos.

La movilidad eléctrica no puede esperar más. Para su desarrollo es imprescindible un esfuerzo conjunto y coordinado de los responsables públicos y de la iniciativa privada a nivel local, autonómico, nacional y europeo. Pongámonos manos a la obra.

Francisco Pérez Botello  
Presidente de Volkswagen-Audi España



Juan Luis Soto  
Director de Ecomotor



Innovation  
that excites

# DESTACA POR ALGO MÁS QUE TU CORBATA



Causarás tu primera buena impresión al bajar de un Nissan Qashqai o un Nissan Pulsar. Porque no hay mejor carta de presentación que su excelente diseño y su gran espacio. O quizás sí. Los vehículos del programa Nissan empresas además ahorran dinero. Si no tienes uno, es el momento. Una empresa fuera de lo común necesita coches fuera de lo común.

## NISSAN PULSAR

Entrada: 4.332€  
Cuota Final: 3.530€  
TIN: 5,65%  
TAE: 6,87%

▶ **150 €/mes\***

## NISSAN QASHQAI

Entrada: 3.669€  
Cuota Final: 3.985€  
TIN: 5,65%  
TAE: 6,94%

▶ **250 €/mes\***

## NISSAN EMPRESAS

[nissan.es/nissanempresas](http://nissan.es/nissanempresas)

Consumo mixto: 3,6 – 5,9 l/100 km. Emisiones de CO<sub>2</sub>: 94 – 138 g/km.

\*Oferta leasing para Península y Baleares, válida para empresas con un parque inferior a 10 vehículos financiando con RCI Banque SA Sucursal en España. Ejemplo de financiación para PULSAR 1.5dci 110cv ACENTA. PFF 13.609,90€ (IVA no incluido. Incluye transporte, Nissan Assistance y promociones soportadas por Nissan). Precio total a plazos: 15.293,20€. Una entrada de 4.331,46€. Importe Total Adeudado de 10.961,74€. Cantidad financiada 9.278,44€. 48 cuotas de 150€/mes y una última cuota de 3.529,78€. TIN 5,65%. C. Ap. 2,50%. TAE 6,87%. Ejemplo de financiación para QASHQAI 1.5dci 110cv ACENTA. PFF 17.617,67€ (IVA no incluido. Incluye transporte, Nissan Assistance y promociones soportadas por Nissan). Precio total a plazos: 20.002,08€. Una entrada de 3.668,83€. Importe Total Adeudado de 16.333,24€. Cantidad financiada 13.948,84€. 48 cuotas de 250€/mes y una última cuota de 3.984,52€. TIN 5,65%. C. Ap. 2,50%. TAE 6,94%. Importe mínimo a financiar 6.000€. Permanencia mínima 24 meses. Válido hasta 31/03/2016. Promociones ofrecidas por Nissan. Incompatible con otras ofertas financieras. Para otros canales de venta o condiciones dirigirse a su concesionario Nissan. Modelos visualizados: Nuevo Nissan Pulsar Tekna y Nissan Qashqai Tekna Premium con Pack S.

**FICHA TÉCNICA:** Motor: Híbrido eléctrico de 4 cilindros en L ♦ Combustible: Gasolina ♦ Potencia: 122 CV ♦ Dimensiones: 4.540 x 1.760 x 1.470 mm ♦ Batalla: 2.700 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 501/1.633 litros ♦ Velocidad máxima: 180 km/h ♦ Consumo medio: 3.0 l/100 km ♦ CO2: Desde 70 gr/km ♦ Precio: Desde 29.900 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# EL PRECURSOR EVOLUCIONA CON 4G

LO DE 4G ES PORQUE NOS ENCONTRAMOS ANTE LA CUARTA GENERACIÓN DEL MODELO HÍBRIDO DE TOYOTA, QUE HA POPULARIZADO ESTE TIPO DE MOTOR EN TODO EL MUNDO. LÍDER INDISCUTIBLE EN EL NUEVO SEGMENTO, EL PRIUS DA UN SALTO CUALITATIVO, HACIÉNDOSE MÁS REFINADO EN CUANTO A ESTÉTICA Y EQUIPAMIENTO. DE PASO, SU PUNTO FUERTE QUE ES LA EFICIENCIA CONSIGUE IR UN PASO MÁS ALLÁ EN APROVECHAR LA ENERGÍA. Por Juan Luis Soto

**A**l analizar el nuevo Prius se nos escapan términos y calificativos más propios en el ámbito de la conectividad. Y es que todo en él transmite un vanguardismo tecnológico que rompe en muchos aspectos con el concepto tradicional de automóvil.

Ante el nuevo Prius percibimos que tiene mayor presencia visual. Una de las razones es que el coche ha crecido 6 cm a lo largo y 1,5 cm a lo ancho respecto a la tercera generación. También nos parece de aspecto más dinámico al haber reducido su altura en 2 cm y tener ahora una parte delantera más afilada, que aparte de haber optimizado levemente la aerodinámica ha ampliado el campo de visión del conductor. Las nuevas dimensiones aportan otra mejora en la parte posterior, ya que el maletero crece en 60 litros, con lo que alcanza en total 501 litros de capacidad.

En su estructura, el Prius 2016 aporta una novedad muy importante. Es el primer modelo de Toyota que se desarrolla sobre la plataforma Toyota New Global Architecture (TNGA), que servirá en el futuro próximo para aproximadamente la mitad de modelos que lanzará Toyota de aquí a 2020.

La primera consecuencia de utilizar la TNGA ha sido permitir importantes trabajos de mejora sobre el motor híbrido y la transmisión que han supuesto una importante reducción en el peso del coche, siendo ahora de 1.375 kilos. Esta circunstancia ha permitido además rebajar la potencia total del Prius de 136 a 122 CV, reduciendo los consumos y las emisiones en un 20 por ciento. Asimismo mejora de paso su comportamiento dinámico. Con un centro de gravedad 2,5 cm inferior al de su predecesor y una rigidez torsional aumentada en un 60 por ciento, el Prius es ahora bastante más estable y preciso sobre el asfalto.





El motor térmico 1.8 de cuatro cilindros de ciclo Atkinson extendido conserva los mismos 98 CV que antes, aunque se han reducido sus emisiones de NOx gracias a un nuevo sistema de recirculación de gases de escape. No obstante, es en la parte eléctrica donde se han producido los mayores cambios, reduciendo el tamaño de todos sus componentes así como la potencia del motor, que pasa de 80 a 72 CV. Con ello se pierde un poco en las cifras de prestaciones, en concreto dos décimas en el 0 a 100 km/h, pero a cambio de una drástica reducción de 1 litro de gasolina en el consumo, objetivo primordial de este modelo y que ahora consigue ser en este aspecto el mejor en su categoría de híbrido no enchufable.

La mayor diferencia respecto al anterior Prius la notamos a la hora de conducirlo. Al volante se hace más ágil en ciudad y más estable en carretera, con una dirección más precisa a la hora de aparcar o bien de trazar una curva.

A España llega en mayo y la gama se ha simplificado al máximo, ya que se va a comercializar bajo un único acabado que, sin embargo, aporta un mayor equipamiento que en el modelo anterior. El Prius de cuarta generación llega de serie con casi todo lo que puede llevar, ya que la única opción ofrecida por Toyota es la tapicería de cuero, con un sobrecoste de 1.500 euros.

El Prius cambia su estrategia comercial, haciéndose más elitista, aunque el precio no aumente significativamente respecto al anterior. Sus condiciones de financiación permiten adquirirlo por 290 euros al mes y, al contrario que sus predecesores, no será homologado como taxi en las grandes capitales de Madrid y Barcelona. Para ese fin Toyota destina el modelo monovolumen Prius Plus.



# *El futuro del transporte urbano en España pasa por la movilidad eléctrica*

AFRONTAR LAS GRAVES CONSECUENCIAS DEL TRÁFICO Y DE LA CONTAMINACIÓN EN LAS GRANDES CIUDADES ES UNO DE LOS PRINCIPALES PROBLEMAS DE LOS GOBIERNOS LOCALES ESPAÑOLES. POR ELLO, LLEVAR A CABO LA ADECUADA GESTIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO ES UNO DE LOS MAYORES RETOS A LOS QUE SE ENFRENTAN LAS CIUDADES MODERNAS, ATESTADAS DE COCHES PRIVADOS Y ALTÍSIMAS EMISIONES DE GASES CONTAMINANTES.

**E**n estos momentos ya hay cinco ciudades españolas –Madrid, Barcelona, Valencia, Murcia y Granada– que superan el valor límite anual de protección a la salud de la OMS por concentración de NO<sub>2</sub> en microgramos por metro cúbico/día. Ciudades italianas están prohibiendo el uso de vehículos privados y otras tantas europeas ponen en marcha medidas drásticas acuciadas por el invierno seco, cálido e insólito que estamos pasando.

De las cinco ciudades españolas, solamente Madrid sobrepasa el valor límite horario de contaminación fijado para que las emisiones no superen más de 18 horas al año la concentración de 200 microgramos por metro cúbico. Esta situación evidencia la necesidad de una solución urgente.

Fomentar el transporte público para reducir el alto nivel de contaminación que estamos sufriendo actualmente es una alternativa sensata pero no suficiente. Los autobuses también contaminan y mucho si no son de flotas modernas. Contar con transporte público que no colabore en la emisión es fundamental y necesario. Sin duda, la solución tiene relación directa con la movilidad eléctrica.

La contaminación por dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) en España se ha incrementado en 2015 un 55,52 por ciento respecto al año anterior, según el informe elaborado por el Observatorio de la Electricidad, perteneciente al Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF).

En concreto, la contaminación producida por los autobuses es especialmente alta. En Madrid, el 17 por ciento de la contaminación por óxido de nitrógeno lo producen autobuses de la Empresa Municipal de Transporte (EMT). No sería muy difícil extrapolar estas cifras a algunas otras ciudades españolas en las que el parque móvil de transporte público está más obsoleto.

Además de ser preocupantes, estos datos nos obligan a pensar en la urgente necesidad de una búsqueda de soluciones que fomenten la eficiencia energética del transporte público en España como ya lo están haciendo muchos otros países europeos en ciudades como Berlín, Mannheim, Braunschweig, Brujas...

Estas ciudades han buscado en sistemas como Primove, de Bombardier, para fomentar la movilidad eléctrica ante la necesidad de un sistema de transporte eficiente y libre de emisiones que fuera sostenible y competitivo.

Por ejemplo, en Brujas el único medio de transporte público son los autobuses, el vehículo que más contamina. Con un centro histórico reconocido como Patrimonio de la Humanidad por la Unesco, esta ciudad tomó la acertada decisión de empezar a cambiar el autobús

convencional por un autobús eléctrico en favor de un transporte sostenible, lo que supuso, además de una importante reducción de emisiones, una notable mejora de su entorno urbano.

En todas estas ciudades europeas los resultados ya han puesto sobre la mesa una importante reducción de CO<sub>2</sub>. Con el proyecto de Mannheim, Primove ha hecho de la movilidad sostenible una realidad. Los dos autobuses eléctricos de Mannheim permiten un ahorro de 180 toneladas de CO<sub>2</sub> al año, lo que equivale a las emisiones de 74 coches particulares.



**Javier Hinojal**  
Responsable Bombardier Transportation España.





En Berlín, la flota de autobuses provista con este sistema permitirá un ahorro aún mayor, evitando la emisión de 260 toneladas de CO2 al año.

### MOVILIDAD ELÉCTRICA

Los desarrollos tecnológicos avanzan a pasos agigantados en lo referente a la sostenibilidad, la eficiencia energética y la reducción de emisiones. Con las conclusiones de la Cumbre de París de telón de fondo cabe buscar de forma inmediata qué soluciones tecnológicas podrán adaptarse mejor a las necesidades y realidades de cada país, de cada ciudad.

La carga electromagnética de sistemas como Primove no son una utopía sino una realidad que ya está funcionando. En este caso, esta tecnología, que funciona por inducción magnética aplicada a la movilidad eléctrica, reduce las emisiones locales de CO2 a cero y es capaz de suministrar energía a todo tipo de vehículos eléctricos sin necesidad de cables ni enchufes.

La recarga es automática: la tecnología detecta el vehículo, transmitiéndole por inducción una carga parcial a sus baterías que le permiten continuar su recorrido. La carga de las baterías puede realizarse tanto en parada como en movimiento ya que, de forma invisible desde el exterior, transfiere sin contacto la corriente a unas baterías de litio. Gracias a la función de detección de vehículos, el proceso, totalmente automático, no necesita la intervención del conductor.

Tampoco requiere de instalación de líneas de alta tensión –lo que supone un importante ahorro económico además de ser mucho más seguro– puede utilizarse con cualquier tipo de vehículo de energía eléctrica, consiguiendo una recarga constante y rápida. Además, su ubicación bajo el asfalto asegura un mantenimiento mínimo, eliminando así el desgaste exterior y riesgo de sufrir actos vandálicos.

Nos consta que ciudades españolas como Barcelona, Madrid, Bilbao o Valencia se están planteando la necesidad de implementar en la flota de sus autobuses municipales este tipo de tecnología ya que les permitiría reducir de forma drástica los niveles de contaminación y optimizar el sistema y los costes a largo plazo.

En este caso los autobuses funcionarían con baterías modulares pequeñas y poco pesadas que se integran en cualquier lugar del vehículo y con capacidad para cargar electricidad hasta tres veces más rápido.

La ubicación de las estaciones de carga inalámbrica se establece en función de las paradas más adecuadas a lo largo de las rutas, para que la flota no tenga que cambiar de rumbo o ampliar los tiempos de espera para recargar. Mediante la incorporación de recargas de alta potencia en los puntos más convenientes a lo largo de las rutas, se garantiza una óptima disponibilidad de las flotas.

Este tipo de sistemas permiten reducir los costes operativos al mismo tiempo que se cuida el confort de los pasajeros porque la conducción es mucho más uniforme y con menos vibraciones. Los vehículos cargan sus baterías de forma silenciosa y efectiva, sin los ruidos y las emisiones de CO2 del diésel, logrando un viaje cómodo y agradable.

La realidad es que en España varias compañías de transporte urbano llevan tiempo buscando fórmulas para trabajar con autobuses híbridos o eléctricos. El problema hoy en día es que necesitan cables para cargar el vehículo. Soluciones como Primove consiguen eliminar este problema y, por lo tanto, tener un gran futuro en nuestro país. Estamos convencidos de que esto es el principio de un cambio muy importante en la movilidad, para tranvías, autobuses, camiones y coches.

No olvidemos que el objetivo de los sistemas de movilidad eléctrica es el de fomentar la existencia de ciudades libres de emisiones, sin contaminación y sin ruidos, y ahora más que nunca -a la vista de los últimos datos- las ciudades españolas necesitan apostar por estas soluciones tecnológicas.



**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: Desde 82 a 208 CV ♦ Dimensiones: 3.950 x 1.710 x 1.460 mm ♦ Batalla: 2.464 mm  
♦ Capacidad maletero: 285/980 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 174 km/h ♦ Consumo medio: Desde 3,6 l/100 km ♦ CO2: Desde 79 gr/km ♦ Precio: Desde 17.330 a 30.290 euros  
Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Las esencias DS en tamaño compacto

YA ESTÁ DISPONIBLE EN LOS CONCESIONARIOS LA GAMA AL COMPLETO DEL DS3. OFRECIDO TAMBIÉN EN CARROCERÍA DESCAPOTABLE CABRIO Y EN VERSIÓN DEPORTIVA PERFORMANCE CON 208 CV DE POTENCIA, DESTACA POR SU CONECTIVIDAD Y SUS POSIBILIDADES DE PERSONALIZACIÓN. Por Juan Luis Soto



**D**esde que apareció en 2010 como modelo de la marca Citroën, ha sido el DS de mayor éxito. De hecho, en este tiempo se han vendido 390.000 unidades en todo el mundo.

Tras el DS4, le ha tocado al DS3 potenciar su presencia en la nueva marca mediante un rediseño general y unas mejoras generales de motorización y equipamiento. Lo más evidente de los cambios estéticos es la adopción de la nueva parte delantera con el diseño "DS Wings". Se caracteriza por su parrilla de forma hexagonal, el escudo propio de la marca DS y un perfil cromado que se estira hasta conectar con los vistosos faros de tecnología Led.

Pasando al plano técnico, el DS3 2016 aporta

en esta evolución otras dos importantes novedades. En primer lugar monta en su gama el nuevo motor tricilíndrico turbocomprimido PurTech de 130 CV que ya hemos conocido en otros modelos del grupo, en concreto el DS4 y el Citroën C4. Con su sistema de Satrt&Stop registra un consumo homologado de 4,5 litros a los 100 km, aunque su mayor aportación respecto al anterior VTi de 120 CV de cuatro cilindros al que sustituye es un importante incremento del par motor que mejora sustancialmente las respuestas.

La segunda y más espectacular novedad es una explosiva versión deportiva DS3 Performance, también disponible en Cabrio. En continuidad con la línea marcada por el anterior DS3 Racing, incrementa la potencia de su motor 1.6 THP hasta los 208 CV. El resto del coche también ha cambiado ya que nos encontramos un chasis rebajado en 15 mm de altura, ejes de vía más ancha, nuevos reglajes de la suspensión, frenos de mayor diámetro y una llamativa personalización deportiva. Combinando colores, equipos, decoraciones, llantas y tapicerías, existen tres millones de configuraciones diferentes para el DS3.

El DS3 adopta una pantalla multifunción de 7 pulgadas que elimina al máximo los mandos de la consola. Está conectado por Apple Car Play y Mirror Screen, pudiéndose controlar diversas funciones a distancia mediante el Smartphone.

10  
FEB  
2016



EL COMPROMISO  
ESTÁ EN NUESTRO ADN



# TODO UN EQUIPO A SU SERVICIO

ALD Automotive le ofrece la externalización de la gestión de su flota, para que todos disfruten cómodamente de su vehículo de empresa. Porque le respalda todo un equipo de profesionales que se ocupa de los servicios que necesita su flota:

- ✓ Asesoramiento
- ✓ Trámites y gestiones
- ✓ Seguros y gestión de accidentes
- ✓ Mantenimiento y revisiones
- ✓ Vehículo de sustitución y pre-entrega
- ✓ Tarjeta de carburante
- ✓ Atención al Cliente
- ✓ Entrega y recogida
- ✓ Informes online

PARA QUE USTED SE PREOCUPE SOLO DE CONDUCIR  
**902 100 886**



LET'S DRIVE TOGETHER

 **ALD**  
Automotive

[www.aldautomotive.es](http://www.aldautomotive.es)

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 3 y 4 cilindros en L ♦ Combustibles: Gasolina y diesel ♦ Potencias: De 90 a 120 CV ♦ Dimensiones: 4.065 x 1.790 x 1.529 mm ♦ Batalla: 2.570 mm  
 ♦ Capacidad maletero: 326/1.042 litros ♦ Velocidad máxima: Desde 170 km/h ♦ Consumo medio: Desde 4,3 l/100 km ♦ CO2: Desde 115 gr/km ♦ Precio: Desde 13.650 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

**P**ara cubrir las necesidades del mercado de SUV de tamaño compacto, Hyundai tiene prevista ya la inminente comercialización del nuevo Creta, un rival directo de los "todocamino" más urbanos. pero justo antes de su comercialización, se le ha adelantado otro modelo, esta vez derivado del polivalente compacto i20, que también estará en la batalla desde su rango más accesible. Se comercializará exclusivamente con tracción a las ruedas delanteras y hereda de forma directa del i20 la robustez, polivalencia, habitabilidad y modularidad. Por sus dimensiones y precio se plantea como alternativa a los Volkswagen CrossPolo, Opel Mokka, Renault Captur o Nissan Juke. Aunque el parecido con el i20 sobre el que se ha desarrollado es innegable, más de la mitad de sus componentes han sido diseñados específicamente para convertirlo en el Active.

Comparándolo con el i20 vemos que es más

# Modelo polivalente que se viste de SUV

HYUNDAI ENRIQUECE SU GAMA SUV AL SUMAR UN I20 TRANSFORMADO PARA LA OCASIÓN. SE LLAMA ACTIVE Y ENTRA EN EL SEGMENTO COMO UN ROBUSTO Y ASEQUIBLE COCHE TODO USO. Por Juan Luis Soto



12  
FEB  
2016

alto y ha cambiado diversos elementos como paragolpes, parrilla trapezoidal invertida, luces antiniebla, faldones, molduras de protección laterales, llantas de aleación específicas del modelo, pilotos traseros, protector inferior más algunos detalles puramente estéticos como los raíles portaequipajes y el tapón de combustible acabados en color plata, .

Por dentro el Active presenta una diferente decoración en azul, pedales de aluminio y con la posibilidad de personalización mediante detalles des color naranja en la tapicería. La disposición de los ocupantes ha variado, siendo los asientos delanteros más altos y situando al conductor en una posición más dominante propia de los SUV. En el aspecto práctico para los momentos de ocio se han añadido detalles de serie como la guantera refrigerada o una doble toma de corriente de 12 V.

Pasando al apartado mecánico, la gran novedad que ha aportado el modelo i20Active a la gama Hyundai es el nuevo motor de tipo *downsizing* 1.0 de gasolina de tres cilindros, 998 cc y que se ofrece con dos potencias diferentes de 100 o 120 CV. La opción Diesel se cubre con el ya conocido 1.4 CRDi de 90 CV, un cuatro cilindros muy polivalente y que declara un ahorrador consumo homologado de 4,1 litros a los cien. En la primera toma de contacto, nos gustó reencontrarnos con el excelente chasis, que no ha perdido estabilidad ni precisión, y descubrir el motor de tres cilindros, elástico, de suave repuesta y con unos consumos respectivos de 4,8 y 5,1 litros a los 100 km para las versiones de 100 y 120 CV. respectivamente, destaca por su brillantez a la hora de aprovechar sus potencias.



# Nuevo Programa **Repsol más**

 **más** descuentos en carburantes

 **más** Puntos Travel Club

 **más** experiencias únicas



Solicita ya tus tarjetas en nuestras Estaciones de Servicio y disfruta de sus ventajas exclusivas



Entra en [repsolmas.es](http://repsolmas.es) y regístrate en el Programa Repsol más



**REPSOL**

*Inventemos el futuro*

**FICHA TÉCNICA NISSAN JUKE NISMO RS 4x2:** Motor: 1.6 4L Gasolina ♦ Potencia: 218 CV a 6.000 rpm ♦ Par motor: 280 Nm entre 3.600 y 4.800 rpm  
 ♦ Consumo medio: 7,2 litros a los 100 km ♦ Velocidad máxima: 220 km/h ♦ Aceleración: 7 segundos de 0 a 100 km/h ♦ Precio: 26.950 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# MI REINO POR UN CROSSOVER...

NISSAN ACABA DE PRESENTAR SU GAMA 'YEAR 2016' PARA SU SEGMENTO ESTRELLA, EL QUE CREÓ HACE CASI UNA DÉCADA CON EL LANZAMIENTO DEL QASHQAI: LOS CROSSOVER. TRAS EL VEHÍCULO DE IMPOSIBLE ESCRITURA LLEGARON EL JUKE Y, MÁS RECIENTEMENTE, EL X-TRAIL. TODO UN ÉXITO. Por Miguel Ángel Linares



14  
FEB  
2016

**E**l inesperado éxito del vehículo de Qashqai supuso un espaldarazo histórico para la firma japonesa en el mercado europeo, del que todavía saca réditos ahora que dicho modelo ya tiene consolidada su segunda generación, y cuando se han añadido a dicho segmento un modelo por arriba (X-Trail) y otro por abajo (Juke).

Corría el año 2007 cuando Nissan acometió la sustitución del ya gastado Almera, su buque insignia en el segmento C en aquellos años. Todos conocemos el resultado. El Nissan Qashqai, una apuesta arriesgada, fue todo un terremoto. Sin salirse del segmento C, el usuario percibió el

vehículo con ojos de segmento superior, pero al mismo precio. El éxito fue arrollador en ventas (190.000 en España desde su lanzamiento), y la revolución en el segmento, total. El concepto 'crossover', creado por Nissan, pasó a hacerse un hueco importante en la industria del automóvil. Su mayor tamaño daba al usuario una sensación de fortaleza que incluso se podía traducir en seguridad, por no hablar de su espacio interior, y rematando con la percepción de que se llevaba un todoterreno, aunque se eligiese el modelo de tracción delantera.

Y así hasta hoy. En 2015, Nissan ha vendido 40.000 crossover, con una cuota de mercado en este subsegmento

del 15 por ciento, que se ha convertido en el más importante y el que más ha crecido en el mercado español de turismos y 4x4. Nada menos que 260.000 crossover se vendieron el año pasado en nuestro país. De ellos, el Qashqai, ya en segunda generación, se mantuvo un año más como líder, con 23.832 unidades vendidas (16 por ciento de cuota), 10.000 unidades por encima que sus más inmediatos perseguidores. Sus dos hermanos también cosecharon números espectaculares: el Juke, lanzado en 2010, vendió 11.718 unidades (crecimiento del 23 por ciento); y el más grande, el X-Trail, que vivió un traslado del segmento 4x4 al crossover, y que con sus 3.755 unidades incrementó sus



ventas en un 300 por ciento. Y como lo difícil no es llegar, sino mantenerse en lo más alto, Nissan sigue mimando a sus 'niños bonitos' con mejoras en tecnología, equipamiento y motores de cara a un 2016 que se presenta apasionante en la 'guerra' de este subsegmento, al que se han apuntado la mayoría de las marcas.

Pocos dudan ya del papel fundamental que juega la tecnología a la hora de elegir un vehículo, en muchos casos mayor que la mecánica. Nissan lo tiene claro, y equipa a todos sus crossover con lo último en sistemas tanto de cara al ocio como de ayuda a la conducción o seguridad. Hablamos, por ejemplo, del asistente al aparcamiento con cámara

cenital, sin duda uno de los mejores y más útiles del mercado; la integración de los servicios de Google con el navegador; detectores de movimiento cerca del vehículo, de señales, de fatiga en el conductor, etc.

Una de las grandes apuestas para la gama 2016 de los crossover de Nissan es la personalización. En esta era de Minis, 500 o Captur, en los que la estética es otra razón importante en el deseo de compra de un vehículo, los Juke, Qashqai y X-Trail disponen de una función de personalización con 300 posibilidades de 'mimetización' (formas y colores) tanto en el exterior (faros, molduras, paragolpes, manijas etc.) como en el interior (palanca de cambios,

consola central, salpicadero...) que dotan de una exclusividad absoluta a nuestro vehículo, y además a nuestro gusto. Y todo ello desde la web de Nissan.

Otra de las novedades de la gama crossover para este año 2016 es la personalización del equipamiento a través de tres packs, cada uno de ellos al precio final de 500 euros. Podemos elegir entre el pack Crossover, el pack Sport y el pack Urban, cada uno con sus características particulares.

Y ya solo quedaría lo más importante, el precio. La gama crossover de Nissan parte de los 12.900 euros de la versión más económica del Juke, pasando por los 16.900 euros del Qashqai y llegando al mínimo de 23.900 euros del X-Trail.

**FICHA TÉCNICA:** Motores: De 4 y 5 cilindros en L ♦ Combustible: Diesel ♦ Potencia: de 160 a 200 CV ♦ Dimensiones: 5.277 x 1.860 x 1.800 mm ♦ Batalla: 3.220 mm  
 ♦ Longitud zona de carga: 2.317 mm ♦ Consumo medio: De 6,7 a 8,9 l/100 km ♦ CO2: De 177 a 234 gr/km ♦ Precio: Desde 27.100 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



# El auténtico 4x4 de Ford se pone al día

EL NUEVO RANGER GANA PUNTOS EN DISEÑO, CONFORT DE MARCHA Y TECNOLOGÍA. YA DISPONIBLE EN NUESTRO MERCADO CON DIFERENTES TIPOS DE CABINA Y UN PRECIO DE PARTIDA DE 27.100 EUROS. Por Jorge Arenas

**E**n los últimos años se ha duplicado la demanda de vehículos con tracción integral. Quizá parte de la culpa la tengan los SUV, que siguen gozando de un interés creciente entre la clientela global y que, a pesar de que en mercados como el nuestro tienen mejor salida en sus variantes con tracción a un solo eje, no dejan de suponer un pellizco representativo en las de cuatro ruedas motrices.

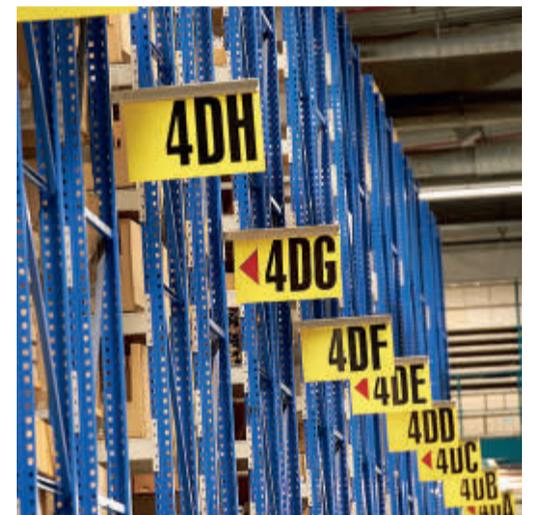
Ford apuesta por ello, y no sólo en los todocaminos con el Kuga o el Edge, sino también en compactos y berlinas con el Focus y el Mondeo. Y, por supuesto, con el 4x4 por excelencia: el Ranger. Este es el modelo que hoy nos interesa, ya que se acaba de renovar y

se ha puesto a la altura de los mejores de su segmento. El pick-up del óvalo ha cambiado su diseño exterior con la adopción de una nueva parrilla, unos faros más expresivos y, en general, una líneas que aportan mayor sensación de robustez. En el interior la cosa también mejora con un aire más funcional y elegante. Lejos quedan ya aquellos habitáculos espartanos que definían a estos vehículos antes sólo destinados al trabajo. Ahora también aspiran a ganarse a otro tipo de cliente que tiene la vista puesta en un uso lúdico y recreacional, y por ello el nuevo Ranger tiene toda la tecnología disponible en los turismos de la gama. Así, en la lista de opciones encontramos dispositivos como el de mantenimiento de carril

con corrección de trayectoria, la alerta de colisión, la cámara de visión trasera, la alerta de cansancio o el reconocimiento de señales. Tampoco han descuidado en Ford la conectividad con el sistema Sync2.

Pero aparte de más refinado, el pick-up conserva sus aptitudes todoterreno con los mejores ángulos de salida, ataque y ventral de su categoría, y con la tracción integral conectable dotada de reductora. Además, ofrece una capacidad de carga de 1.328 kilos y unos nada despreciables 3.500 kilos de peso remolcable. Los motores disponibles son dos diésel: un 4 cilindros 2.2 de 160 CV y un 5 cilindros 3.2 de 200 CV, que se pueden elegir con cambio manual o automático.





# La tela de araña de la distribución

UN PROCESO FUNDAMENTAL EN EL MERCADO DEL MOTOR ES LA DISTRIBUCIÓN. MAZDA HA ABIERTO SU CENTRO LOGÍSTICO EN BÉLGICA PARA DEMOSTRAR LA AGILIDAD DE SU RED DE DISTRIBUCIÓN. Por Miguel Ángel Linares

**M**ás de uno y más de dos futuros compradores de un vehículo se han echado atrás a la hora de elegir tal o cual marca que no tenían factoría de producción en España, o incluso en Europa. Es el caso de Mazda, cuyos modelos a la venta en Europa se producen en Japón, por lo que su red de distribución es fundamental a la hora de conseguir unos buenos datos de ventas.

Para ello, los responsables de la firma japonesa han mostrado al mundo cómo funciona su red logística, tanto a la hora de entregar vehículos vendidos como de surtir a los talleres y concesionarios de las diferentes piezas y elementos que pueden hacer falta para el mantenimiento de alguno de los ocho modelos que actualmente comercializa en nuestro país (Mazda2, Mazda3, Mazda6, MX-5, CX-3, CX-5 y CX-9). La planta logística que Mazda posee en Malinas (Bélgica) es el



núcleo central de distribución de la firma japonesa a toda Europa. Con una extensión de más de 120 hectáreas, en dicha planta se mueve un catálogo con más de medio millón de referencias, desde un vehículo nuevo terminado hasta la pieza más pequeña que forma parte del mismo. El volumen de negocio que mueve todo este entramado supera los tres billones y medio de euros al año, en una estructura que mueve vehículos y

**El Mazda Motor Logistics Europe en Malinas, muy cerca de Amberes y Bruselas (Bélgica), es el corazón de la distribución europea de la firma japonesa Mazda**

componentes a los Países Bajos, Alemania, Suiza, Francia, República Checa, Eslovaquia, Austria, Hungría, Rumanía, Moldavia, Bulgaria, Serbia, Montenegro, Macedonia, Bosnia & Herzegovina, Albania, Eslovenia, Croacia, Dinamarca, Polonia, Reino Unido, Irlanda, Suecia, Noruega, Rusia, España, Portugal, Italia, Malta, Chipre, Grecia y Turquía desde cuatro subsedes portuarias como son Amberes y Zeebrugge (Bélgica), Zarubino (Rusia) y Barcelona.

La distribución a España inauguró, fuera de Bélgica y Luxemburgo, el sistema de distribución DDD ("Direct Delivery to Dealer"), en el que se asegura la entrega de cualquier componente de Mazda en 48 horas a los talleres y concesionarios que hagan la petición del mismo. Si el pedido se hace antes de las 13:45 horas, en menos de cuatro horas el componente está empaquetado y cargado en un camión que, como muy tarde, parte hacia España a las 18 horas del mismo día, con lo que se asegura que, en tan solo 48 horas, el peticionario recibe el pedido en cualquier punto de la geografía española, a bordo de camiones non-stop operados por dos conductores.

Los vehículos y componentes llegan, principalmente desde Japón y Tailandia, por vía marítima hasta el puerto belga, desde donde se trasladan al Mazda Motor Logistics Europe en Malinas, donde comienza el entramado de almacenamiento y posterior redistribución.

**FICHA TÉCNICA LEXUS RX 450h F SPORT:** Motores: Un gasolina y dos eléctricos ♦ Potencia: 262 CV (gasolina) y 167 y 68 CV (eléctricos), 313 CV en total  
 ♦ Par motor: 262 Nm (gas.) y 335 y 139 Nm (eléc.) ♦ Consumo medio: 5,5 litros ♦ Velocidad máx.: 200 km/h ♦ Aceleración: 7,7 segundos ♦ Precio: 90.300 euros  
 Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)



18  
FEB  
2016

# LA HISTÓRICA SIERRA DE MADRID

CUANDO ESTÁN A PUNTO DE CUMPLIRSE LOS 80 AÑOS DEL INICIO DE LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA, QUÉ MEJOR FORMA DE EVITAR UNA NUEVA CONFRONTACIÓN FRATERNAL QUE RECORDAR UNO DE SUS FRENTE MÁS FAMOSOS, EL DE LA SIERRA MADRILEÑA, A BORDO DE UN 'TANQUE' COMO EL LEXUS RX 450h. Por Miguel Ángel Linares

**L**a Sierra madrileña, además de ser el auténtico pulmón que intenta insuflar un mínimo de oxígeno fresco a la contaminada capital de España es un compendio cultural en lo natural, lo gastronómico y lo histórico. Uno de los puntos clave de la Sierra del Noroeste es el Puerto de Guadarrama, que sirve de frontera entre las provincias de Madrid y Segovia en el camino por una de las carreteras más famosas de España, la N-VI, "carretera de La Coruña" para los amigos. Este Puerto de Guadarrama es también conocido como el "Alto del León", por la escultura de este gran felino que descansa

sobre una columna en la culminación del puerto, erigido allí para celebrar la apertura del puerto al tráfico animal rodado de principios de mediados del siglo XVIII, bajo el reinado de Fernando VI (1746-1759), hermanastro y antecesor del bastante más famoso Carlos III.

El Alto del León también tiene su historia más reciente en la funesta Guerra Civil que nos desangró a los españoles entre 1936 y 1939. Fue precisamente aquí, en el Puerto de Guadarrama y en el de Somosierra, situado al norte de la provincia de Madrid, donde se produjeron los primeros enfrentamientos bélicos de importancia tras la sublevación de



Franco el 18 de julio de 1936. La llamada "batalla de Guadarrama" enfrentó al bando llamado "nacional" y al republicano por el dominio de los alrededores de Madrid. Según diversas fuentes, pudieron morir un total de 5.000 soldados de ambos bandos.

Hoy quedan bastantes vestigios de aquellos primeros enfrentamientos bélicos de la Guerra Civil, especialmente en el Alto del León, donde en el camino que parte desde su cima hacia el sur en dirección al pueblo de Peguerinos y rodeando el Valle de los Caídos, aparece en su inicio un nido de ametralladoras muy bien conservado (como se observa en la foto principal de este reportaje).

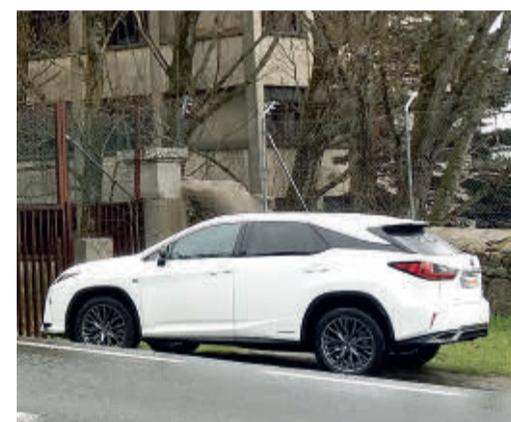
En esta excursión histórica que nos hemos montado en esta ocasión la "montura" es, aludiendo a términos bélicos, un auténtico "tanque". La cuarta generación del Lexus RX 450h ha llegado con una fuerza completamente renovada en su "mayoría de edad", pues surca nuestros caminos y carreteras desde 1998. Con unas formas todavía más angulosas y felinas, continúa destacando su gran parrilla delantera con la característica forma de doble flecha de Lexus,



que rodean a unos faros rediseñados que refuerzan la imagen vehículo del RX. En el interior también ha habido ganancias integrales, tanto en las plazas delanteras (con más espacio para las piernas) como en las traseras, donde hacer una excursión como esta es una auténtica delicia, pues sus asientos se deslizan a voluntad para alcanzar la posición perfecta para disfrutar de las referencias históricas que hoy hemos venido a visitar.

La versión superior del RX 450h, la F Sport, es un compendio de alta tecnología tanto en las funciones de ocio a bordo (espectacular la inmensa pantalla del navegador y control del vehículo en la consola central) como de ayudas a la conducción, como la suspensión estabilizadora activa, el "Drive Mode Select" para poder elegir el modo Normal, Sport o Sport +, etc. Y todo ello movido por hasta tres motores, uno de gasolina V6 3.5 con 262 CV de potencia combinado por dos eléctricos (uno de 167 CV delantero y otro de 68 CV trasero), que en la mejor de las combinaciones empujan los 2.100 kilos del "tanque" a 313 CV totales. Una elección perfecta para una ruta en la que combinaremos autopista, pequeñas carreteras de montaña e incluso caminos de tierra.

Y es en estos caminos y pequeñas carreteras donde seguimos empapándonos de la historia más reciente de nuestro país. No olvidemos que el Alto del León es el que se horadó a



mitad del siglo pasado para construir el famoso túnel de Guadarrama, que convirtió a la A-6, la variante que evitaba pasar por el siempre duro Puerto de los Leones (su nombre durante buena parte de la dictadura), en la primera autopista de peaje de España.

Y ya que hoy vamos de historia reciente, otro punto interesantísimo de la subida al Alto del León desde la vertiente madrileña (la segoviana llega a San Rafael) es una inmensa e inquietante mole que vemos a la derecha más o menos a mitad de puerto. Se trata del Hospital de Tablada, un sanatorio de cinco plantas que se edificó en los años cuarenta para enfermos de tuberculosis, la enfermedad que asolaba la España de la postguerra. Nunca se llegó a terminar totalmente, pues cuando ya quedaba poco para su inauguración la enfermedad se erradicó en nuestro país, y aunque iba a convertirse en un sanatorio mental, nunca llegó a inaugurarse. Hoy, varias décadas de abandono después, el Hospital de Tablada se ha convertido en uno de los lugares más misteriosos de España, a tenor de varias experiencias paranormales que han tenido lugar en sus instalaciones semirruinosas.

**FICHA TÉCNICA:** Motor: bicilíndrico, 4T ◆ Cilindrada: 1.262 cc ◆ Potencia: 156 CV a 9.500 rpm ◆ Par: 128 Nm a 5.000 rpm ◆ Distancia entre ejes: 1.615 mm  
 ◆ Altura del asiento: 755 mm ◆ Capacidad depósito combustible: 18 l ◆ Peso: 247 kg ◆ Precio: desde 20.290 euros (23.290 euros la versión S)

Más información en [www.ecomotor.es](http://www.ecomotor.es)

# Cómo convertir las dos ruedas en una obra de arte

SE MIRE POR DONDE SE MIRE, LA DUCATI XDIAVEL ES ABRUMADORA. SU DISEÑO, SU MOTOR, SUS SOLUCIONES TÉCNICAS E INCLUSO SU FILOSOFÍA ROMPEN MOLDES. Por Jorge Arenas



20  
FEB  
2016

**L**o que estamos contemplando es real. Aunque parezca un ejercicio de diseño propio de un *concept* de Salón, en realidad se trata de una moto lista para salir al mercado. En Ducati se han atrevido con esta espectacular creación que, a pesar de su nombre -y del parecido que guardan-, nada tiene que ver con la Diavel. Se llama XDiavel y es un modelo totalmente nuevo, que parte de una hoja en blanco y persigue a un cliente que probablemente nunca había dirigido su mirada hacia la marca italiana. ¿Y qué tipo de cliente es ese? El clásico rutero que saborea cada kilómetro que recorre a lomos de su montura, con relax, sin prisas ni acelerones. El asiento colocado en posición baja, las estriberas adelantadas y el manillar ancho son toda una declaración de intenciones.

Pero que nadie vaya a pensar que esta Ducati es mansa. Nada más lejos de la realidad. De hecho, esa obra de arte que se esconde en las entrañas del chasis tubular es el mismo motor que anima a la Multistrada, es decir, un bicilíndrico de 1.262 cc con distribución variable desmodrómica, que entrega 156 caballos y un respetable par de 128 Nm, que se transmiten al suelo mediante un *donut* trasero de 240 milímetros de ancho. Todo a lo grande, aquí no hay medias tintas. La medida, si acaso, queda en manos de una curva de potencia suave, sin picos extremos, ya que la idea de la XDiavel no es marcar la vuelta rápida sino ofrecer una respuesta llena de vida pero dosificable a bajo y medio régimen.



En cualquier caso, merece la pena dejar las prestaciones al margen para centrarnos en lo realmente importante: su estilo inconfundible. Desde luego, si querían llamar la atención, lo han conseguido. De alguna manera los ingenieros han logrado ocultar toda la *morralla* mecánica para dejar a la vista un bloque macizo, limpio en sus formas y con superficies pulidas, que armoniza a la perfección con elementos como el basculante, el bastidor, el sistema de escape o las propias ruedas. Cada uno de ellos por separado bien podría ser digno de exposición de museo, pero visto en conjunto lo es aún más. Lo valiente de la XDiavel no es sólo que rompa moldes con esos trazos tan peculiares, sino que lo hace en un segmento -el de las motos cruiser- muy clásico, en el que campan a sus anchas marcas de la talla de Harley-Davidson, cuyos clientes parecen tener siempre las ideas bien claras. En un escenario como este, la llegada de un forastero italiano se antoja controvertida.

La nueva Ducati llegará esta misma primavera al mercado en dos variantes, normal y S. La primera ya ofrece de serie innovaciones como la suspensión adaptativa, los controles de tracción y crucero, la función de *Launch* de arrancada, tres modos de conducción que modifican la gestión del motor, luces LED e incluso una completa instrumentación con pantalla TFT; la segunda, suma pinzas de freno Brembo, bluetooth y numerosos elementos decorativos, entre otros detalles. Sus precios parten de 20.290 euros.

# Carlos Sainz año II: experiencia y presión

EL PRÓXIMO 20 DE MARZO SE INICIA EL MUNDIAL DE FÓRMULA 1. PARA CARLOS SAINZ JR. SE PRESENTA UN AÑO VITAL, EL DE LA CONFIRMACIÓN EN TORO ROSSO... Y DE SUS POSIBILIDADES DE 'ASCENDER'. Por Miguel Ángel Linares

**S**eamos realistas. El año pasado, la gran estrella de Toro Rosso, la segunda escuadra de Red Bull, fue el holandés Max Verstappen, que a sus 17 años se convirtió en el piloto más joven de la historia de la Fórmula 1, y además demostró ser un piloto espectacular, con algunas carreras memorables, dos cuartos puestos y una meritoria duodécima plaza en la clasificación final del campeonato.

Su compañero de equipo, Carlos Sainz, también debutante, y con solo 20 años, no quedó de todas formas en un segundo plano. Como acaba de reconocer hace unos días el jefe del equipo Toro Rosso, Franz Tost, el español "está infravalorado" por el eco mediático de Verstappen. Sainz terminó décimo quinto en el Mundial, con un séptimo y un octavo puesto como mejores resultados, si bien se vio muy lastrado por sus siete abandonos por problemas mecánicos. Sin embargo, los siempre exigentes jefes de Red Bull no han dudado en ofrecer una "segunda oportunidad" al piloto madrileño, que afronta su segundo año en la escudería italo-austriaca con la experiencia adquirida en todo un campeonato disputado en 2015 y la presión de saberse en su "segundo año", en el que se le exigirá mucho más de lo conseguido el año pasado.

La presión será entonces triple: consigo mismo, con el equipo en general y con su compañero Verstappen en particular. Pero la familia Sainz está muy acostumbrada a lidiar estas presiones a la perfección, como ya se vio en muchas de las carreras del año pasado, en las que Sainz Jr. demostró tener una calidad al volante y una templanza al vehículo muy por encima de las que se presumiría por su edad. Toro Rosso, que ha vuelto a los motores Ferrari tras dos años con Renault, lleva años demostrando que, a pesar de ser un equipo subsidiario, sabe hacer bien las cosas (recordemos que de ahí salió Sebastian Vettel) y en 2016, si la fiabilidad lo permite, Carlos Sainz tendrá material para demostrar su valía.





En los años 70 los motores sobrealimentados tenían una entrega de potencia muy rabiosa. La respuesta del motor de 2 litros y 170 CV del BMW 2002 es pura agresividad por la enorme 'patada' del turbocompresor

22  
FEB  
2016

## Cuando el turbo era para valientes

**P**ongámonos en situación: corrían los años 60 y a BMW no le iban del todo bien las cosas. Una importante crisis sacudía los cimientos de la empresa alemana, que pedía a gritos un revulsivo. Un punto de inflexión para sanear las cuentas y devolverle el esplendor de tiempos pasados. En este contexto alguien tuvo claro que la solución pasaba por lanzar una serie de coches compactos, prácticos y, sobre todo, capaces de emocionar al volante. No hacían falta cifras apabullantes. Apenas un motor de potencia media, un peso reducido y una buena puesta a punto de chasis debían ser las claves para atraer a esa nueva clientela que compraría grandes volúmenes y salvaría a la marca.

Poco a poco fueron llegando al mercado las series 1500, 1600, 1800 y 2000. Y fue precisamente esta última, una berlina de cuatro puertas, la que acabó derivando en un coupé de dos puertas con su mismo motor de dos litros, aunque ya con una estética más juvenil y deportiva. Este modelo recibió la denominación 2002 y lo cierto es que se hizo popular no sólo en las calles sino también en los circuitos.

De todas las versiones, la más carismática sin lugar a dudas fue la que llevaba el apellido Turbo. Un modelo clave para BMW y para la industria del automóvil, ya que fue uno de los primeros desarrollos de la división

Motorsport y el primer coche europeo de producción en serie dotado de un turbo. Se presentó en el Salón de Fráncfort de 1973 y era una auténtica bomba de relojería. Gracias a la sobrealimentación, el archiprobado motor M10 de 2.000 cc consiguió elevar sus cifras de forma notable. Nada menos que 170 CV de potencia y 240 Nm de par, que llegaban directamente a las ruedas traseras de forma violenta y con el típico *lag* (retraso) de los turbocompresores de antaño. Visto desde fuera, los paragolpes, los pasos de rueda ensanchados, el alerón trasero y la pintura con los colores de guerra de BMW Motorsport dejaban claro que no era un coche cualquiera.

Aquel 2002 llegó a sus últimos días de producción hace más de 40 años, pero su filosofía sigue muy viva. El modelo que hoy coge el testigo es el BMW M2, digno heredero que se convierte en el cúlmén de la actual Serie 2 con su carrocería de puro músculo y su imponente motor de seis cilindros y 3.000 cc que también recurre a la sobrealimentación (TwinPower Turbo) para llegar a los 370 CV. Como mandan los cánones, es un tracción trasera de pura raza.





*Todos nuestros servicios  
exclusivos a un click*



*El kiosco digital del diario*

**elEconomista.es**

**EL DIARIO**



**20 REVISTAS**



*Acceda a la última edición y a todas las anteriores.*

*[www.eleconomista.es/kiosco](http://www.eleconomista.es/kiosco)*

*Descubra nuestra app con promociones exclusivas*



**eE**

# 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 CO<sub>2</sub> entre: 198 y 327 (g/km).

Jeep, es una marca registrada de FCA US LLC.