

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.744 del 15 al 28 de enero de 2019



LEXUS LC 500H

Prueba

359 CV



DEPORTIVO CON ETIQUETA ECO

ENCHÚFATE



TODOS LOS ELÉCTRICOS E HÍBRIDOS ENCHUFABLES A LA VENTA

CON ETIQUETA O EMISIONES



Hyundai Kona Electric

Prueba

204 CV y 449 km de autonomía

Jaguar I-Pace EV 400 AWD

Prueba

400 CV y 470 km de autonomía



Hyundai Ioniq Plug In

Bajo la lupa

Llegamos a los 35.000 kilómetros



Gama Hyundai KONA. Mejor Coche del Año en España 2019.



KONA eléctrico

KONA

Diferente, única, especial... Así es la Gama Hyundai Kona. Una verdadera inspiración dentro y fuera de la carretera. Y tanto es así, que ha sido galardonada como **Mejor Coche del Año de España 2019**. Puedes disfrutar del elegante diseño y asombroso dinamismo del Kona, o sorprenderte con la increíble tecnología del Kona eléctrico y sus 449 km de autonomía. Y es que, la Gama Hyundai Kona ha sido inspirada en ti para que elijas cómo quieres moverte por la vida.

Gama Hyundai KONA. Tú lo inspiras. Tú lo conduces.



5 DE GARANTÍA SIN LÍMITE DE KM
8 GARANTÍA DE BATERÍA

Gama Hyundai Kona EV: Emisiones CO₂ combinadas (gr/km): 0 durante el uso. Consumo eléctrico (Wh/km): 150 (batería 39,2 kWh) – 154 (batería 64kWh). Autonomía (km)*: 289 (batería 39,2 kWh) – 449 (batería 64kWh). Gama Hyundai Kona: Emisiones CO₂ (gr/km): 129-189 Consumo mixto (l/100km): 5-8,3. Valores de consumos y emisiones obtenidos según el nuevo ciclo de homologación WLTP. Emisiones CO₂ (gr/km): 108-158 obtenidas según el ciclo NEDC correlado.

Modelos visualizados: Kona EV Style y Kona STYLE. Mantenimiento vinculado a la financiación del vehículo. La garantía comercial de 5 años sin límite de kilometraje ofrecida por Hyundai Motor España S.L.U a sus clientes finales es sólo aplicable a los vehículos Hyundai vendidos originalmente por la red oficial de Hyundai, según los términos y condiciones del pasaporte de servicio. Consulta las condiciones del Programa Hyundai MOVE en la red de concesionarios Hyundai o en www.hyundai.es/hyundaimove

Al detalle



BALANCE POSITIVO EN VENTAS

El balance en ventas de 2018 finalmente ha sido positivo pese a las incertidumbres que se han generado durante el año sobre todo con la nueva normativa de homologación WLTP. El 7 por ciento de incremento en las ventas de turismos y todoterrenos se suma al 6,4 por ciento que han crecido las de vehículos industriales y el 6,6 por ciento de los vehículos usados; o el 7,7 por ciento que ha crecido el canal de renting y flotas. Un mercado que ha saldado finalmente un año un tanto tumultuoso con buena nota.



CON SOMBRAS EN LA PRODUCCIÓN

Esas incertidumbres compensadas en las ventas, han afectado, sin embargo a las cifras de producción en España. A falta de los datos de diciembre, en el mes de noviembre nuestra industria fabricaba un 0,03 por ciento menos y exportaba un 0,24 por ciento menos. Datos no muy preocupantes en sí mismos, pero que deberían hacer pensar a nuestros dirigentes antes de hablar alegremente de prohibir ciertos tipos de coches.

Motor 16

Edita:
GRUPO COMUNICACIÓN SEXTA MARCHA S.L.L.
EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com
Director general: Alfonso J. Nieto - ajnieto@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com
Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com
Pedro Martín - pmartin@motor16.com
Redactora jefe: María Jesús Beneit - mjbeneit@motor16.com
Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com
Colaboradores: Gregorio Arroyo, Álvaro Gá Martins, Julián Gamacho, Bryan Jiménez, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.
Publicidad: Gustavo Segovia
gsegovia@motor16.com
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Redacción, Administración y Servicios Comerciales, Publicitarios y Suscripciones: C/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid
Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92
Correo electrónico: motor16@motor16.com
Distribución:
Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.
Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.
Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos reservados. Esta publicación no puede ser reproducida ni en todo ni en parte sin permiso previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com



Eléctricos, futuro con escaso presente

Para conseguir una movilidad limpia hay que empezar a dar pasos desde ya. Apostar por el futuro, pero sin poner en riesgo el presente.

A través de una maniquea y cansina campaña, algunos 'gurús' de la automoción nacional quieren convencernos de que los coches eléctricos representan el principal mercado por el que merece la pena apostar en el presente-futuro del automóvil. Incluso recurren a ejemplos simplistas como hacer mención del crecimiento de las ventas de este tipo de coches en países como Noruega. Una nación en la que el 31,2 por ciento de los compradores, optaron el pasado año por adquirir un vehículo cien por cien eléctrico. Así, el Nissan Leaf resulta ser el modelo más vendido de este mercado y le acompañan, entre los cinco primeros el BMWi3, Tesla Model X y el Mitsubishi Outlander PHEV híbrido enchufable, siendo el Volkswagen Golf el único de combustión interna que se cuela en segundo lugar. Una realidad digna de todo elogio, si tenemos en cuenta que Noruega es el primer país productor de petróleo de Europa Occidental, lo que no quita para que apueste por el medio ambiente

y premie la compra de vehículos electrificados a través de una ayuda fiscal de 10.000 euros con respecto a un turismo de gasolina o diésel. Es más, esta política gubernamental que dio comienzo hace 25 años, tiene un objetivo para este año que comienza, de forma que el 45 por ciento de los coches nuevos que se vendan sean de cero emisiones.

Por eso toda comparación con nuestro país es como tratar de llegar a una meta, sin saber dónde está la salida. Empezando por un escenario carente de infraestructuras y puntos de recarga. Para Fomento lo único prioritario –y que no afecta

a zonas como Extremadura– es invertir en el AVE. Además, un comprador con un salario de los de hoy en día, tiene muy difícil adquirir un coche eléctrico por su elevado precio. Especialmente si tenemos en cuenta que la renta per cápita media en España está en 28.000 euros, mientras que por ejemplo en Noruega supera los 67.000 euros. Del mismo modo que los incentivos y ayudas públicas para comprar un coche eléctrico en nuestro país no solo no existen, sino que además está gravado con el 21 por ciento de IVA, exactamente igual que el resto de los coches. En este punto es de destacar la política de 'palo' –restricciones– y 'zanahoria' –cero pagos en zonas de ORA o peajes–, de los ayuntamientos. De hecho, la provincia de Madrid es donde más vehículos 'Eco' se compran y el número de turismos vendidos en 2017 suponen el 50 por ciento de toda España, según la Asociación para el Desarrollo del Vehículo Eléctrico (Aedive). En resumen, es imprescindible apostar a futuro, pero sin poner en riesgo nada que tenga que ver con el presente. Todos queremos un parque de automóviles más limpio, pero sin argucias gubernamentales como son unos Presupuestos Generales que incluyen la subida de 3,8 céntimos del diésel a partir de este año y dejan para 2020 una tercera parte de lo recaudado para impulsar la movilidad sostenible.

En cualquier caso, los que apuestan claramente por una movilidad sostenible son los fabricantes de coches, con una oferta de eléctricos y electrificados cada vez más variada que nosotros repasamos al completo en esta revista.

Comparar el caso noruego, donde hay una política de apoyo a la electrificación desde hace 25 años que incluye una ayuda fiscal de 10.000 euros a la compra de un '0 emisiones', con España, donde no hay incentivos a la compra –un eléctrico paga el mismo IVA que uno de combustión– es como querer llegar a la meta sin saber dónde está la salida.

Nº 1.744 • 15 al 28 enero de 2019
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

**6.- QUÉ PASA
CES DE LAS VEGAS Y
SALÓN DE DETROIT**

El Salón de Detroit, que trata de volver a su esplendor y la feria tecnológica CES de Las Vegas, son los escenarios de los primeros estrenos del año.

6.- NISSAN LEAF 3.ZERO Y 3.ZERO+

7.- MERCEDES CLA

8.- LAMBORGHINI HURACAN EVO

9.- AUDI TT S ROADSTER

10.- FORD EXPLORER

11.- PORSCHE 911 CABRIO

12.- EN PORTADA

HYUNDAI KONA ELÉCTRICO

Una autonomía de 449 kilómetros y un motor de 204 CV convierten a este Kona en vehículo idóneo en ciudad pero capaz de otras aventuras.

**16.- CUATRO RUEDAS
JAGUAR I-PACE**

Prestaciones de infarto pero calidad y consumo que no están a la altura. Luces y sombras en el primer eléctrico de Jaguar.

**20.- TODOS LOS
ELECTRICOS QUE SE VENDEN
EN ESPAÑA**

32 modelos cien por cien eléctricos están ya a la venta en España... Y otros 10 llegan en los próximos meses. Repasamos sus características.

**30.- 35.000 KM CON EL
HYUNDAI IONIQ PLUG-IN**

Nuestra prueba de larga duración con el Hyundai Ioniq Plug-In sigue recorriendo kilómetros. Ya hemos llegado a los 35.000... Y seguimos.

**34.- TODOS LOS HIBRIDOS
ENCHUFABLES QUE SE VENDEN
EN ESPAÑA**

Son 28 las alternativas de modelos híbridos enchufables que ya están a la venta en España... Y al menos otros 23 modelos se sumarán este año.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	9, 20, 34
BMW	20, 35
CITROËN	21
DS	29
FORD	10
HONDA	29
HYUNDAI	12, 21, 36
JAGUAR	16, 22
JEEP	42
KIA	23, 36
LAND ROVER	37
LEXUS	44
MERCEDES	7, 37
MINI	29, 38
MITSUBISHI	23, 38
NISSAN	6, 24
OPEL	43
PEUGEOT	24
PORSCHE	11, 29
RENAULT	25, 43
SEAT	43
SMART	25
SUBARU	43
TESLA	26
VOLKSWAGEN	28, 40
VOLVO	40

6

54



48



30



44

44.- LEXUS LC 500H

Llama la atención por su estética y porque en este segmento no es frecuente que un deportivo se impulse de manera híbrida. Es el Lexus LC 500h, con etiqueta ECO.

48.- OPEL ZAFIRA LIFE

La cuarta generación del Zafira apuesta por una carrocería con tres

diferentes longitudes y hasta nueve plazas de espacio interior.

50.- LA SEMANA

52.- A LA ÚLTIMA

**54.- DE CARRERAS
DAKAR 2019**

La primera semana del Dakar peruano ha confirmado los augurios de sus organizadores quienes anticipaban que podría ser

el más duro de la historia.

**58.- SABER COMPRAR
Y VENDER**

**LAS MEJORES OFERTAS PARA
COMPRAR COCHE.**

**64.- QUEREMOS SABER
CONSULTORIO TÉCNICO Y
JURÍDICO**

**66.- EL RETROVISOR
MOTOR 16 HACE 25 AÑOS**

ES MÁS.



NUEVOS 500X Y 500L S-DESIGN. DISEÑO QUE EMOCIONA.

**GAMA 500X DESDE 12.500€
Y 500L DESDE 11.900€
CON 4 AÑOS DE GARANTÍA Y 2 AÑOS DE MANTENIMIENTO**

Emisiones de CO₂ gama Fiat: de 97 a 164 (g/km). Consumo mixto: de 3,9 a 7,3 (l/100km).

Los valores indicados de CO₂ y consumo de combustible han sido calculados en función del método de medición/correlación correspondiente al ciclo NEDC de acuerdo con la norma (EU) 2017/1152-1153 con el fin de permitir la comparación de los datos del vehículo correspondiente. En condiciones reales de conducción estos valores pueden cambiar, ya que dependen de muchos factores como el estilo de conducción, el trayecto, la meteorología y las condiciones de la carretera, así como del estado, el uso y el equipamiento del vehículo. Además, dichos valores pueden variar con la configuración de cada vehículo, dependiendo del equipamiento opcional y/o el tamaño de neumáticos, así como en función de cambios en el ciclo de producción. Ofertas válidas para Nuevo Fiat 500X Pop 1.6 E-Torq 81kW (110CV) 4x2 exclusivamente para el color exterior Beige Cappuccino y para Fiat 500L Pop Star 1.4 16v 70kW (95CV). Incluyen IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio sin condiciones de antigüedad y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de 11.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Ejemplo de financiación para 500X sin entrada, por un importe total del crédito de 12.500,00€ con 72 cuotas mensuales de 225,26€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura 375,00€ al contado, importe total a plazos 16.593,72€, importe total adeudado 16.593,72€. Ejemplo de financiación para 500L sin entrada, por un importe total del crédito de 11.900€ con 72 cuotas mensuales de 216,73€. TIN 8,99%, TAE 10,60%, comisión de apertura (3%) 357,00€ al contado, importe total a plazos e importe total adeudado 15.744,60€. Gastos de Matriculación no incluidos. Las ofertas incluyen garantía legal de 2 años, más 2 años adicionales de garantía comercial limitada hasta los 100.000 km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda. Ofertas sólo para particulares, válidas en Península y Baleares hasta el 31/01/2019. Las versiones visionadas no corresponden con los vehículos ofertados. El Contrato de Servicio PLAN MANTENIMIENTO otorga al usuario del vehículo el derecho de efectuar, sin ningún cargo añadido, las revisiones de mantenimiento ordenadas por el fabricante del vehículo que le correspondan por kilometraje o tiempo, en este caso 2 años o 30.000 km, lo que antes ocurra, según el plan establecido en el "Libro de Uso y Mantenimiento" o en el "Manual de Empleo y Cuidado", suministrado junto con el vehículo.



fiat.es

El año comienza a tope



El curioso y cada vez más importante Salón CES de Las Vegas, la feria de tecnología de consumo más grande del mundo, y el Salón de Detroit, que en tiempos fue la muestra más importante de los Estados Unidos y ahora intenta revivir, han sido las dos primeras muestras del año en este sector tan activo, y anticipan un ejercicio especialmente ajetreado, en cuanto a estrenos se refiere, donde no todo van a ser todocaminos. Porque llegan con fuerza novedades de todo tipo. Comenzamos a tope.

Nissan Leaf 3.ZERO y 3.ZERO+

Más **potencia y autonomía** para el eléctrico más vendido

Nissan ha presentado en el Salón CES de Las Vegas lo que desde hace tiempo esperaban los incondicionales de la marca, y en concreto del Leaf, el eléctrico más vendido del mundo. Se trata de una versión más potente y con una batería de mayor capacidad que permitirá recorrer mayor



◀ Pantalla de 8 pulgadas con sistemas más avanzados y nueva potencia y batería para mejorar las prestaciones y la autonomía.

número de kilómetros con una sola carga.

Y así es el Leaf 3.ZERO+, un compacto eléctrico puro con un motor de 217 caballos y una batería de 62 kWh que consigue aumentar la autonomía hasta los 385 kilómetros. Este Leaf se pondrá a la venta en el continente europeo a partir del verano de este año, a

través de una versión limitada a 5.000 unidades con un precio fijado en 45.500 euros. En el caso del Leaf 3.ZERO, con batería de 40 kWh, incorpora una pantalla de 8 pulgadas y servicios de conectividad adicionales, además de una aplicación NissanConnect EV nueva y mejorada. Costará 39.900 euros.

Mercedes-Benz CLA

Inteligente y aerodinámico

El nuevo CLA, que llega en mayo, cautiva por su renovado diseño y su equipamiento inteligente. Una dotación capaz de reconocer los deseos de los ocupantes a través de los movimientos de las manos, con funciones de navegación dotadas de realidad aumentada, con comprensión de comandos de voz indirectos, o con un sistema 'Energizing Coach' que transmite recomenda-

ciones personalizadas para mantenerse en forma. El nuevo Mercedes CLA crece en longitud hasta los 4,69 metros, y también en anchura, batalla y ancho de vías; mientras que reduce ligeramente su altura para convertirse en un modelo aún más deportivo sin perder el concepto de berlina coupé de cuatro puertas, con unas cotas interiores en las que se han ganado centímetros por casi todas

partes. Eso sí, la anchura del maletero, su profundidad y el ancho de la boca de carga aumentan, pero no así la capacidad del maletero propiamente dicha, que baja a 460 litros, 10 menos que antes. Los ingenieros de la marca han trabajado profundamente la aerodinámica para conseguir un Cx de 0,23. Y a la berlina alemana se le ha dotado de asistentes de seguridad procedentes

de la Clase S, convirtiéndose en el vehículo con mayor nivel de seguridad activa de su segmento. Por ello, ahora el CLA puede circular de forma semiautomática en determinadas situaciones y también puede equipar en opción los faros Multi-

beam LED, heredados de los modelos más costosos. Y aunque el coche se ha presentado en Las Vegas con el motor de gasolina de 225 CV, en el momento de su lanzamiento oficial contará con varios propulsores de gasolina y diésel.



▶▶ El nuevo CLA es más largo y ancho, y mejora notablemente sus cotas interiores; pero pierde 10 litros de maletero.



▶ Navegación con realidad aumentada, comprensión de comandos de voz... el nuevo CLA es mucho más inteligente que el anterior.



BMW VISION INEXT

En el CES 2019, la marca alemana ha presentado un sistema de asistente inteligente personal con una tecnología innovadora para la conducción automatizada que nos espera a corto plazo.



HARLEY-DAVIDSON LIVEWIRE

La primera Harley-Davidson eléctrica llegará al mercado a finales de año, costará alrededor de 34.000 euros y su autonomía en tráfico urbano podría rondar los 185 kilómetros.

REALIDAD AUMENTADA HOLOGRÁFICA EN HYUNDAI

Hyundai Motor Group, en colaboración con la firma de tecnología WayRay AG, presentó en el CES el primer sistema de navegación de Realidad Aumentada Holográfica del mundo, montado en el Génesis G80. Su mayor ventaja es que la imagen se muestra en la carretera real y se ajusta de acuerdo con el ángulo de visión específico. Además, la pantalla muestra no solo las funciones de navegación en realidad aumentada, sino que también incorpora funciones de seguridad ADAS.



▶▶ El sistema de Realidad Aumentada Holográfica de Hyundai se ha montado en el Génesis G80 y se ha presentado en el CES de Las Vegas. Es el primer sistema así en el mundo.

Lamborghini Huracán EVO

Ahora, con **dirección** en las cuatro ruedas

Lamborghini acaba de presentar a otra de sus fieras, un Huracán bautizado EVO que llega para sustituir al LP 610-4. El nuevo modelo, que luce un aspecto imponente, recurre al motor de la versión Performante, que no es otro que el V10 de 5,2 litros de cilindrada y 639 caballos de potencia. Este propulsor está asociado a un cambio automático de doble embrague y siete marchas que se activa mediante unas generosas levas en el volante. Sin em-

bargo, una de las incorporaciones más importantes en la parte tecnológica del coche es la dirección a las cuatro ruedas, que permite que el Lamborghini Huracán EVO sea un modelo mucho más ágil en ciudad y, a la vez, mucho más noble y manejable en carretera. Las cuatro salidas de escape del LP 610-4 se han sustituido por dos, y el tamaño de las tomas de aire ha aumentado como parte



de una aerodinámica muy trabajada. El Huracán EVO acelera de 0 a 100 km/h en 2,9 segundos y alcanza una velocidad máxima de 325 km/h.



◀◀ El trabajo aerodinámico del Huracán EVO y su motor atmosférico de 639 CV le permiten alcanzar más de 325 km/h.

SISTEMA R.E.A.D. DE KIA

En su pabellón del CES, Kia ha presentado unos módulos experimentales diseñados para demostrar el potencial del sistema R.E.A.D., la primera tecnología en automoción que une un sistema de control en el habitáculo orientado a detectar las emociones del conductor, basado en la inteligencia emocional. En este caso el sistema reconoce fisiológicamente las emociones a través de expresiones faciales, actividad electrodérmica y ritmo cardiaco. Y los controles sensoriales responden en tiempo real a sus cambios de estado emocional.



▶▶ En su exposición del Salón CES de Las Vegas, Kia tuvo dos módulos experimentales para demostrar el potencial del sistema R.E.A.D., que detecta las emociones del conductor.

SCHAEFFLER Y SU VISIÓN DE FUTURO

Schaeffler ha pasado de ser un proveedor de automoción a desarrollar soluciones de movilidad propias. Y el CES de Las Vegas le ha servido para presentar el Mover, una plataforma flexible y sin emisiones que se puede adaptar a diversos conceptos de vehículos. O el 4ePerformance, un concept car eléctrico de altísimas prestaciones propulsado por cuatro motores de Fórmula E, con una potencia total de 1.200 CV. Schaeffler estima que en 2030 el 30 por ciento de los automóviles de pasajeros serán eléctricos.



◀◀ A la izquierda, el Schaeffler Mover, y sobre estas líneas, el 4ePerformance, un prototipo eléctrico con 1.200 caballos de potencia.

Audi en el CES 2019

El **e-tron** se convierte en un modelo de realidad virtual

La marca de los cuatro aros impulsa la digitalización del automóvil con un objetivo: en el futuro, la movilidad no solo será sostenible, sino también individual e inteligente. Y para ello ha recurrido al Salón CES de Las Vegas para convertir su nuevo modelo eléctrico e-tron en la plataforma de lanzamiento de esta digitalización. Allí, Audi ha convertido el coche en una plataforma de realidad virtual con funciones que pueden activarse bajo demanda de forma flexible, así como servicios online y de recarga que

hacen que la movilidad sea todavía más práctica y sencilla. De esta manera la marca de los cuatro aros redefine los sistemas de entretenimiento, convirtiendo el interior del vehículo en un auténtico centro de diversión y de ocio. Y lo ha hecho de la mano de Disney Games

e Interactive Experiences, con una tecnología que adapta el contenido virtual al movimiento del vehículo en tiempo real. En este prototipo presentado en Las Vegas, gracias a unas gafas de realidad virtual, los pasajeros traseros de un Audi e-tron son transportados a una represen-



▶ Dotados de unas gafas de realidad virtual, los pasajeros traseros del e-tron vivirán una auténtica película.



tación ficticia del espacio exterior, experimentando las mismas sensaciones que si estuvieran en una película de ciencia ficción interactuando con los protagonistas. Ese es el futuro que Audi ya lo trabaja.



◀◀ El e-tron quattro ha servido como embajador de un sistema de realidad virtual que adelanta las emociones que vivirán los pasajeros de un automóvil en el futuro.

AUDI TT S ROADSTER

Audi acaba de poner a la venta en Alemania su nuevo TTS Roadster, con una estética renovada y mejoras técnicas interesantísimas que le permitirán dar guerra en el mercado ante la llegada de nuevos rivales. Estéticamente el TTS Roadster destaca por su nueva gran parrilla en color aluminio mate con entradas de aire verticales a ambos lados, y un discreto pero eficaz alerón delantero bajo el paragolpes. En la parte trasera destacan los nuevos pilotos, el llamativo difusor, las cuatro salidas de

escape y el alerón trasero que se despliega de forma automática. A nivel técnico una de las novedades más importantes es el cambio automático S tronic de doble embrague y siete velocidades, asociado a un motor 2.0 TFSI de 4 cilindros y 306 caballos. Gracias a la tracción total quattro, este modelo acelera de 0 a 100 km/h en 4,8 segundos.



◀◀ El consumo medio del nuevo TTS Roadster es de 7,2 l/100 km con una potencia de 306 CV, la misma que en la versión coupé.

Mercedes Vision Urbanetic Eléctrico y **autónomo** para personas o mercancías

Mercedes-Benz Vans presentó este avanzado y original vehículo que abre nuevas perspectivas sobre la conducción autónoma, al contemplar el transporte tanto de personas como de mercancías de una manera sostenible, ya que recurre a una plataforma accionada eléctricamente.

Este original vehículo está conectado en red, e interactúa con otros vehículos y con las personas. El objetivo es crear un equilibrio entre la gente y la tecnología. Las personas deben saber y evaluar de manera rápida lo que hará un vehí-

culo autónomo, por seguridad y por confianza.

Por eso el módulo People-Mover, usando cámaras y sensores que reconocen el entorno, es capaz de informar a los peatones que cruzan por delante de que el vehículo los ha identificado, mediante animaciones especiales que se reflejan en una gran pantalla. También la puerta lateral se convierte en una pantalla activa para que personas o ciclistas conozcan las próximas acciones del vehículo.

Además, será posible planificar rutas de una mane-

ra más flexible y eficiente para reducir los tiempos de espera de los pasajeros, y se abren nuevas posibilidades de reparto de mercancías nocturno en las ciudades debido a su silencio de marcha.



► El Mercedes Vision Urbanetic es una nueva plataforma de movilidad autónoma, eficiente en la ciudad.



FORD EXPLORER

Este verano llega la nueva generación del Explorer, un SUV de tres filas de asientos que gana en espacio, confort, deportividad y potencia. Y en capacidad 'off road', pues estrena un sistema 4x4 inteligente y ofrece el Terrain Management System, que incluye siete modos de conducción diferentes. Y bajo el capó acoge el motor más enérgico usado hasta ahora en un Explorer: un 3.0 Turbo EcoBoost V6 que rinde 365 CV. Aunque la versión de acceso disfruta del 2.3 EcoBoost de cuatro cilindros, con 300 CV y unido a la nueva caja de cambios automática

de 10 velocidades. El nuevo Explorer también avanza en cuestión de ayudas a la conducción, pues cuenta con asistente pre-colisión con frenada de emergencia y detector de peatones, alerta de tráfico trasero cruzado, sensor de ángulos muertos, mantenimiento en el carril, cámara trasera con limpieza de la lente, luces de carretera automáticas...



► De serie incluye llantas de 18 pulgadas, pero las versiones Platinum —en la imagen—, personalizadas por fuera y por dentro, montan unas de 21.

PORSCHE 718 CAYMAN GT4 CLUBSPORT

Tres años después del lanzamiento del primer Cayman GT4 Clubsport, Porsche desvela su sucesor, que aporta mejoras en manejabilidad y prestaciones, y recurre ya a materiales más sostenibles, siendo el primer modelo concebido para la competición que en su carrocería usa fibras naturales. Animado por un seis cilindros 3.8 de 425 CV —40 más que antes—, el nuevo 718 GT4 Clubsport tiene tracción trasera y equipa un cambio de doble embrague con seis marchas. Además, ha sido aligerado hasta dejar el peso en 1.320 kilos —parte de la suspensión proviene del 911 GT3 Cup—, y los frenos montan discos de 380 milímetros. Habrá dos versiones: Trackday y Competition, ésta reservada al Reino Unido.



Porsche 911 Cabriolet

Seis semanas después, llega el descapotable

El nuevo 911, o Serie 992, con una segunda variante: fue presentado hace meses el 911 Cabriolet, heredero y medio como Coupé pero de aquel primer modelo cuenta desde ahora desca-

potable nacido en 1981. Su capota de lona puede ponerse y quitarse incluso en marcha, hasta 50 km/h,

y una estructura acabada en magnesio evita que el techo se abombe circularmente a alta velocidad. Ade-

más, un deflector de viento extensible eléctricamente nos protege la nuca de las corrientes de aire.

El 911 Cabriolet estará inicialmente disponible como Carrera S de tracción trasera y como Carrera 4S de tracción total, siempre con el bóxer turbo 3.0 de seis cilindros, de 450 CV y 54,1 mkg. El primero, que cuesta 154.395 euros, acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos —3,7 con el paquete SportChrono—, mientras que el 4S, con un precio de 163.355 euros, lo hace en 3,8 segundos —3,6 con el SportChrono opcional—.



► El 911 Cabriolet estrena nuevos elementos hidráulicos que agilizan la apertura y el cierre del techo: 12 segundos



SOLUCIONES TECNOLÓGICAS HONDA

Honda presentó en el CES de Las Vegas una serie de nuevas tecnologías diseñadas para mejorar la calidad de vida. La exposición mostró una amplia gama de prototipos de movilidad, gestión energética, robótica y otros conceptos encaminados a mejorar la seguridad, el confort y la eficiencia. Entre estas soluciones destacó el Honda Autonomous Work Vehicle, combinación entre un quad y la tecnología autónoma enfocado a sectores laborales como la agricultura, el salvamento o la lucha contra incendios. También presentó el SAFE SWARMO, una especie de enjambre seguro para evitar colisiones entre vehículos mediante la conectividad.



► El Honda Autonomous Work Vehicle es un quad con tecnología autónoma enfocado a tareas como el salvamento, la agricultura, la lucha con incendios...

TOYOTA SUPRA

Después de meses de rumores, fotos espía y hasta tomas de contacto con el camuflaje incorporado, llega la hora de conocer al nuevo Toyota Supra, que recibe su puesta de largo en el Salón de Detroit. Su imagen hace gala de un frontal poderoso, mientras que la zaga incorpora un original alerón en forma de cola de pato. No cabe duda de que se ha inspirado en el Toyota FT-1 conceptual para su diseño definitivo. Este biplaza coupé comparte desarrollo con el BMW Z4, y por eso hereda parte de su tecnología, y probablemente su gama de motores, como un dos litros de 265 caballos y un seis cilindros ya con 340, asociados a una transmisión automática de ocho relaciones. Y no se descarta que llegue en un futuro una variante híbrida...



Por el buen camino... eléctrico



◀▶ En uso mixto, con ciudad, carretera y autovía, habrá que olvidar los 449 kilómetros de autonomía homologados. Pero rebasar los 300 será lo más habitual.

El Kona Electric está disponible con dos tipos de batería, y en esta ocasión probamos la de mayor tamaño, que permite anunciar una autonomía de 449 kilómetros y va unida a un motor de 204 CV. El resultado, más que convincente como vehículo idóneo en ciudad pero capaz de otras aventuras.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Aunque Hyundai ofrece una versión con batería de 39,2 kWh, motor de 136 CV y autonomía de 289 kilómetros por 38.500 euros –buena opción si pensamos en usos sólo urbanos–, por 3.000 euros extra se accede a una variante dotada de mayo-

res 'habilidades', fruto de su batería de 64 kWh y su motor de 204 CV, lo que se traduce en prestaciones superiores y, más importante, en una autonomía WLTP de 449 kilómetros. Y hay dos posibilidades: acabado básico Tecno o, pagando 2.800 euros más, nivel Style con un equipo de serie apabullante: 43.300 euros, descuento

incluido. Y ha sido ésa la versión probada, que, avancémoslo ya, nos ha causado una muy grata impresión.

No hace falta ser un experto para descubrir, a la vista de nuestro protagonista, que estamos ante un Kona especial. Tiene 20 milímetros más alto y 15 más de largo que un Kona diésel o de gasolina, aunque

LAS CIFRAS <small>(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)</small>	
MOTOR	
Disposición	Eléctrico 150 kW
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	395 Nm (40,3 mkg)
BATERÍA	
Tipo de batería / Marca	Polímero de litio / LG Chem
Capacidad de la batería (total)	64,0 kWh
Capacidad de la batería (útil)	N.d.
Peso de la batería (kg)	454
Tiempo de carga (230 V)	31 horas
Tiempo de carga (a 7,2 kW)	9 horas y 35 minutos
Tiempo de carga (a 100 kW)	54 minutos (hasta 80 %)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Modos de conducción	4 (Sport, Comfort, Eco y Eco+)
DIRECCIÓN	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,55
Diámetro de giro (m)	10,6
FRENOS	
Delanteros	Discos ventilados (305 mm)
Traseros	Discos (300 mm)
Retención al decelerar	4 niveles
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores	
RUEDAS	
Neumáticos (marca) - Llantas	215/55 R17 (Nexen) - 7,0x17"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.760
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.180 / 1.800 / 1.570
Capacidad maletero (l)	332 / 1.114

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	167 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,5
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,4 (7,6)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,6
1.000 m desde 40 km/h en D	26,8
De 80 a 120 km/h en D	5,2
Error de velocímetro a 100 km/h	+3%
FRENADA (en metros)	
Desde 60 km/h - 100 km/h - 120 km/h	14,2 - 38,0 - 55,3
SONORIDAD (en dB)	
A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h	61,7 - 66,4 - 69,5

CONSUMOS	
	kWh/100 km
EN CIUDAD	
A 21,9 km/h de promedio	15,7
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	19,2
En conducción dinámica	25,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	22,7
A 140 km/h de cruceo	24,9
Consumo medio (Porcentaje de uso: 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	19,9
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (oficial)	321 (449)
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	14,3

LA CLAVE
pmartin@motor16.com

Hyundai se ha tomado muy en serio el asunto de los coches eléctricos. Si el Ioniq Electric ya puso alto el listón, el Kona lo sitúa aún más arriba porque su tecnología va un paso más allá. La versión de motor más potente aquí probada es la más atractiva, pues su autonomía ya convence. Y añade otras muchas virtudes.



lo que le delata principalmente es su frontal de parrilla cerrada –con la tapa de recarga camuflada– o unas aerodinámicas llantas de 17 pulgadas. Y hay otros detalles específicos en lateral y zaga, aunque deberemos pasar al interior para encontrar las modificaciones de calado, como la instrumentación con nuevo cuadro de mandos o la consola central, pues el cambio por botones –preferimos la rueda giratoria usada en el Kia e-Niro– habilita un nuevo espacio justo debajo para colocar

cosas. La calidad general es muy buena, pues todo ajusta y rezuma robustez, pero se abusa de los plásticos duros y echamos de menos unas salidas de aire traseras.

El puesto de conducción es cómodo y ergonómico, y vamos sentados relativamente altos –el conjunto de baterías va bajo el suelo–, lo que no perjudica la habitabilidad, pues la cota al techo es notable. También la anchura, pues atrás se acomodarán bien tres chavales, aunque el hueco para las piernas en la segunda fila es jus-

PRECIO	44.300 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO	*****	Prestaciones y agrado. Consumo. Autonomía. Cuatro niveles de retención. Seguridad. Equipo de serie. Garantía. Etiqueta '0'.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	DEBE MEJORAR	
		Precio alto. Recarga lenta en tomas de baja potencia. Tacto del freno. Hueco para piernas en plazas traseras. Plásticos rígidos en interior.	





▲▼ Maletero de 332 litros, ampliable a 1.114 gracias al respaldo trasero 60:40. La toma de carga eléctrica va en el frontal, y admite recargas rápidas de 100 kW: 54 minutos.



▶ **RÁPIDO Y DE GASTO ADECUADO
ACELERA CON GANAS: 7,4
SEGUNDOS PARA ALCANZAR
100 KM/H. Y EL GASTO MEDIO EN
NUESTRO REALISTA RECORRIDO
A RITMO DE COCHE 'NORMAL' NO
HA SIDO ALTO: 19,9 KWH/100 KM
CALIDAD Y EQUIPAMIENTO
AUNQUE HAY MUCHO PLÁSTICO
DURO, EL ACABADO ES BUENO.
Y NO DIGAMOS LA DOTACIÓN,
SOBRE TODO EN EL STYLE**



▲▲ Las levas del volante no son para cambiar, sino para elegir el nivel de retención al decelerar: la derecha lo reduce o anula; y la izquierda lo incrementa... e incluso sirve de freno.



▲▲ En la pantalla central táctil, de 8 pulgadas, hay múltiples informaciones: carga de batería y programación de la recarga, alcance, puntos de recarga próximos, gasto de cada sistema del vehículo... La instrumentación se reconfigura según el modo de conducción elegido: Sport, Comfort, Eco y Eco+.

tito: 65 centímetros con un conductor de 1,75 al volante.

En cuanto al maletero, 332 litros para un SUV de 4,18 metros es un valor correcto, y podemos ampliar fácilmente la zona de carga. Debajo, además, hay un doble fondo... pero no rueda de repuesto.

Si en estático ya descubrimos cualidades, al iniciar la marcha aumentan sus virtudes. Pulsamos el botón D y empezamos a acelerar en absoluto silencio. Y si aceleramos con fuerza, el Kona Electric 64 kWh corre que se las pela, como demuestran esos 7,4 segundos medidos para coger 100

km/h –la marca anuncia 7,6– con total progresividad. Y si en ciudad, al salir de un semáforo, habrá quien se extrañe de su brío, ocurrirá lo mismo en carretera, un escenario al que esta versión se adapta muy bien. Por ejemplo, recupera de 80 a 120 km/h en 5,2 segundos –adelantamientos

fulgurantes–, y sus 167 km/h de velocidad punta 'autolimitada' no admiten reproche, a tenor de los límites legales.

Podemos elegir entre tres modos de conducción –Comfort, Sport y Eco–, más uno llamado Eco+ que además de reducir la acción del climatizador limita la velocidad a 90 km/h. De ahí que para activarlo haya que pulsar el botón selector durante un segundo, pues cuando entra en funcionamiento –si vamos a mayor velocidad– retiene sin contemplaciones el coche hasta lograr esos 90 km/h.

En este sentido, no ha gustado mucho que el Kona Electric tenga también cuatro niveles de regeneración de la batería al decelerar. Por defecto arrancamos en 1, que retiene levemente al dejar de acelerar, pero si pulsamos la leva derecha bajamos a 0 –no hay retención–, mientras que si pulsamos la leva izquierda subiremos de nivel de regeneración: en 2 retiene bastante y en 3, mucho; hasta el punto de evitar tocar el freno a poco que cojamos práctica. Y cada modo de conducción apa-

reja un nivel de retención, de modo que cuando, por ejemplo, pasamos de Sport a Eco el coche retiene al instante con claridad. Y eso, por cierto, puede sorprender a otros usuarios de la vía.

Otro detalle curioso es que podemos frenar con la mano, tirando de forma sostenida con la leva izquierda hasta parar.

Todo esto, contado así, puede sonar a confuso, pero lo cierto es que el modelo coreano se conduce con sencillez y bastan unos minutos para que controlemos todas sus posibilidades técnicas, que son muchas pero intuitivas. Además, presume de una agradable conducción, pues la dirección es rápida y precisa, la rodadura es cómoda y aplomada, y la frenada resulta potente: 55,3 metros para detenernos desde 120 km/h. Pero mejoraríamos dos cosas: el tacto del pedal de freno, sobre todo en conducción a buen ritmo –no es fácil dosificar la intensidad de frenada–, y los balanceos, pues los 1.760 kilos –sólo la batería aporta 454– se dejan sentir, especialmente si avivamos la marcha en zona

de curvas, pues aunque la seguridad no se resiente –buen compromiso entre eficacia y confort a ritmo turístico–, la carrocería bambolea más de la cuenta al límite.

La guinda a un conjunto que nos ha sorprendido gratamente es su eficiencia, pues le hemos medido un gasto medio de 19,9 kWh/100 km –3,59 euros cada 100 kilómetros, IVA incluido– en nuestro recorrido mixto, exigente para un eléctrico. Y a ritmos 'cuidadosos', movernos en torno a 15 kWh/100 km –anuncia 14,3– será factible; e incluso podremos bajar de esos valores en ciudad. De ese modo, estaríamos hablando de una autonomía real de entre 290 y 380 kilómetros en función del tipo de uso, nuestras 'prisas' al conducir, la temperatura exterior...

En cuanto a la recarga, mejor hacerse con un 'wallbox' en casa o en el trabajo para acortar la operación –en un enchufe normal la carga completa lleva 31 horas– y evitar, en lo posible, los puntos de carga rápida, donde el precio del kWh ronda los 0,30 euros: casi el doble que en el hogar.

▶ SUS RIVALES



BMW i3S 94 Ah 184 CV

Es tan ligero –1.340 kilos– que con menos potencia que el Kona anda más. Y gasta aún menos: 14,3 kWh/100 km. Pero su batería es pequeña –33,2 kWh– y no es tan práctica.

Precio	41.900 €
Maletero	260 / 1.100 l.
Autonomía	280 km
0 a 100 km/h	6,9 seg.



HYUNDAI IONIQ ELECTRIC KLASS 120 CV

La batería del Ioniq es la más pequeña –28 kWh–, y eso resta autonomía. Además, es el menos potente, aunque alcanza 165 km/h. Y su carrocería es amplia y muy versátil.

Precio	34.925 €
Maletero	350 / 1.410 l.
Autonomía	204 km
0 a 100 km/h	9,9 seg.



NISSAN LEAF 40 KWH ACENTA 150 CV

La versión de acceso es asequible, considerando su batería de 40 kWh y los 150 CV. Pero coge sólo 144 km/h. Las versiones con llanta de 17" tienen menos alcance: 270 kilómetros.

Precio	33.400 €
Maletero	394 / 1.176 l.
Autonomía	285 km
0 a 100 km/h	7,9 seg.



▲ Los 1.760 kilos de peso –como un Tucson 2.0 CRDi 4x4 Automático– se notan al límite por balanceos e inercia. Pero a ritmos 'lógicos' va muy bien.

Demasiadas dudas



Ofrece unas prestaciones impresionantes y goza de una estabilidad y un tacto de conducción dignos de un buen deportivo; pero el I-Pace, el primer eléctrico de Jaguar, defrauda en puntos clave. Por ejemplo, su consumo de electricidad es excesivo y eso afecta a la autonomía real, muy distante de la anunciada; y su calidad general se aleja también de la habitual en la marca británica. Si sumamos otros detalles aquí y allá, el conjunto no encandila.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com
Fotos: Álvaro Gª Martins

Tesla campó a sus anchas durante años en el segmento de los premium eléctricos, pero la respuesta de las firmas de lujo clásicas tenía que llegar y el I-Pace supone el primer 'torpedo' dirigido a la línea de flotación de la firma americana. Quizás por tanta expectación, o también por el excelente nivel mostrado por los últimos productos de Jaguar, el crossover eléctrico de la marca británica nos ha dejado fríos. Decepcionados incluso.

Abramos boca, en cualquier caso, con las partes positivas, pues al I-Pace no se le puede negar una imagen rompedora que hace volver miradas a su paso, ni tampoco un mag-

nífico aprovechamiento de sus 4,68 metros –mide lo mismo que un Opel Zafira o un Skoda Octavia–, porque el habitáculo es amplísimo –detrás pue-

den acomodarse tres adultos, pues las cotas de anchura, altura y longitud son buenas, y el suelo es casi plano– y el maletero cubica 550 litros, am-

pliables a 1.163 si abatimos el respaldo 60:40; al margen de otro práctico hueco extra bajo el capó delantero.

Y las alabanzas se intensifican al hablar de prestaciones, pues los 400 caballos del I-Pace EV400 AWD, procedentes de dos motores eléctricos –uno delante y otro detrás– de 200 CV cada uno y que se canalizan al suelo a través de las cuatro ruedas, se traducen en un empuje descomunal. Y si increíble es que un vehículo de 2.208 kilos anuncie 4,8 segundos para pasar de 0 a 100 km/h, más lo es que, en la práctica –y con los neumáticos M+S que montaba nuestra unidad, lo cual no ayuda–, requiera sólo 4,6 segundos reales. Porque el brutal Mercedes-AMG GLA 45 4Matic de

381 CV y 1.585 kilos emplea 4,4 segundos. Y ojo, porque en una maniobra de adelantamiento típica en carretera –80 a 120 km/h– el I-Pace es más veloz incluso: 3,0 segundos, frente a los 3,1 del GLA 45. En dos palabras, y como diría aquel: 'im-presionante'.

Semejante capacidad de empuje, que te pega la espalda al asiento mientras se escucha –sobre todo en modo Dynamic– un sonido a nave espacial digno de 'Star Trek', se combina con un comportamiento dinámico también muy logrado. El centro de gravedad va 13 centímetros más bajo que en el F-Pace, el reparto de masas entre ejes es equitativo y la tracción total funciona de maravilla, a lo que se suma el buen trabajo

de la suspensión neumática que montaba nuestra unidad o una dirección rápida y precisa, digna de un coupé deportivo. Es entrar en una carretera de curvas y descubrir que el I-Pace no parece tener límites,

PRECIO		79.100 €
EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM	NUESTRAS ESTRELLAS	
	COMPORTAMIENTO	*****
	ACABADO	*****
	PRESTACIONES	*****
	CONFORT	*****
	SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****	
PRECIO	*****	
NUESTRA VALORACIÓN		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
Prestaciones. Dirección y estabilidad. Interior y maletero amplios. Exclusividad. Opciones. Uso 'off road'. Confort.	Calidad decepcionante. Altura al suelo en modo normal. Gasto excesivo y autonomía real corta. Recarga lenta. Frenada.	

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	EV400 AWD
Disposición	Delantero y trasero
Potencia máxima	147+147 kW (200+200 = 400 CV)
Par máximo	348+348 Nm (35,5+35,5 = 71,0 mkg)
BATERÍA	
Tipo de batería / Marca	De iones de litio / LG Chem
Capacidad de la batería (total)	90,0 kWh
Capacidad de la batería (útil)	N.d.
Peso de la batería (kg)	603
Tiempo de carga (230 V)	11 km por hora (más de 42 horas)
Tiempo de carga (a 7,0 kW)	12 horas y 54 minutos
Tiempo de carga (a 100 kW)	40 minutos (hasta 80 %)
TRANSMISIÓN	
Tracción	Total
Caja de cambios	Automática, 1 velocidad
Modos de conducción	3 (Comfort, Eco y Dynamic)
DIRECCIÓN	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,52
Diámetro de giro (m)	11,98
FRENOS	
Delanteros	Discos ventilados (350 mm)
Traseros	Discos ventilados (325 mm)
Retención al decelerar	2 niveles
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión neumática opcional.	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora. Suspensión neumática opcional.	
RUEDAS	
Neumáticos (en test - marca)	235/65 R18 (255/50 R20 - Goodyear)
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.208
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.682 / 1.895 / 1.565
Capacidad maletero (l)	505 / 1.163

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	200 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,1
De 0 a 50 km/h	2,1
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,6 (4,8)
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,8
1.000 m desde 40 km/h en D	23,5
De 80 a 120 km/h en D	3,0
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 4%
FRENADA (en metros)	
Desde 60 km/h - 100 km/h - 120 km/h	14,7 - 42,4 - 62,3
SONORIDAD (en dB)	
A 60 km/h - 90 km/h - 120 km/h	56,4 - 60,9 - 65,4

CONSUMOS	
	kWh/100 km
EN CIUDAD	
A 21,8 km/h de promedio	26,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	27,9
En conducción dinámica	40,3
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	35,8
A 140 km/h de cruceo	39,8
Consumo medio (Porcentaje de uso: 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	31,4
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos (oficial)	286 (470)
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	-
Ciclo extraurbano	-
Ciclo mixto	21,2

LA CLAVE

pmartin@motor16.com

El primer 'anti Tesla' lanzado por una firma premium de las de toda la vida no logra el objetivo: superar con claridad a su rival californiano. Todo un problema si consideramos que llega mucho más tarde. El I-Pace hace volver miradas por la calle y ofrece prestaciones de infarto, pero nuestra unidad sufría unos problemas de calidad preocupantes. Y si los coches eléctricos deben ser sinónimo de eficiencia, aquí esa virtud es más teórica que práctica.





▲ Aunque la marca habla de 656 litros, el maletero tiene 505 litros. Delante hay otro pequeño hueco.



▲ La recarga en un enchufe doméstico se eterniza –indispensable en casa usar 'wallbox'–, pero con una toma rápida de 50 kW basta poco más de una hora.



ESTABILIDAD Y TACTO HASTA CON LAS 'GOMAS' M+S OPCIONALES, Y PESE A SUS MÁS DE 2.200 KILOS, EL I-PACE VA DE CINE Y SE COMPORTA COMO UN DEPORTIVO. LA TRACCIÓN TOTAL Y EL REPARTO DE MASAS 50:50, FUNDAMENTALES MUCHO TRABAJO POR DELANTE LA CALIDAD DE MATERIALES Y EL ASPECTO LUJOSO NO DEBEN CONFUNDIR: HAY DEMASIADOS FALLOS EN LA CARROCERÍA Y ALGÚN DETALLE 'SERIO'

▼ La pantalla central ofrece todo tipo de informaciones, pero su manejo no es precisamente intuitivo. Y más abajo hay otra pantalla táctil para funciones como climatización y audio. Además, la instrumentación digital es configurable.



▲▲ La suspensión neumática, de serie en los I-Pace First Edition y HSE, es opcional –1.607 euros– en el resto, y es decisiva de cara a posibles usos 'off road'. Desde 105 km/h baja la altura un centímetro.



▲▲ Interior amplio y de suelo casi plano, cómodo para cinco adultos. Las manetas de puertas emergentes no son prácticas.



pues el paso por curva puede ser mucho más rápido de lo que dicta la razón. En eso nos recuerda, por ejemplo, al Tes-

la Model S 100D. Y la potencia de frenada es buena –cuatro discos ventilados de gran diámetro–, pero en deceleracio-

nes al límite los neumáticos M+S –y el peso– le juegan una mala pasada al alargar la frenada: 62,3 metros para detenernos desde 120 km/h es demasiado.

Está bien que se mime el dinamismo, pero un vehículo eléctrico debe presumir de eficiencia, y ahí comienzan los problemas. Porque con una batería de 90 kWh, y homologándose 470 kilómetros de autonomía WLTP o un gasto medio de 21,2 kWh/100 km, esperábamos otra cosa. Y es que en nuestro recorrido mixto habitual, con la mitad de autovía y la otra mitad recompuesta por ciudad y carreteras de todo tipo que incluyen montaña, se ha ido a

31,4 kWh/100 km de media –a precio de electricidad doméstica, el equivalente a 5,66 euros cada cien kilómetros, lo cual tampoco es mucho–, cuando al Tesla antes citado le medimos sólo 23,8. Y 19,9 esta semana al Hyundai Kona Electric 64 kWh –páginas 12 a 15–. Contrariados, repetimos el test pero seleccionando esta vez el nivel Bajo de frenada regenerativa –cuesta encontrar en la pantalla la función para poner uno u otro, y nos gustaría que hubiese más niveles, pues el Alto retiene mucho y el Bajo, poco–, y el resultado fue

casi idéntico: 30,9 kWh/100 km. Siendo muy cuidadosos y circulando a ritmo de camión llegaremos a ver promedios de 25 kWh/100 km... ¿300? Como mucho y siendo optimistas, pues nosotros conta-

Lo malo es que con ese gasto real tan alto la autonomía se resiente, y de los 470 kilómetros pasaremos a... ¿300? Como mucho y siendo optimistas, pues nosotros conta-

ríamos con 260 ó 280 entre recargas; para las que, por cierto, será necesario al menos un 'wallbox' de 7 kW, pues en enchufes domésticos normales recupera energía a razón de 11 kilómetros por hora.

Hemos sufrido otras decepciones, como una altura al suelo tan justa que en el modo normal de la suspensión tocamos con los bajos donde no lo hace un Maserati Quattroporte. Y si hablamos de calidad, la relación de pegos es extensa, como unos faros automáticos de carretera con vida propia que se encienden donde no deben y acaban molestando, un interior sin cargador inalámbrico para el smartphone –curiosa ausencia en un coche

tan bien dotado y con tal variedad de tecnológicas opciones–, pantallas informativas en las que conviven mensajes en castellano y en inglés, luces de cruce que alumbran muy abajo, un portón pesadísimo que se obstina en no subir o una carrocería de acabado exterior más que mejorable: capó algo descuadrado, tapa de la toma eléctrica mal enrasada con la aleta, logotipos de Jaguar en los laterales que se borran por momentos... E incluso un volante que, pese a parecerlo, no quedaba perfectamente fijado, de modo que en las pruebas de frenada se metía de golpe en el salpicadero; lo cual es ya más grave e invita a una revisión.

SUS RIVALES



AUDI E-TRON 408 CV

Tiene una batería mayor –95 kWh–, pero pesa más –2.565 kilos–, anuncia menos autonomía y no anda tanto. El Audi gana en maletero –600 litros–, sobre todo, por calidad.

Precio	82.400 €
Longitud	4,90 metros
Autonomía	400 km
0 a 100 km/h	5,7 seg.



JAGUAR F-PACE 3.0 TDV6 AWD AUTO. PURE 300 CV

O tenemos muy claro que queremos un Jaguar eléctrico o la propia marca nos ofrece una alternativa más racional y asequible. Con motor diésel de 300 CV y movilidad de verdad.

Precio	67.580 €
Longitud	4,73 metros
Consumo	6,5 l/100 km
0 a 100 km/h	6,4 seg.



TESLA MODEL X 100D 5 PLAZAS 423 CV

Sin duda, la opción menos lógica, sobre todo por su precio y calidad general solo correcta. Pero como eléctrico, despunta: 250 km/h, autonomía muy superior, gasto más bajo...

Precio	116.180 €
Longitud	5,05 metros
Autonomía	560 km
0 a 100 km/h	4,9 seg.



▲ Nuestra unidad montaba los neumáticos opcionales M+S de medida 245/50 R20: bien en curva o sobre nieve, pero alargan mucho la frenada.



EN 2018 SE HAN TRIPlicADO LAS VENTAS DE ELÉCTRICOS EN ESPAÑA EN RELACIÓN A 2016. Y ESTE AÑO 2019 VA A SER 'ELECTRIZANTE'

El rayo que no cesa

Ya son 32 los modelos eléctricos que se venden en España, y la cifra va en constante aumento, con otros diez vehículos más que, como mínimo, llegarán en 2019. Y las cifras de ventas van respondiendo. De hecho, el año pasado se vendieron en nuestro país un total de 6.152 coches eléctricos sin contar comerciales, industriales, cuadríciclos o motos; que son 2.000 más que en el ejercicio anterior, periodo que ya había duplicado a su vez las ventas de 2016. Buena progresión, pero tímida si tenemos en cuenta las previsiones de los fabricantes, por no hablar de unos políticos que viven en la inopia. Pero lo cierto es que poco a poco los eléctricos van teniendo un poco más de sentido, aunque se siga echando de menos un precio más atractivo y unas baterías que se carguen con mayor rapidez y duren más.



Se calcula que en 2020 las ventas triplicarán los datos actuales, y que en 2022 ver a la vez más de un eléctrico por la calle ya no será una anécdota. Todo ello siempre que aumenten exponencialmente las estaciones de carga en zonas urbanas y en carretera.

Andrés Mas | amas@motor16.com

HASTA 408 CV Y 400 KM DE AUTONOMÍA



La marca alemana ha esperado bastante hasta presentar su eléctrico puro, pero esta espera ha merecido la pena, ya que el e-tron viene acompañado de unos datos imponentes. Es el caso de sus 408 caballos de potencia máxima, que llegan en el modo S de conducción –en situaciones normales son 360– de la mano de sus dos motores, uno en cada eje. O de su autonomía homologada

Audi e-tron

Potencia máxima	408 CV
Par máximo	67,7 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.901/1.935/1.629
Maletero (l)	600+60
Capacidad batería	95 kWh
0 a 100 km/h	5,7 seg.
Velocidad máx.	200 km/h
Autonomía media	400 km
Precio desde	82.400 €

de 400 kilómetros. El Audi más respetuoso con el medio ambiente mide casi cinco metros de largo y su precio se ha fijado en 82.400 euros.

4 PLAZAS PARA HACER HASTA 260 KM



Con una más que numerosa aceptación entre los compradores españoles –ha sido el quinto eléctrico más vendido en 2018–, el BMW i3 convence por su calidad, aplomo y prestaciones, aunque hasta que no llegue la versión con batería de 42,2 kWh –lo hace en estos días–, la autonomía se queda justa para un modelo que pide a gritos salir del entorno urbano por prestaciones y calidad de rodadura. El i3 ofrece cuatro

BMW i3

Potencia máxima	170 CV
Par máximo	25,5 mkg
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.011/1.775/1.598
Maletero (l)	260 / 1.100
Capacidad batería	33,2 kWh
0 a 100 km/h	7,3 seg.
Velocidad máx.	150 km/h
Autonomía media	219 km
Precio desde	39.900 €

buenas plazas, un mando para seleccionar diferentes modos de conducción y un maletero de 260 litros, razonable para sus cuatro metros de longitud.

14 CV MÁS PERO MENOS ALCANCE



No parece demasiado aconsejable esta versión más potente del i3 por cuanto se reduce la autonomía, sólo se ganan 14 caballos y cuesta 4.000 euros más. Además, los técnicos de la firma alemana han potenciado el lado deportivo del coche con unos reglajes de suspensión algo más firmes que sacrifican bastante la comodidad. El i3s acelera de 0 a 100 km/h en cuatro décimas menos, pero al

BMW i3s

Potencia máxima	184 CV
Par máximo	27,5 mkg
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.011/1.775/1.598
Maletero (l)	260 / 1.100
Capacidad batería	33,2 kWh
0 a 100 km/h	6,9 seg.
Velocidad máx.	160 km/h
Autonomía media	205 km
Precio desde	43.650 €

contar con la misma capacidad de batería la autonomía se reduce en alrededor de 20 kilómetros, cifra que en un eléctrico... vale su peso en oro.

ELÉCTRICO PURO DESDE 21.750 EUROS



Junto al Mitsubishi i-MiEV y al Peugeot iOn, el Citroën C-Zero, que cerraba el acuerdo de Mitsubishi con el Grupo PSA firmado en 2009, conforma el grupo de eléctricos más veteranos de este segmento, aunque este hecho no supone una merma en prestaciones o autonomía ya que las marcas han ido actualizando sus características. En este caso, el C-Zero ofrece una autonomía media de 150

Citroën C-Zero

Potencia máxima	67 CV
Par máximo	20,0 mkg
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.474/1.475/1.608
Maletero (l)	166
Capacidad batería	16 kWh
0 a 100 km/h	15,9 seg.
Velocidad máx.	130 km/h
Autonomía media	150 km
Precio desde	21.750 €

kilómetros y unas prestaciones modestas, pero ideales para los recorridos urbanos en los que se defenderá como pez en el agua. Tiene el tamaño perfecto.

EL ELÉCTRICO MÁS DIVERTIDO



La última novedad que aporta el e-Mehari es un techo duro que, aunque complicado y algo engorroso de montar y desmontar, amplía la utilización de este modelo tan especial a muchos más días al año, al aislar a sus ocupantes del ruido y de las inclemencias meteorológicas. La versión Hard top del e-Mehari cuesta 1.230 euros más que la versión de techo de lona, pero en función del

Citroën e-Mehari

Potencia máxima	68 CV
Par máximo	16,9 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.809/1.728/1.653
Maletero (l)	200
Capacidad batería	30 kWh
0 a 100 km/h	n.d.
Velocidad máx.	110 km/h
Autonomía media	195 km (NEDC)
Precio desde	23.706 €

tipo de utilización es más recomendable. Por lo demás, este divertido eléctrico está diseñado sobre todo para disfrutar en zonas de veraneo.

NACIDO ECOLÓGICO Y TAMBIÉN PRÁCTICO



Diseñado y construido para convertirse en una referencia dentro de la nueva hornada de vehículos ecológicos, el Ioniq de Hyundai tiene versión eléctrica, híbrida e híbrida enchufable. Y las tres destacan por ventajas como el agrado de conducción, el espacio disponible, la calidad de fabricación o la tecnología más avanzada existente en el mercado de cara a conseguir la mayor eficiencia. Lástima que los 28 kWh

Hyundai Ioniq Eléctrico

Potencia máxima	120 CV
Par máximo	30,1 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450
Maletero (l)	350/1.410
Capacidad batería	28 kWh
0 a 100 km/h	9,9 seg.
Velocidad máx.	165 km/h
Autonomía media	204 km
Precio desde	33.125 €

de capacidad de la batería se queden bastante escasos, con una autonomía de tan sólo 204 km; aunque pronto podría recibir una batería más grande.



449 KM ES LA AUTONOMÍA HOMOLOGADA, CONFORME A LA NUEVAS EXIGENCIAS WLTP, POR EL HYUNDAI KONA ELÉCTRICO MÁS POTENTE

136 CV EN UN ELÉCTRICO SORPRENDENTE



Es uno de los modelos eléctricos que más nos ha gustado de todos los probados por esta revista. Y es que ofrece una combinación de ventajas que no podemos pasar por alto. Una de ellas, y quizás la más importante en un segmento como el eléctrico, es la relación prestaciones-autonomía. El Kona Electric, con una potencia de 136 caballos y una batería de 39,2 kWh, ofrece prestaciones

Hyundai Kona Eléc. 100 kW

Potencia máxima	136 CV
Par máximo	40,3 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180/1.800/1.570
Maletero (l)	332 / 1.114
Capacidad batería	39,2 kWh
0 a 100 km/h	9,7 seg.
Velocidad máx.	155 km/h
Autonomía media	289 km
Precio desde	37.500 €

más que interesantes y una autonomía ya homologada con la nueva norma WLTP próxima a los 300 kilómetros. Y es muy fácil y cómodo de conducir.

EL COMPACTO DE MAYOR AUTONOMÍA



Y si a todo lo comentado anteriormente sobre su 'hermano' con batería de 39,2 kWh sumamos mucha más potencia y mucha más autonomía por sólo 3.000 euros más, el cóctel no puede ser más atractivo. Así es el Kona Electric de 204 caballos, que disfruta de una batería de 64 kWh y presume de datos tan atractivos como los 7,6 segundos que emplea sólo en acelerar de 0 a 100 km/h, o los 449 kilómetros

Hyundai Kona Eléc. 150 kW

Potencia máxima	204 CV
Par máximo	40,3 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.180/1.800/1.570
Maletero (l)	332 / 1.114
Capacidad batería	64 kWh
0 a 100 km/h	7,6 seg.
Velocidad máx.	167 km/h
Autonomía media	449 km
Precio desde	40.500 €

de autonomía –homologación WLTP– que ofrece, suficiente para no agobiarse con la carga restante al volante, incluso lejos de la gran ciudad.

ELÉCTRICO CON 7 AÑOS DE GARANTÍA



Primo hermano del Hyundai Kona, el e-Niro es, sin embargo, algo más grande, lo que repercute directamente en el espacio dentro del habitáculo y en el maletero, 119 litros mayor. En todo lo demás, a nivel técnico, el e-Niro es prácticamente igual que el Kona: motor de 136 ó 204 caballos, batería de 39,2 o 64 kWh, parecidas autonomías y prestaciones... Eso sí, el e-Niro, como es habitual en todos los

Kia e-Niro 100 kW

Potencia máxima	136 CV
Par máximo	40,3 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.375/1.805/1.560
Maletero (l)	451 / 1.405
Capacidad batería	39,2 kWh
0 a 100 km/h	9,8 seg.
Velocidad máx.	155 km/h
Autonomía media	300 km
Precio desde	N.D.

modelos de la marca, ofrece una garantía de 7 años. Kia no ha comunicado el precio de este eléctrico, que llega en mayo, pero se acercará al del Kona.

CON BATERÍA DE 64 KWH



Esta versión de 204 CV y 64 kWh parece la más recomendable para aquellos que buscan recorrer una mayor cantidad de kilómetros con una sola carga, pero también para aquellos amantes de las prestaciones, ya que esta versión es dos segundos más rápida en el '0-100'. En este caso, la mayor capacidad de la batería permite recorrer 150 kilómetros más que con el e-Niro 100 kW. Como su

Kia e-Niro 150 kW

Potencia máxima	204 CV
Par máximo	40,3 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.375/1.805/1.560
Maletero (l)	451 / 1.405
Capacidad batería	64 kWh
0 a 100 km/h	7,8 seg.
Velocidad máx.	167 km/h
Autonomía media	450 km
Precio desde	N.D.

hermano, el e-Niro con motor de 150 kW ofrece siete años de garantía o 150.000 kilómetros desde la primera matriculación, lo que antes suceda.

ELÉCTRICO CON PILA DE COMBUSTIBLE



De momento, el Hyundai Nexso es el único eléctrico de pila de combustible a la venta en España, y una de sus mayores pegas es la falta de hidrogenas, ya que en la actualidad solo hay seis estaciones de servicio en España que permitan repostar hidrógeno. Sin embargo, lo que demuestra el Nexso es que Hyundai está armada hasta los dientes para una nueva etapa en la industria del automóvil

Hyundai Nexso

Potencia máxima	163 CV
Par máximo	40,3 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.670/1.860/1.630
Maletero (l)	461 / 1.466
Capacidad batería	1,56 kWh
0 a 100 km/h	9,2 seg.
Velocidad máx.	179 km/h
Autonomía media	666 km
Precio desde	69.000 €

en la que el objetivo es 'contaminación 0'. Cuando haya más hidrogenas el Nexso será el eléctrico ideal, con casi 700 kilómetros de autonomía.

PINTA BIEN PERO GASTA MUCHO



Mucho prometía el I-Pace sobre el papel y mucho ofrece sobre el terreno, pero también muchas dudas ante un eléctrico premium que nos ha decepcionado en muchos aspectos. El coche corre mucho y también ofrece un comportamiento digno de un deportivo. Además, el I-Pace se sube por las paredes y se mete en el agua a vadear sin despeinarse. Sin embargo, su calidad de acabado deja bastante que desear y gasta

Jaguar I-Pace EV400 AWD

Potencia máxima	400 CV
Par máximo	71,0 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.682/1.895/1.565
Maletero (l)	505 / 1.163
Capacidad batería	90 kWh
0 a 100 km/h	4,8 seg.
Velocidad máx.	200 km/h
Autonomía media	470 km
Precio desde	79.100 €

tanta electricidad que los 470 kilómetros de autonomía son un espejismo, ya que en uso real combinado se reducen a 300 kilómetros, e incluso menos.

ORIGINALIDAD ELÉCTRICA



Se ofrecen dos versiones del Kia Soul EV: una con cargador normal que cuesta 23.880 euros y otra que cuesta 27.090 euros con cargador rápido CHAdeMO. También el equipamiento de serie cambia en función de la opción elegida. El Kia Soul EV es uno de los utilitarios eléctricos más originales por sus formas cuadradas, pero también uno de los más generosos en cuanto a espacio interior se refiere. Su

Kia Soul EV

Potencia máxima	110 CV
Par máximo	29,1 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.140/1.800/1.593
Maletero (l)	281
Capacidad batería	30 kWh
0 a 100 km/h	11,4 seg.
Velocidad máx.	145 km/h
Autonomía media	212 km
Precio desde	23.880 €

autonomía media, teniendo en cuenta el protocolo WLTP, es de algo más de 200 kilómetros, que en uso real se quedarán en poco más de 150 kilómetros.

EL VETERANO MANTIENE EL TIPO



El i-MiEV forma parte de esa trilogía que rematan el Citroën C-Zero y el Peugeot iOn. Misma plataforma, mismo esquema técnico, motor eléctrico de idéntica potencia, similar autonomía... Curiosamente, el Mitsubishi, modelo que sirvió como base para desarrollar los otros dos, anuncia diez kilómetros más de recorrido con una sola carga. Las baterías están agrupadas en un conjunto estanco y

Mitsubishi i-MiEV

Potencia máxima	67 CV
Par máximo	20,0 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.475/1.475/1.610
Maletero (l)	166 / 860
Capacidad batería	16 kWh
0 a 100 km/h	15,9 seg.
Velocidad máx.	130 km/h
Autonomía media	160 km
Precio desde	30.500 €

rodeadas por una estructura rígida para protegerlas de daños por impacto, desconectándose del vehículo al desplegarse cualquier airbag.



EL NISSAN EVALIA ES EL SEGUNDO MODELO ELÉCTRICO MÁS VENDIDO EN EL SEGMENTO DE LOS DERIVADOS, TRAS EL RENAULT KANGOO

EL ELÉCTRICO MÁS POLIVALENTE



El monovolumen e-Evalia es la versión de pasajeros del vehículo comercial '0 Emisiones' e-NV200. Un eléctrico práctico y eficiente disponible con cinco o siete plazas y a la venta desde 38.200 euros. El e-Evalia tiene un motor eléctrico con la potencia equivalente a 109 caballos, y una batería de 40 kWh que permite un rango de 200 kilómetros homologados, que en realidad se convierten en algo

Nissan e-Evalia

Potencia máxima	109 CV
Par máximo	25,9 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.560/1.755/1.858
Maletero (l)	n.d. / 3.100
Capacidad batería	40 kWh
0 a 100 km/h	14,0 seg.
Velocidad máx.	120 km/h
Autonomía media	200 km
Precio desde	38.200 €

más de 150. La versión de siete asientos tiene un sobrepeso de 493 euros, cifra muy razonable para un monovolumen especialmente práctico.

EL COMPACTO ELÉCTRICO MÁS VENDIDO



Si consideramos al Renault Zoe, que es el eléctrico más vendido en España, como un modelo utilitario, el Nissan Leaf, de tamaño claramente superior, se convierte por derecho propio en el compacto más vendido: 1.276 unidades en 2018. Y no es de extrañar, ya que el nuevo modelo –ahora con batería de 40 kWh, a la espera de la de 60 kWh– es un coche agradable, silencioso, muy práctico y que aporta

Nissan Leaf 40 kWh

Potencia máxima	150 CV
Par máximo	32,6 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.490/1.788/1.530
Maletero (l)	394/1.176
Capacidad batería	40 kWh
0 a 100 km/h	7,9 seg.
Velocidad máx.	144 km/h
Autonomía media	285 km
Precio desde	33.400 €

soluciones de vanguardia como el e-Pedal de frenada regenerativa, o un sistema de conducción autónoma poco habitual en este segmento.

EL ELÉCTRICO MÁS VENDIDO EN ESPAÑA



La estrategia de Renault en el eléctrico más vendido en España pasa por un sistema de alquiler de batería que, en el supuesto más accesible, costaría 69,36 euros al mes: a 12 meses recorriendo un total de 7.500 kilómetros en ese tiempo. Lo más positivo de ese sistema es que el propietario del Zoe que alquile esa batería se va a despreocupar de todo, desde su estado hasta su desfallecimiento con el paso

Renault ZOE R90 40

Potencia máxima	92 CV
Par máximo	22,4 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.085/1.730/1.562
Maletero (l)	338
Capacidad batería	41 kWh
0 a 100 km/h	13,2 seg.
Velocidad máx.	135 km/h
Autonomía media	317 km
Precio desde	20.630 €

del tiempo, ya que Renault se hará cargo del posible problema. Por lo demás, el Zoe es un modelo ideal para ciudad y su autonomía, una gozada.

MÁS AUTONOMÍA Y BATERÍA DE ALQUILER



Con 16 caballos más y prácticamente la misma autonomía, el Zoe R110 gana 1,8 segundos en aceleración de 0 a 100 km/h, aunque a cambio hay que pagar 2.530 euros más. Con la bomba de calor Range Optimizer baja el gasto eléctrico gracias a su carácter reversible, preserva la autonomía y garantiza dos funciones: refrescar el habitáculo, según el principio clásico de un sistema de aire acondicionado moderno,

Renault ZOE R110

Potencia máxima	108 CV
Par máximo	23,0 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.085/1.730/1.562
Maletero (l)	338
Capacidad batería	41 kWh
0 a 100 km/h	11,4 seg.
Velocidad máx.	135 km/h
Autonomía media	300 km
Precio desde	23.160 €

o generar calor captando las calorías del aire presentes en el medio exterior. También ayudan los neumáticos específicos o la frenada regenerativa.

UN PIONERO QUE SIGUE A LA CARGA



El tercer integrante del acuerdo Mitsubishi-PSA es simple de utilizar, recarga el 100% de sus baterías entre 6 y 11 horas dependiendo del amperaje –entre 14A y 8A– en una toma doméstica normal. Y permite realizar una recarga rápida con un borne de recarga específico que suministre una corriente continua de fuerte intensidad: en 15 minutos para el 50% de la capacidad de la batería y en 30 minutos para el 80%.

Peugeot iOn

Potencia máxima	67 CV
Par máximo	18,4 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.475/1.475/1.608
Maletero (l)	166 / 860
Capacidad batería	16 kWh
0 a 100 km/h	15,9 seg.
Velocidad máx.	130 km/h
Autonomía media	150 km
Precio desde	20.950 €

El iOn, como sus 'primos', tiene un motor de 67 caballos, una batería de 16 kWh y es capaz de recorrer cerca de 150 kilómetros con una sola carga.

CON UN MALETERO DE 544 LITROS



El Peugeot Partner Tepee eléctrico tiene un motor de 67 CV y una batería de 22,5 kWh. Esta última cuenta con una garantía de 8 años o 100.000 km, y la cadena de tracción eléctrica disfruta de una garantía de 5 años o 50.000 km, lo que primero ocurra. Además, transcurridos los primeros 12 meses, el intervalo de mantenimiento es de dos años o 40.000 km, y la ausencia de caja de cambios, de embrague,

Partner Tepee Electric

Potencia máxima	67 CV
Par máximo	20,4 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.380/1.810/1.810
Maletero (l)	544 / 2.650
Capacidad batería	22,5 kWh
0 a 100 km/h	19,5 seg.
Velocidad máx.	110 km/h
Autonomía media	170 km (NEDC)
Precio desde	34.150 €

de correa o de líquido de refrigeración permite limitar los costes de mantenimiento. El Tepee tiene 544 litros de maletero con cinco plazas.

4 PLAZAS EN 3,5 METROS DE LARGO



Con sus 3,49 metros de longitud, no es el cuatro plazas eléctrico más pequeño del mercado pero es uno de los más cortitos, ideal para el infierno cotidiano de las grandes ciudades. Eso sí, sus 185 litros de maletero no dan para mucho, aunque si no van todas las plazas ocupadas se puede abatir algún respaldo y ampliar esa zona. El nuevo Smart FourFour se mueve con solvencia callejeando, un entorno que le va a permitir

Smart EQ fourfour

Potencia máxima	82 CV
Par máximo	16,3 mkg
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.495/1.665/1.554
Maletero (l)	185 / 975
Capacidad batería	17,6 kWh
0 a 100 km/h	12,7 seg.
Velocidad máx.	130 km/h
Autonomía media	137-155 km
Precio desde	24.295 €

recorrer con cada carga una media de 140 kilómetros. Eso sí, tanto este Smart como la versión ForTwo tienen un precio demasiado elevado.

EL ELÉCTRICO MÁS URBANITA



Con las mismas características técnicas que su hermano mayor pero con el tamaño más reducido que podemos encontrar en un automóvil matriculado de propulsión eléctrica, el Smart ForTwo se sitúa como el tercer eléctrico más vendido del mercado español gracias a una indudable ventaja: su tamaño. Este biplaza alemán reduce bastante peso frente a su hermano de 4 plazas, lo que le permite aumentar

Smart EQ fortwo

Potencia máxima	82 CV
Par máximo	16,3 mkg
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	2.695/1.663/1.555
Maletero (l)	230
Capacidad batería	17,6 kWh
0 a 100 km/h	11,5 seg.
Velocidad máx.	130 km/h
Autonomía media	145-160 km
Precio desde	23.585 €

ligeramente la autonomía y mejorar notablemente las prestaciones. Además, está disponible con carrocería 'cerrada' y en versión Cabrio.



LA GAMA TESLA REVOLUCIONÓ EL SEGMENTO DE LOS ELÉCTRICOS PREMIUM, SOBRE TODO POR OFRECER GRAN AUTONOMÍA Y POTENCIA

LA MAYOR AUTONOMÍA DEL MERCADO



El Model 3 es el modelo de acceso a Tesla, marca cuyos productos revolucionaron los eléctricos premium de altas prestaciones y elevada autonomía. Y es que lejos de los precios finales de entre 90.000 y 160.000 euros de sus hermanos de gama, el Model 3 se conforma con un precio a partir de 60.000 euros, a cambio de una aerodinámica berlina de 4,7 metros de longitud con tracción total, 351 CV y una

Tesla Model 3 351 CV

Potencia máxima	351 CV
Par máximo	n.d.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.694/1.849/1.443
Maletero (l)	340+85
Capacidad batería	75 kWh
0 a 100 km/h	4,8 seg.
Velocidad máx.	233 km/h
Autonomía media	560 km
Precio desde	60.080 €

autonomía según ciclo WLTP de 560 kilómetros, la mayor entre los eléctricos de rango homologado con la nueva normativa.

462 CV Y 530 KM DE ALCANCE



Dotado de la misma batería de 75 kWh pero con un motor de 462 CV, el Tesla Model 3 Performance reduce el tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h en 1,3 segundos, hasta los 3,5 segundos, perdiendo tan solo 30 kilómetros de autonomía respecto a la versión básica. Pero el incremento de precio ronda los 10.000 euros. El Tesla Model 3, como los demás modelos de la marca, cuenta con dos motores

Tesla Model 3 462 CV

Potencia máxima	462 CV
Par máximo	n.d.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.694/1.849/1.443
Maletero (l)	340+85
Capacidad batería	75 kWh
0 a 100 km/h	3,5 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Autonomía media	530 km
Precio desde	70.100 €

eléctricos, uno en cada eje. Y ambos controlan digitalmente el par para las ruedas delanteras y traseras, mejorando la conducción y la tracción.

DE 0 A 100 KM/H EN 2,7 SEGUNDOS



Es el Tesla más rápido y más caro, porque es la versión Performance del modelo S 100D. Esta berlina de altas prestaciones con tracción total es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos, es decir, más rápido que un Ferrari 488 Pista de 721 caballos, o incluso más rápido que un Ferrari 812 Superfast de 800 CV. Y cuesta mucho menos que ellos, pues el precio se queda en 149.900 euros.

Tesla Model S P100D

Potencia máxima	612 CV
Par máximo	98,7 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.979/1.964/1.435
Maletero (l)	150 / 745
Capacidad batería	100 kWh
0 a 100 km/h	2,7 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Autonomía media	613 km (NEDC)
Precio desde	149.900 €

La autonomía real no llega a los 500 kilómetros, y menos aprovechando al máximo la potencia, pero Tesla tiene una buena red de supercargadores.

SUV DE 7 PLAZAS POR 101.500 EUROS



El primer todocamino lanzado por Tesla se llama X, y además de ofrecer la tracción total de toda la gama –gracias a situar un motor eléctrico en cada eje–, ofrece una elevada potencia y una autonomía interesante. Por 3.200 euros más el Model X –que lleva cinco plazas de serie– ofrece dos asientos adicionales, hasta llegar a las siete plazas. Además, ofrece la originalidad y exclusividad de unas puertas traseras que

Tesla Model X 75D

Potencia máxima	333 CV
Par máximo	45,5 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.052/1.999/1.684
Maletero (l)	1.090+187 (5Plaz.)
Capacidad batería	75 kWh
0 a 100 km/h	5,2 seg.
Velocidad máx.	210 km/h
Autonomía media	417 km (NEDC)
Precio desde	97.350 €

se abren en forma de alas de gaviota. Eso sí, su precio ronda los 100.000 euros, y aunque el equipamiento de serie es completo...

EL ELÉCTRICO MÁS BUSCADO



Todo comenzó con él. Es el Tesla Model S, el primer modelo lanzado por la firma de Palo Alto (California) y, a la postre, el más vendido de la marca incluso después de lanzar sus otros dos modelos, el X y el 3. Y el 75D es la versión más accesible, aunque por poco tiempo, ya que la marca ha anunciado que deja de vender los Tesla S y Tesla X con la batería 'pequeña', de 75 kWh. Así que el que tenga claro

Tesla Model S 75D

Potencia máxima	333 CV
Par máximo	45,5 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.979/1.964/1.435
Maletero (l)	150 / 745
Capacidad batería	75 kWh
0 a 100 km/h	4,4 seg.
Velocidad máx.	225 km/h
Autonomía media	490 km (NEDC)
Precio desde	90.600 €

que no quiere gastar más de 90.000 euros en un Tesla S deberá darse prisa. Porque su autonomía no es mala: 490 kilómetros en ciclo NEDC.

CON BATERÍA DE 100 KWH



Aunque la autonomía del Model S con batería de 100 kWh –según la antigua normativa NEDC de homologación– llega a los 632 kilómetros y está demostrado que los Tesla son los eléctricos que mejor cumplen con los datos homologados, lo cierto es que con la más realista norma WLTP esta autonomía superará por poco los 500 kilómetros, cifra magnífica en cualquier caso para un

Tesla Model S 100D

Potencia máxima	423 CV
Par máximo	67,3 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.979/1.964/1.435
Maletero (l)	150 / 745
Capacidad batería	100 kWh
0 a 100 km/h	4,3 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Autonomía media	632 km (NEDC)
Precio desde	112.200 €

coche que, además, ofrece por 112.000 euros un motor con 423 caballos, tracción total y un equipamiento de serie sensacional.

CON MÁS DE 500 KM DE AUTONOMÍA



El Model X con batería de 100 kWh no ha homologado todavía su autonomía de acuerdo con el protocolo moderno WLTP; sin embargo, los 565 kilómetros de autonomía en NEDC son una buena referencia para constatar que en una utilización real el todocamino eléctrico de Tesla podría recorrer más de 400 kilómetros con una sola carga. Todos los Tesla, incluido el Model X,

Tesla Model X 100D

Potencia máxima	423 CV
Par máximo	67,3 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.052/1.999/1.684
Maletero (l)	1.090+187 (5Plaz.)
Capacidad batería	100 kWh
0 a 100 km/h	4,9 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Autonomía media	565 km (NEDC)
Precio desde	115.800 €

cuentan con actualizaciones 'online' gratuitas que mejoran el software del sistema eléctrico y puede añadir funciones o mejorar su rendimiento.

EL TODOCAMINO ELÉCTRICO MÁS RÁPIDO



El Tesla Model X P100D cuenta con dos motores eléctricos que rinden de manera conjunta un total de 612 CV. Esto quiere decir que el todocamino eléctrico americano acelera de 0 a 100 km/h un segundo mejor que el Porsche Cayenne Turbo, y 7 décimas más rápido que un Mercedes AMG GLC 63 S 4Matic, parando el cronómetro en 3,1 segundos. En cuanto a precios, el SUV eléctrico más rápido del

Tesla Model X P100D

Potencia máxima	612 CV
Par máximo	98,7 mkg
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.052/1.999/1.684
Maletero (l)	1.090+187 (5Plaz.)
Capacidad batería	100 kWh
0 a 100 km/h	3,1 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Autonomía media	542 km (NEDC)
Precio desde	158.200 €

momento cuesta lo mismo que el citado Cayenne Turbo. La batería y los motores de los Tesla tienen 8 años de garantía sin límite de kilómetros.



ESTE AÑO VOLKSWAGEN PONE LA PRIMERA PIEDRA DE SU NUEVA ESTRATEGIA ELÉCTRICA. SE LLAMA I.D. Y COSTARÁ UNOS 25.000 EUROS

136 CABALLOS Y 38.580 EUROS



El Golf eléctrico es alrededor de 8.000 euros más caro que un Golf 1.5 TSI de 150 caballos con cambio DSG. Y comparte prácticamente todo con él, salvo lógicamente el motor, el cambio y las baterías. Estas van alojadas bajo el maletero y reducen la capacidad de éste de 380 a 341 litros, aunque son 50 litros más que el que queda en el Golf movido por gas GNC. El Golf eléctrico es pura seda, pero

Volkswagen e-Golf

Potencia máxima	136 CV
Par máximo	29,6 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.270/2.027/1.482
Maletero (l)	341 / 1.231
Capacidad batería	35,8 kWh
0 a 100 km/h	9,6 seg.
Velocidad máx.	150 km/h
Autonomía media	219 km
Precio desde	38.580 €

su batería de 35,8 kWh y sus 219 kilómetros de alcance se quedan bastante escasos frente a las autonomías conseguidas por otros recién llegados.

CONSUMO DE SÓLO 11,7 kWh/100 KM



Volkswagen tiene planeado bajar el precio de su eléctrico más pequeño para que sea más competitivo. Pero, además, la marca alemana también tiene previsto aumentar la capacidad de su batería para incrementar la autonomía. Y es que los 160 kilómetros en el antiguo sistema de homologación NEDC parecen muy pocos para lo que van anunciando ya los rivales más recientes, con sistemas más eficientes

Volkswagen e-Up!

Potencia máxima	82 CV
Par máximo	21,4 mkg
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	3.600/1.645/1.492
Maletero (l)	250 / 923
Capacidad batería	18,7 kWh
0 a 100 km/h	12,4 seg.
Velocidad máx.	130 km/h
Autonomía media	160 km (NEDC)
Precio desde	24.460 €

y capaces. Hasta entonces, el e-Up! se muestra como un modelo suave y agradable al máximo. Y con un consumo eléctrico mínimo.

La cosecha de los próximos meses

Aunque siguen siendo pocos, la oferta de eléctricos en nuestro país al finalizar este año superará la cuarentena. Además, lejos del concepto de coche aburrido tipo electrodoméstico, todo apunta a una generación de modelos divertidos, potentes y prácticos. Todo ello gracias a vehículos tan excitantes como el Porsche Taycan, tan novedosos como el nuevo Opel Corsa eléctrico fabricado en España, tan exclusivos como el DS 3 Crossback E-Tense, tan originales como el Honda EV, tan revolucionarios como el Volkswagen I.D. o tan eficientes como el Zoe 2. Esto va tomando forma.



BMW iX3. BMW pondrá a la venta su todocamino eléctrico a finales de este año, aunque ya conocemos sus características más importantes. Como que contará con una potencia de 270 caballos o que se le calcula una autonomía de hasta 400 kilómetros, gracias a unas baterías con más de 70 kWh.



KIA SOUL EV. Aunque Kia no ha confirmado aún que el nuevo Soul EV se vaya a vender en Europa, los responsables de la marca en nuestro país sí han solicitado que se traiga. Y es que llama la atención que cuente con un motor de 204 CV, una batería de 64 kWh -27 hasta ahora- y un sistema de carga rápida.



PEUGEOT 208 ELÉCTRICO. El 208 eléctrico calca las características del DS 3 Crossback E-Tense. Es decir, contará con la misma plataforma, un motor eléctrico con el equivalente a 136 CV y una batería de 50 kWh que permitirá recorrer alrededor de 300 kilómetros con una sola carga.



PORSCHE TAYCAN. «Nuestro nuevo automóvil es eléctrico y deportivo; está orientado al rendimiento, a las distancias largas y es una expresión absoluta de libertad», explicaba Oliver Blume, CEO de Porsche AG. El primer Porsche eléctrico tendrá 600 CV y 500 kilómetros de autonomía, y partirá de los 85.000 euros.

¿ES HORA DE COMPRAR UN ELÉCTRICO? Depende de muchas cosas

Lectores, familiares y amigos nos preguntan constantemente desde hace algunos meses si ya ha llegado la hora de decidirse por un vehículo eléctrico, dada la presión ejercida sobre todo por los ayuntamientos con la excusa de los protocolos anti-contaminación -que, por cierto, recientemente en Madrid han demostrado su fracaso estrepitoso-. Y contestar a esa pregunta no es fácil, sobre todo por las muchísimas variables que entran en juego ante esa compra. Y es que hasta ahora la elección era mucho más sencilla: ¿Haces más de 20.000 kilómetros al año?, cómprate un diésel; ¿haces pocos kilómetros?, compra un gasolina. Así de simple.

Pero para un eléctrico hay que disponer de mucha más información y manejar un mayor número de cifras. ¿Piso o chalé individual? Si es piso, ¿tiene

garaje? Y si tiene garaje, ¿estás dispuesto a instalar un cargador? ¿sería coche único o un segundo coche en la familia? Si es la primera opción debes saber que, de momento -salvo excepciones de muy alto precio-, no vas a poder ir de Madrid a Alicante del tirón, por lo que tendrás que ir en transporte público o alquilar un coche de combustible tradicional, o tener prevista una parada de una hora para recargar en un poste... si éste funciona y no está ocupado, o dormir a medio camino y cargar en un enchufe disponible en el hotel.

Si es el segundo coche de la familia para su utilización en la gran ciudad y tienes solucionado el tema del cargador, la estrategia media es perfecta, porque hay ventajas irrefutables como la de aparcar gratis en cualquier parte, acceder a la almendra central de las grandes ciudades sin prohibiciones de ningún tipo o ahorrar en combustible, reparaciones o mantenimiento.



Pero ojo a la autonomía. El nuevo sistema de homologación WLTP se acerca más que el anterior NEDC a la realidad del consumo en el día a día, pero aún así es fácil que se presenten situaciones de ansiedad cuando la autonomía restante, que ha ido bajando a mayor ritmo del esperado, no se corresponde con los kilómetros que nos quedan hasta casa.

¿Y lo de cargar en un poste habilitado en la calle? Pues no siempre es la tabla de salvación, ya que a veces no funcionan y, si lo hacen, requiere un tiempo de

espera del que no siempre se dispone en este ritmo frenético de las grandes urbes. Conducir un eléctrico te cambia la vida porque, para empezar, conduces siempre en 'modo ahorro' y con la vista puesta de forma obsesiva en el dato de autonomía. Para ciudad un eléctrico es prácticamente perfecto, pero ya puestos, un híbrido enchufable con etiqueta '0 emisiones' es aún mejor idea porque tiene todo lo bueno de un eléctrico, pero sin sus inconvenientes.



DS 3 CROSSBACK E-TENSE. El DS 3 Crossback E-Tense llega la próxima primavera con una autonomía de más de 300 kilómetros, según el nuevo ciclo WLTP, y un motor eléctrico con una potencia equivalente a 136 caballos. La batería de iones de litio del E-Tense tiene una capacidad de 50 kWh, pero ocupa muy poco espacio.



HONDA URBAN EV. La versión definitiva del Honda Urban EV, el primer modelo eléctrico de Honda a la venta en Europa, se presentará oficialmente en el Salón de Francfort del mes de septiembre, aunque se pondrá a la venta a primeros de 2020. Medirá 3,90 metros y su autonomía rondará los 180 kilómetros.



MERCEDES EQC. En breve comenzarán las ventas del EQC 400 4Matic, el todocamino eléctrico de Mercedes que anuncia una autonomía, todavía sin homologar, de hasta 450 kilómetros. Lo que sí ha homologado es un consumo medio de 22,2 kWh cada 100 kilómetros. Su garantía es de 8 años o 100.000 km.



MINI E. La presentación oficial del Mini eléctrico tendrá lugar a finales de este año y su llegada a los concesionarios está prevista para las primeras semanas de 2020. El Mini E se fabricará en China y en Oxford, y estará basado en el Mini Cooper, con el motor eléctrico de 180 CV del i3 y una autonomía que rondará los 300 kilómetros.



RENAULT ZOE 2. Seis años después de su lanzamiento, el Renault Zoe se dispone a ser sustituido por un modelo que, por estrenar, estrena hasta plataforma. El eléctrico francés se presentará en el Salón de Francfort de septiembre, y contará con nuevos motores más eficientes y de menor coste, lo que reducirá el precio final.



VOLKSWAGEN I.D. El I.D. será el primer vehículo de Volkswagen en su nueva era eléctrica, y se presentará a finales de año. Nueva plataforma, una estética totalmente novedosa y unas baterías suficientes como para recorrer 550 kilómetros según la nueva normativa WLTP. Y todo por el precio de un Golf diésel.



Del desierto a la nieve en horas

Con el salvoconducto de la etiqueta '0 emisiones' para una utilización sin restricciones en el centro de ciudades como Madrid o Barcelona, el Ioniq Plug-in sigue rodando también a lo largo y ancho de una España de contrastes. En esta ocasión hemos pasado del frío al calor en pocas horas.

Andrés Mas | amas@motor16.com

Nos ha ocurrido en otras ocasiones en esta España de contrastes, y esta tampoco será la última. Y es que hemos vuelto a pasar de zonas desérticas con 19 grados en pleno invierno, a grandes nevadas con temperaturas bajo cero sin subir a demasiada altura, casi de un día para otro. Y con esos cambios tan extremos de tem-

peratura y de ambiente el Hyundai Ioniq Plug-in se ha mantenido inmutable con un funcionamiento impecable y un consumo ridículo dadas las circunstancias, el tipo de conducción, la orografía, el número de ocupantes y que muchas veces no se ha podido cargar la batería para realizar un tipo de conducción exclusivamente eléctrica. El coche ha pasado el servicio de mantenimiento

completo M2 de Hyundai, en el que además de recibir una actualización del sistema híbrido –ver cuadro– y hacerse las comprobaciones pertinentes, se ha realizado una actualización del navegador y de la cartografía como atención comercial. En este sentido, hay que decir que el coche viene con actualizaciones gratuitas del mapa –sistema 'MapCare'– por diez años. Además, aprove-

chan para actualizar el 'firmware' del sistema para que se conecte con nuevos teléfonos que van llegando al mercado, e incluso corregir algunos fallos que se van detectando. En cualquier caso, el navegador sigue tomando decisiones extrañas a veces y estamos en proceso de averiguar si está mal programado o son fallos del sistema.

Los técnicos de Hyundai también nos han res-



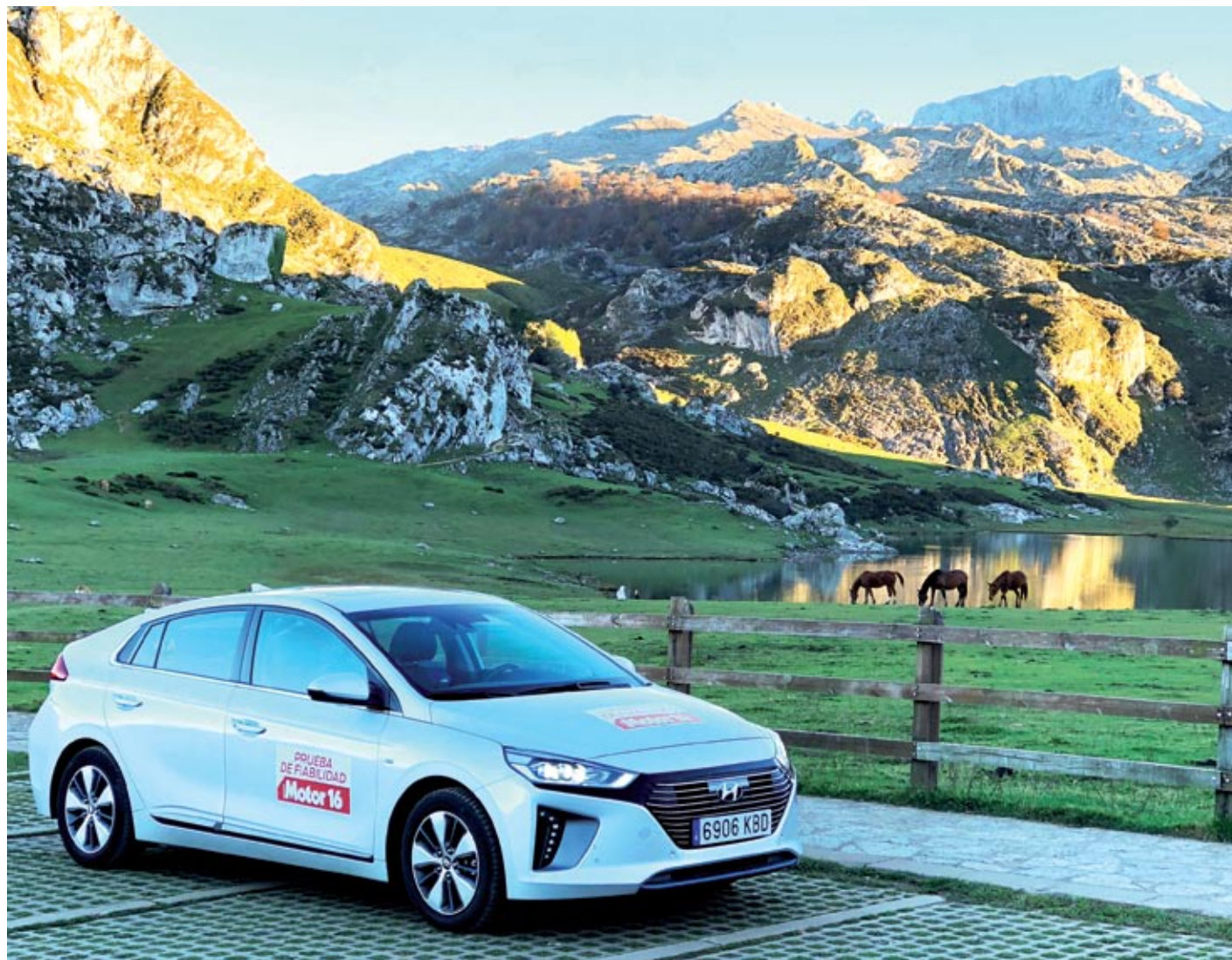
▲ Llegamos a los 35.000 kilómetros con frío, pero con la tranquilidad que proporciona llevar la etiqueta 0 de la DGT. Vía libre en la gran ciudad.

pondido amablemente a una cuestión técnica que les realizamos tras comprobar que, llaneando en modo híbrido, si pasamos la palanca

de cambios de D a S sale un aviso en el cuadro que recomienda cambiar a 6ª. Pero cuando vuelves a D, el cambio engrana la 5ª y es esa la

marcha en la que el coche circula a menudo, al menos en numerosas situaciones y momentos en el que lo hemos comprobado. La respuesta por parte del departamento técnico de la marca coreana nos aclara todas las dudas: «si se circula en modo manual en S siempre va a pedir que se lleve la marcha más larga, porque el indicador de cambio está pensado para bajar consumos, de ahí que pida la 6ª. Pero cuando va en modo automático, el sistema tiene control total y muchas veces prefiere la 5ª, pero es por otro motivo más

difícil de explicar. En muchas ocasiones vamos a punta de gas, en esas condiciones se gasta poco, pero el 'consumo específico' no es bueno. Es decir, aunque gasta poco porque apenas damos potencia, es mucho lo que se gasta para lo poco que se 'empuja'. Pues bien, en esas circunstancias la centralita decide dar más potencia de la que pide el conductor, haciendo trabajar al motor de gasolina contra un motor eléctrico auxiliar y cargar la batería con la energía que sobra. Aunque así gasta más, el 'consumo específico' mejo-



EL PUERTO DE LEITARIEGOS SE ENCUENTRA ENTRE LEÓN Y ASTURIAS, Y EL 29 DE OCTUBRE YA OFRECÍA ESTA IMAGEN. ALLÍ ESTABA EL IONIQ EN MEDIO DEL NEVADÓN A -5 GRADOS CENTÍGRADOS



▲ Las baterías del Ioniq Plug-in se están cargando prácticamente a diario, de manera que si no se realizan viajes largos el coche está gastando realmente poco. Pero en autovía o autopista, y cuando la batería se agota, resulta muy difícil que el consumo suba de 5,5 l/100 km.

ra, gastando menos combustible por unidad de energía generada, y almacenando la que sobra en la batería, lo que más adelante permitirá apagar el motor de gasolina y dejar por un tiempo el consumo a cero. En resumen, a veces es mejor hacer trabajar el motor un poco de más y guardar en batería para parar el motor después –si queda hueco en la misma, claro–, porque la media de consumo sale mejor que llevándolo a puntita de gas y no parándolo».



▲ El Ioniq, en los Lagos de Covadonga en octubre, un momento perfecto por clima y ausencia de visitantes. Y de vez en cuando, túnel de lavado.

El mantenimiento completo M2 realizado cuando el coche refleja en su cuentakilómetros 27.180 kilómetros cuesta 179 euros, y en esa cantidad se incluye el cambio de aceite (Shell Helix Ultra Pro AF 5W30 A5/B5), el cambio del líquido de frenos y el llenado del líquido lavaparabrisas concentrado. Además, nos cambian los dos neumáticos delanteros –que

están ya al límite legal de su dibujo– por los mismos que llevaba, unos Michelin Energy Saver en medida 205/55 R16 91H. En total, mano de obra incluida, la revisión integral junto a los dos neumáticos nuevos sale por 410,56 euros, una cantidad muy razonable si tenemos en cuenta lo avanzado de la tecnología

del Ioniq Plug-in y que el próximo servicio no lo tendremos que hacer hasta los 42.000 kilómetros. Además de que en esa revisión, en principio, no tendremos que cambiar más neumáticos.

Durante estos últimos 10.000 kilómetros el Hyundai Ioniq de cero emisiones ha realizado casi una tercera

parte por ciudad y sus alrededores, y los últimos 500 kilómetros en modo estrictamente eléctrico sin gastar ni una sola gota de gasolina, ya que se ha cargado diariamente, lo que nos ha proporcionado alrededor de 60 kilómetros de autonomía cada vez en el modo menos contaminante posible. Pero el Ioniq Plug-in también ha viajado durante este tiempo fuera de los límites naturales de la gran ciudad; y de qué manera. Dos viajes a Asturias y uno a Murcia, incluyendo lugares tan extremadamente diferentes como los Lagos de Covadonga y sus verdes paisajes o la Sierra de Espuña y sus zonas desérticas, o como los Barrancos de Gebas, repletos de ‘badlands’ erosionados por el agua y el viento, han permitido a nuestro protagonista sumar kilómetros y kilómetros con una única incidencia. Y es que con 30.950 kilómetros marcados

en el odómetro, en el cuadro de instrumentos se encendió la luz del AEB (Sistema Autónomo de Frenado de Emergencia), un dispositivo capaz de detectar un riesgo de colisión e incluso frenar de forma autónoma si el conductor no lo hace a tiempo. El testigo se encendió cuando estábamos aparcando con cierta prisa, por lo que ya no nos pusimos a investigar. Sin embargo, cuando volvimos y procedimos a arrancar el coche el testigo de ese AEB se apagó normalmente, sin que hasta el momento haya dado señales de un mal funcionamiento.

Ninguna sorpresa más, pero sí comentarios de nuestros probadores incidiendo en detalles que no cuadran en un coche tan moderno y avanzado tecnológicamente hablando. Es el caso del freno de estacionamiento de pedal, accionado involuntariamente a veces –y delatado

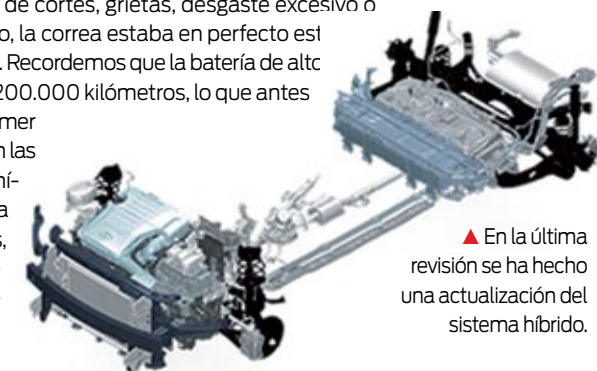
por un persistente avisador acústico–. O la eficacia de unos faros en los que, al no ser Full LED, contrasta la potente luz de cruce, que permite ir a buen ritmo viendo con claridad, con unas luces largas de intensidad lumínica algo pobretona y justa.

Pero dos cosas ayudan notablemente a olvidar casi cualquier pega que se presente: una etiqueta ‘0’ de la DGT que nos convierte en los amos de la ciudad sea cual sea el protocolo anticontaminación en vigor, y un consumo y autonomía que nos

hace olvidar muy a menudo los eficientes modelos diésel, que a día de hoy siguen presentando batalla con magníficos datos, sobre todo para los que recorren más de 25.000 kilómetros al año. Nosotros... seguimos camino de los 50.000 kilómetros.

REVISIÓN CON ACTUALIZACIÓN DEL SISTEMA HÍBRIDO

Al realizar el segundo servicio de mantenimiento completo M2, los técnicos de Hyundai han revisado a conciencia el sistema híbrido enchufable de nuestro Ioniq, incluyendo una actualización gratuita del sistema. Esta actualización consiste en un cambio de software que mejora la autodiagnos del sistema de alta tensión. Además, dicha revisión ha llevado a los mecánicos especializados del concesionario Rocal Automoción SL de Madrid a una inspección del sistema de Alta Tensión, en este caso realizada por un técnico especialista en riesgo eléctrico (HVT). También se ha revisado la correa del motor generador (HSG) en busca de cortes, grietas, desgaste excesivo o contaminación por aceite. En este caso, la correa estaba en perfecto estado fruto de los pocos kilómetros recorridos. Recordemos que la batería de alto voltaje tiene una garantía de 8 años o 200.000 kilómetros, lo que antes suceda, desde la fecha de entrega al primer propietario. Pero Hyundai sí deja claro en las condiciones de la garantía que para vehículos destinados a alquiler, autoescuela o taxi, en cualquiera de sus modalidades, la garantía de la batería de alto voltaje se reduce a 3 años o 100.000 kilómetros, lo que antes suceda.



▲ En la última revisión se ha hecho una actualización del sistema híbrido.

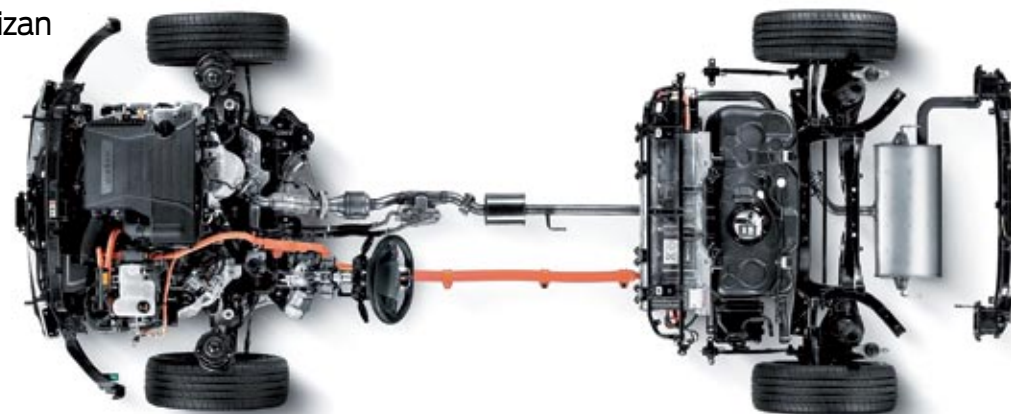
28 MODELOS HAN IDO LLEGANDO CASI SIN HACER RUIDO, PERO YA SUPERAN CON CRECES A LOS HÍBRIDOS CONVENCIONALES

Solución inteligente

La estación final pasa por los vehículos eléctricos, está claro, pero mientras llega ese momento la solución intermedia recae sobre los vehículos híbridos enchufables. Su ventaja es que portan baterías con una capacidad suficiente como para superar en muchos casos los 50 kilómetros de autonomía exclusivamente eléctrica. Una distancia como para afrontar ya con garantías el recorrido que muchos conductores realizan en sus desplazamientos diarios. Las ventajas son claras. Podemos circular muchos días sin necesidad de hacer funcionar apenas el motor térmico, con el consiguiente ahorro de combustible. Por otro

lado, los tiempos de recarga se reducen sustancialmente respecto a los eléctricos y, lo más importante, desaparece el 'estrés' de quedarnos sin autonomía. En la mayor parte de los casos presumen de etiqueta '0 emisiones', y por lo tanto no se cierra la ciudad para ellos en los protocolos de contaminación.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com



CINCO PLAZAS Y TRACCIÓN DELANTERA

AUDI A3 SPORTBACK E-TRON

Potencia (motor gasolina)	150 CV
Potencia (motor eléctrico)	102 CV
Potencia máx. total	204 CV
Par máximo total	35,7 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.312/1.785/1.424
Maletero (l)	280/1.120
Capacidad batería	8,8 kWh
Autonomía eléctrica	50 km
0 a 100 km/h	7,6 seg.
Velocidad máx.	222 km/h
Consumo medio	1,6 l/100 km
Emisiones medias CO2	37 g/km
Precio desde	N.D.



El propulsor de gasolina y el eléctrico se ubican delante, mientras que la batería lo hace debajo de los asientos traseros. En modo EV puede circular hasta 50 kilómetros y alcanzar una velocidad de hasta 130 km/h. El tiempo de recarga oscila entre 2,5 horas y algo menos de cuatro horas si lo hacemos en una toma doméstica. La tracción es delantera, y además del modo eléctrico puro, ofrece otro híbrido, otro que conserva la carga de la batería y uno más que la recarga en marcha.

373 CABALLOS Y MOTOR DIÉSEL



Se trata del primer híbrido enchufable con un motor diésel y el sistema de tracción quattro de Audi. Una configuración que le permite presumir de 373 caballos de potencia y homologar un consumo de 1,8 litros. El cambio es Tiptronic de ocho relaciones y ofrece unas brillantes prestaciones, aunque pesa 2.520 kilos. Tiene un modo de conducción que reserva la energía eléctrica para más tarde. El tiempo de recarga de la batería de iones de litio oscila entre 2,5 y 8 horas.

AUDI Q7 E-TRON 3.0 TDI QUATTRO

Potencia (motor diésel)	258 CV
Potencia (motor eléctrico)	128 CV
Potencia máx. total	373 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.051/1.968/1.741
Maletero (l)	650/1.835
Capacidad batería	17,3 kWh
Autonomía eléctrica	56 km
0 a 100 km/h	6,2 seg.
Velocidad máx.	230 km/h
Consumo medio	1,8 l/100 km
Emisiones medias CO2	48 g/km
Precio desde	N.D.

BMW Z25 xe iPERFORMANCE ACTIVE TOURER

Potencia (motor gasolina)	136 CV
Potencia (motor eléctrico)	88 CV
Potencia máx. total	224 CV
Par máximo total	39,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.354/1.800/1.556
Maletero (l)	400/1.350
Capacidad batería	7,6 kWh
Autonomía eléctrica	45 km
0 a 100 km/h	6,7 seg.
Velocidad máx.	202 km/h
Consumo medio	2,3 l/100 km
Emisiones medias CO2	52 g/km
Precio desde	38.750 €

MOTOR TRICILÍNDRICO Y TRACCIÓN TOTAL



Presenta un motor de gasolina tricilíndrico de 136 CV que mueve las ruedas delanteras, y otro eléctrico de 88 que actúa sobre el eje trasero para dotar al conjunto de tracción total. El cambio es automático de seis relaciones y puede recorrer hasta 45 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. En apenas tres horas se carga la batería en una toma de 230 voltios. Formato monovolumen con cinco plazas, un generoso maletero y una dinámica muy comfortable.

252 CABALLOS Y 2,1 LITROS DE CONSUMO



El motor de gasolina de dos litros y 184 CV se asocia con otro eléctrico de 95, este último alimentado por una batería de ion-litio. Puede rodar de manera eléctrica alrededor de 45 kilómetros y siempre que no superemos los 140 km/h. Contempla tres programas de conducción y propulsión trasera, y el consumo medio ronda los dos litros cada 100 kilómetros. No renuncia al confort, calidad y equipamiento del resto de la gama, pero sí reduce el maletero en casi 120 litros por la batería.

BMW 530e iPERFORMANCE

Potencia (motor gasolina)	184 CV
Potencia (motor eléctrico)	95 CV
Potencia máx. total	252 CV
Par máximo total	42,9 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.936/1.868/1.483
Maletero (l)	410
Capacidad batería	9,2 kWh
Autonomía eléctrica	48 km
0 a 100 km/h	6,2 seg.
Velocidad máx.	235 km/h
Consumo medio	2,1 l/100 km
Emisiones medias CO2	47 g/km
Precio desde	62.950 €

BME 740e iPERFORMANCE

Potencia (motor gasolina)	258 CV
Potencia (motor eléctrico)	113 CV
Potencia máx. total	326 CV
Par máximo total	51,0 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.098/1.902/1.467
Maletero (l)	420
Capacidad batería	9,2 kWh
Autonomía eléctrica	45 km
0 a 100 km/h	5,4 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	2,3 l/100 km
Emisiones medias CO2	51 g/km
Precio desde	105.000 €

MÁXIMO CONFORT Y MÁXIMA EFICIENCIA



El buque insignia de la gama de berlinas también presenta esta atractiva variante híbrida enchufable, capaz de registrar una autonomía eléctrica de hasta 45 kilómetros. Lujo, refinamiento y confort se dan la mano con una eficiencia que le permite homologar 2,3 litros cada 100 kilómetros, a pesar de sus excelentes prestaciones y tamaño. La transmisión automática es de ocho relaciones y en ella se aloja el motor eléctrico. La batería de ion-litio limita el maletero.

EL MÁS DEPORTIVO Y EXCLUSIVO



Este espectacular deportivo también recurre a un modesto motor de gasolina tricilíndrico y a un segundo propulsor eléctrico que ofrecen una potencia conjunta de 374 CV y dotan al conjunto de tracción total. El interior contempla una configuración 2+2 plazas y se accede por unas puertas con apertura vertical. En su construcción se recurre al aluminio y a la fibra de carbono para resultar más resistente y ligero. Puede recorrer hasta 55 kilómetros en eléctrico y la batería se carga en unas cinco horas.

BMW i8 COUPÉ

Potencia (motor gasolina)	231 CV
Potencia (motor eléctrico)	143 CV
Potencia máx. total	374 CV
Par máximo total	58,2 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.942/1.293
Maletero (l)	154
Capacidad batería	11,6 kWh
Autonomía eléctrica	55 km
0 a 100 km/h	4,4 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	1,9 l/100 km
Emisiones medias CO2	42 g/km
Precio desde	146.800 €



VARIEDAD LA EFICIENCIA PLUG-IN CUBRE UN AMPLIO ABANICO, CON SUV, BERLINAS, FAMILIARES Y HASTA DEPORTIVOS DE ENSUEÑO

BMW i8 ROASTER

Potencia (motor gasolina)	231 CV
Potencia (motor eléctrico)	143 CV
Potencia máx. total	374 CV
Par máximo total	58,2 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.689/1.942/1.291
Maletero (l)	88
Capacidad batería	11,6 kWh
Autonomía eléctrica	55 km
0 a 100 km/h	4,6 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	2,1 l/100 km
Emisiones medias CO2	46 g/km
Precio desde	161.950 €



TECHO DE LONA Y BIPLAZA

Comparte tecnología con el Coupé, pero en este caso nos referimos a la variante más exclusiva gracias a un techo de lona eléctrico que se pliega en apenas 15 segundos, operación que podemos realizar en marcha hasta los 50 km/h. En este caso se renuncia a las dos plazas traseras, quedando un hueco que se complementa con el maletero delantero, de sólo 88 litros. Es 60 kilos más pesado que el Coupé, y por eso las prestaciones y el gasto son algo menos atractivos.

GRAN AUTONOMÍA, MÍNIMO CONSUMO



Un modelo con etiqueta '0' muy equilibrado porque ofrece cinco plazas, un buen maletero, está bien hecho, dinámicamente es confortable y su consumo real es bajo. El motor de gasolina 1.6 GDI de cuatro cilindros y el eléctrico erogan una potencia conjunta de 141 CV y se gestiona por medio de una transmisión de doble embrague, algo poco habitual en este tipo de vehículos. En apenas 2 horas y cuarto se recarga la batería, y permite recorrer hasta 63 kilómetros en eléctrico.

HYUNDAI IONIQ HÍBRIDO ENCHUFABLE

Potencia (motor gasolina)	105 CV
Potencia (motor eléctrico)	61 CV
Potencia máx. total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.470/1.820/1.450
Maletero (l)	446/1.401
Capacidad batería	8,9 kWh
Autonomía eléctrica	63 km
0 a 100 km/h	10,6 seg.
Velocidad máx.	178 km/h
Consumo medio	1,1 l/100 km
Emisiones medias CO2	26 g/km
Precio desde	33.175 €

KIA NIRO PHEV

Potencia (motor gasolina)	105 CV
Potencia (motor eléctrico)	61 CV
Potencia máx. total	141 CV
Par máximo total	27,0 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.545
Maletero (l)	324/1.322
Capacidad batería	8,9 kWh
Autonomía eléctrica	58 km
0 a 100 km/h	10,8 seg.
Velocidad máx.	172 km/h
Consumo medio	1,3 l/100 km
Emisiones medias CO2	29 g/km
Precio desde	34.485 €



58 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA

Comparte la tecnología híbrida con el Hyundai Ioniq, pero apuesta por un formato crossover. Presume también de la etiqueta cero emisiones que nos permite entrar en la ciudad pese a los protocolos de contaminación. La batería de polímeros de iones de litio se carga en 2 horas y cuarto, y el alcance eléctrico es de 58 kilómetros. A los siete años de garantía añade un equipamiento muy completo, con los últimos asistentes en materia de seguridad y conectividad.

EQUILIBRADO Y EFICIENTE



Elegante y respetuoso con el medio ambiente, esta berlina también presume de etiqueta cero emisiones. Ofrece un amplio y confortable habitáculo con cinco plazas, pero el maletero reduce drásticamente su volumen hasta los 307 litros debido a la batería de polímeros de iones de litio que permite realizar hasta 54 kilómetros en modo eléctrico. Refinado y estable en marcha, este modelo se rodea de un equipamiento tan generoso como avanzado.

KIA OPTIMA HÍBRIDO ENCHUFABLE

Potencia (motor gasolina)	156 CV
Potencia (motor eléctrico)	68 CV
Potencia máx. total	205 CV
Par máximo total	38,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.855/1.860/1.465
Maletero (l)	307
Capacidad batería	9,8 kWh
Autonomía eléctrica	54 km
0 a 100 km/h	9,4 seg.
Velocidad máx.	192 km/h
Consumo medio	1,5 l/100 km
Emisiones medias CO2	34 g/km
Precio desde	46.250 €

RANGE ROVER SPORT PHEV P400E

Potencia (motor gasolina)	300 CV
Potencia (motor eléctrico)	116 CV
Potencia máx. total	404 CV
Par máximo total	65,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.879/1.983/1.803
Maletero (l)	446
Capacidad batería	13,1 kWh
Autonomía eléctrica	48 km
0 a 100 km/h	6,7 seg.
Velocidad máx.	220 km/h
Consumo medio	3,1 l/100 km
Emisiones medias CO2	71 g/km
Precio desde	90.100 €



LUJO, EFICIENCIA Y CAPACIDAD OFF ROAD

Fue el pionero en introducir la hibridación enchufable en la marca y es capaz de arrojar 404 CV con un consumo medio homologado de 3,1 litros. La carga de la batería oscila entre 2 horas y 45 minutos en un toma 'wallbox' y 7 en una doméstica. Su elevada tecnología no le impide ponerse el mono de trabajo fuera del asfalto. Por eso contempla el asistente Terrain Response 2 recalibrado para el motor eléctrico y presume de la misma capacidad de vadeo que el resto de la gama: 85 centímetros.

LUJO BRITÁNICO CON 404 CV DE POTENCIA



Combina el trabajo de un motor de gasolina de dos litros y otro eléctrico para arrojar 404 CV de potencia conjunta. Ofrece un programa de conducción estándar que gestiona de manera eficiente el sistema híbrido y otro EV que permite cubrir hasta 48 kilómetros de manera eléctrica. Ofrece cinco plazas y la batería de iones de litio tarda 7,5 horas en recargarse en una toma doméstica. El asistente Terrain Response 2 tiene una calibración especial para esta versión.

RANGE ROVER PHEV P400E

Potencia (motor gasolina)	300 CV
Potencia (motor eléctrico)	116 CV
Potencia máx. total	404 CV
Par máximo total	65,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.000/1.983/1.869
Maletero (l)	446
Capacidad batería	13,1 kWh
Autonomía eléctrica	48 km
0 a 100 km/h	6,8 seg.
Velocidad máx.	220 km/h
Consumo medio	3,2 l/100 km
Emisiones medias CO2	72 g/km
Precio desde	122.600 €

MERCEDES E300 de

Potencia (motor diésel)	194 CV
Potencia (motor eléctrico)	122 CV
Potencia máx. total	306 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 9 vel.
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.923/1.852/1.475
Maletero (l)	400
Capacidad batería	13,5 kWh
Autonomía eléctrica	54 km
0 a 100 km/h	5,9 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	1,7 l/100 km
Emisiones medias CO2	41 g/km
Precio desde	66.400 €



HÍBRIDO DIÉSEL DE MÁXIMA EFICIENCIA

Máxima eficiencia al combinar un motor diésel y otro eléctrico, y por eso el consumo es tan atractivo. Se gestiona por medio de una transmisión automática de nueve relaciones y recurre a la propulsión trasera. Presenta cinco programas de gestión del sistema híbrido. La batería se ubica detrás de los asientos traseros y resta 140 litros al maletero. El tiempo de carga oscila entre 1,5 y 5 horas.

FAMILIAR CON 1,7 LITROS DE CONSUMO



Es uno de los pocos modelos que recurre a un motor diésel en su hibridación. Su mayor peso y tamaño le resta algo de autonomía eléctrica respecto a la berlina, pero consigue la etiqueta '0 emisiones'. Confortable, bien hecho y con una dotación superavanzada, el maletero pierde 160 litros debido a la ubicación de la batería de iones de litio, que se recarga por efecto de la frenada regenerativa o en la red, donde necesita 5 horas en una toma eléctrica.

MERCEDES E300 de ESTATE

Potencia (motor diésel)	194 CV
Potencia (motor eléctrico)	122 CV
Potencia máx. total	306 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 9 vel.
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.933/1.852/1.476
Maletero (l)	480 / 1.660
Capacidad batería	13,5 kWh
Autonomía eléctrica	52 km
0 a 100 km/h	6,0 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	1,7 l/100 km
Emisiones medias CO2	44 g/km
Precio desde	69.050 €



NORMATIVA MARCAS DEPORTIVAS COMO PORSCHE APUESTAN POR LOS PLUG-IN PARA REBAJAR SUS EMISIONES COMO FABRICANTE

SÓLO EN CARROCERÍA LARGA Y GASTA 2,8 LITROS



La Clase S también contempla una variante híbrida plug-in, pero sólo asociada a la carrocería larga. La potencia conjunta del propulsor 3.0 V6 de gasolina y del eléctrico es de 476 CV, el cambio automático con convertidor de par es de nueve relaciones y puede superar los 130 km/h en modo eléctrico. Un auténtico salón rodante que ofrece un confort descomunal, unas prestaciones sobresalientes y, a la vez, podemos acceder a la ciudad sin restricciones por su etiqueta 'cero'.

MERCEDES S560 eL

Potencia (motor gasolina)	367 CV
Potencia (motor eléctrico)	122 CV
Potencia máx. total	476 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 9 vel.
Tracción	Trasera
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.255/1.899/1.494
Maletero (l)	395
Capacidad batería	13,5 kWh
Autonomía eléctrica	50 km
0 a 100 km/h	5,0 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	2,8 l/100 km
Emisiones medias CO2	57 g/km
Precio desde	118.200 €

330 CABALLOS PERO 2,5 LITROS DE CONSUMO



El propulsor 3.0 V6 biturbo y el motor eléctrico ofrecen un gran rendimiento cuando se ponen a trabajar a la vez, y dotan al vehículo de tracción total. Esta combinación también se puede asociar a la carrocería de batalla larga Executive. La batería de iones de litio se ubica en parte debajo del piso del maletero, ofrece una autonomía eléctrica de 50 kilómetros y necesita para cargarse entre 5 horas y 48 minutos –en una toma doméstica de 230 voltios– y 3 horas y 36 minutos.

PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID

Potencia (motor gasolina)	330 CV
Potencia (motor eléctrico)	136 CV
Potencia máx. total	462 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.423
Maletero (l)	405/1.215
Capacidad batería	14,1 kWh
Autonomía eléctrica	50 km
0 a 100 km/h	4,6 seg.
Velocidad máx.	278 km/h
Consumo medio	2,5 l/100 km
Emisiones medias CO2	56 g/km
Precio desde	112.584 €

MINI COOPER S E COUNTRYMAN ALL4

Potencia (motor gasolina)	136 CV
Potencia (motor eléctrico)	88 CV
Potencia máx. total	224 CV
Par máximo total	39,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.299/1.822/1.559
Maletero (l)	405/1.275
Capacidad batería	7,7 kWh
Autonomía eléctrica	41 km
0 a 100 km/h	6,8 seg.
Velocidad máx.	198 km/h
Consumo medio	2,4 l/100 km
Emisiones medias CO2	55 g/km
Precio desde	39.200 €

TRACCIÓN TOTAL Y 41 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA



Comparte buena parte de la tecnología híbrida con el BMW Serie 2 Active Tourer, con el motor de gasolina de 1,5 litros tricilíndrico actuando sobre las ruedas delanteras mientras que el propulsor eléctrico da vida al eje trasero para dotar al conjunto de tracción total. Se basa en el acabado deportivo S, ofrece buenas prestaciones gracias a sus 224 CV y puede afrontar pistas de tierra con garantías. El interior ofrece una gran calidad y contempla cinco plazas.

PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID

Potencia (motor gasolina)	550 CV
Potencia (motor eléctrico)	136 CV
Potencia máx. total	680 CV
Par máximo total	86,7 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.427
Maletero (l)	405/1.245
Capacidad batería	14,1 kWh
Autonomía eléctrica	50 km
0 a 100 km/h	3,4 seg.
Velocidad máx.	310 km/h
Consumo medio	2,9 l/100 km
Emisiones medias CO2	66 g/km
Precio desde	190.387 €

680 CABALLOS Y 310 KM/H



Comparte el motor eléctrico con la variante 4 E-Hybrid, pero incrementa la potencia total hasta los 680 CV al combinarlo con un bloque 4.0 V8 de 550 CV. Esto provoca que las prestaciones se incrementen hasta los 310 km/h, pero se mantiene la autonomía eléctrica. En su dotación contempla suspensión neumática, frenos cerámicos, un diferencial trasero activo y barras estabilizadoras activas, y la variante larga Executive añade una sofisticada dirección en las cuatro ruedas.

DOS MOTORES ELÉCTRICOS Y TRACCIÓN TOTAL



Uno de los híbridos plug-in más equilibrados y con una mejor relación calidad-precio-equipamiento. Monta un motor de gasolina y dos eléctricos, uno en cada eje, para presumir de tracción total. Puede circular en modo eléctrico hasta 54 kilómetros y a una velocidad de 135 km/h, contempla cuatro programas de conducción, incluido uno enfocado al campo, y la batería se puede recargar en 25 minutos hasta el 80 por ciento en una toma rápida. En una convencional serían 5 horas.

MITSUBISHI OUTLANDER PHEV

Potencia (motor gasolina)	135 CV
Pot. (motores eléctricos)	82 y 95 CV
Potencia máx. total	230 CV
Par máximo total	N.d.
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.695/1.800/1.710
Maletero (l)	498/1.602
Capacidad batería	13,8 kWh
Autonomía eléctrica	54 km
0 a 100 km/h	10,5 seg.
Velocidad máx.	170 km/h
Consumo medio	1,8 l/100 km
Emisiones medias CO2	40 g/km
Precio desde	44.995 €

330 CV Y 4+1 PLAZAS



Este modelo comparte con el Panamera sus dimensiones, salvo la altura, apenas medio centímetro más alto en este caso. El interior ofrece un configuración 4+1 plazas, con una central trasera para un uso muy ocasional, mientras que el maletero cubica 20 litros más. El sistema híbrido no presenta cambios respecto al ya mencionado en el Panamera 4 E-Hybrid, y lo mismo ocurre con la autonomía y las prestaciones, prácticamente idénticas.

PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID SPORT TURISMO

Potencia (motor gasolina)	330 CV
Potencia (motor eléctrico)	136 CV
Potencia máx. total	462 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.428
Maletero (l)	425 / 1.295
Capacidad batería	14,1 kWh
Autonomía eléctrica	51 km
0 a 100 km/h	4,6 seg.
Velocidad máx.	275 km/h
Consumo medio	2,6 l/100 km
Emisiones medias CO2	59 g/km
Precio desde	115.488 €

PORSCHE CAYENNE E-HYBRID

Potencia (motor gasolina)	340 CV
Potencia (motor eléctrico)	136 CV
Potencia máx. total	462 CV
Par máximo total	71,4 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.918/1.983/1.696
Maletero (l)	645/1.610
Capacidad batería	14,1 kWh
Autonomía eléctrica	44 km
0 a 100 km/h	5,0 seg.
Velocidad máx.	253 km/h
Consumo medio	3,2 l/100 km
Emisiones medias CO2	72 g/km
Precio desde	93.309 €

SUV DEPORTIVO DE 462 CABALLOS



Sus 462 CV brindan unas prestaciones sobresalientes a un conjunto que acaricia los 2.400 kilos de peso. Presenta tracción total, un cambio automático Tiptronic de ocho relaciones y la suspensión de serie es adaptativa, con la posibilidad de apostar también por unos muelles neumáticos. Puede circular 44 kilómetros en modo eléctrico y el tiempo de recarga de la batería de iones de litios oscila entre 2 horas y media y 7 horas y 40 minutos, según la toma de corriente usada.

PORSCHE PANAMERA TURBO S E-HYBRID SPORT TURISMO

Potencia (motor gasolina)	550 CV
Potencia (motor eléctrico)	136 CV
Potencia máx. total	680 CV
Par máximo total	86,7 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	5.049/1.937/1.432
Maletero (l)	425/1.295
Capacidad batería	14,1 kWh
Autonomía eléctrica	49 km
0 a 100 km/h	3,4 seg.
Velocidad máx.	310 km/h
Consumo medio	3,0 l/100 km
Emisiones medias CO2	6,9 g/km
Precio desde	193.291 €

EL MÁS CARO DE TODOS LOS PLUG-IN



Hereda aspectos de la gama híbrida enchufable del Panamera, como la batería de iones de litio, el motor eléctrico, la tracción total o la transmisión automática de ocho relaciones, pero la potencia total se incrementa hasta los 680 CV. El tiempo de recarga en una toma de 230 voltios es de 6 horas, pero se reduce hasta menos de 2 horas y media con un cargador de 7,2 KW. Sus prestaciones abruman, lo mismo que el equipamiento de serie.



EL FABRICANTE SUECO VOLVO HA INCREMENTADO SUSTANCIAMENTE SU EFICIENTE GAMA DE MODELOS PLUG-IN 'TWIN ENGINE'

VOLKSWAGEN GOLF GTE

Potencia (motor gasolina)	150 CV
Potencia (motor eléctrico)	102 CV
Potencia máx. total	204 CV
Par máximo total	35,7 mkg
Caja de cambios	Automática, 6 vel.
Tracción	Delantera
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.276/1.799/1.484
Maletero (l)	272/1.162
Capacidad batería	8,7 kWh
Autonomía eléctrica	50 km
0 a 100 km/h	7,6 seg.
Velocidad máx.	222 km/h
Consumo medio	1,7 l/100 km
Emisiones medias CO2	38 g/km
Precio desde	N.D.



50 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA

Como pasa con muchos motores actuales en infinidad de vehículos, la homologación WLTP ha obligado al Golf GTE a retirarse momentáneamente de la venta, pero volverá con unas características muy similares. Este híbrido enchufable combina un motor de gasolina y otro eléctrico que erogan 204 CV de potencia conjunta, siempre sobre las ruedas delanteras. La autonomía eléctrica ronda los 50 kilómetros. La batería se ubica en el maletero, por eso pierde 110 litros.

LUJO SUECO CON 390 CABALLOS



Lujo nórdico en el buque insignia de la gama sedán con una tecnología híbrida plug-in que dota al conjunto de un gran rendimiento y máxima eficiencia. La potencia total del sistema arroja 390 caballos, que se gestionan por medio de una transmisión automática de ocho relaciones y un sistema de tracción total. Dispone de cuatro programas de conducción: híbrido, sólo eléctrico, máximo rendimiento y uno, llamado individual, que permite personalizar los ajustes.

VOLVO S90 T8 TWIN ENGINE AWD

Potencia (motor gasolina)	303 CV
Potencia (motor eléctrico)	87 CV
Potencia máx. total	390 CV
Par máximo total	65,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.963/1.879/1.443
Maletero (l)	500
Capacidad batería	9,2 kWh
Autonomía eléctrica	51 km
0 a 100 km/h	4,8 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	2,0 l/100 km
Emisiones medias CO2	46 g/km
Precio desde	72.150 €

VOLVO V60 T8 TWIN ENGINE AWD

Potencia (motor gasolina)	303 CV
Potencia (motor eléctrico)	87 CV
Potencia máx. total	392 CV
Par máximo total	65,5 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.761/1.850/1.427
Maletero (l)	529
Capacidad batería	10,4 kWh
Autonomía eléctrica	45 km
0 a 100 km/h	5,1 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	1,9 l/100 km
Emisiones medias CO2	44 g/km
Precio desde	58.920 €



392 CABALLOS Y 1,9 LITROS DE CONSUMO

El V60 se apunta a la gama híbrida enchufable de Volvo con este eficiente modelo que puede circular alrededor de 45 kilómetros en modo exclusivamente eléctrico. Esta variante T8 Twin Engine combina un motor de gasolina y otro eléctrico que generan una potencia conjunta de 392 CV. La marca sueca tiene previsto más adelante ampliar la gama con una nueva variante plug-in T6 Twing Engine, que compartirá batería y motor eléctrico, pero con 341 caballos.

51 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA ELÉCTRICA



Comparte tecnología, confort y equipamiento con la berlina, pero multiplica el sentido práctico debido a su carrocería familiar y al mayor espacio que ofrece en el maletero. Se puede elegir con tres niveles de acabado y un chasis activo con suspensión neumática en el eje trasero, y en algo menos de tres horas se cargará la batería de iones de litio. Con la aplicación Volvo On Call, desde el smartphone podremos programar y seguir el estado de la carga.

VOLVO V90 T8 TWIN ENGINE AWD

Potencia (motor gasolina)	303 CV
Potencia (motor eléctrico)	87 CV
Potencia máx. total	390 CV
Par máximo total	65,5 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.963/1.879/1.475
Maletero (l)	560/1.526
Capacidad batería	10,4 kWh
Autonomía eléctrica	51 km
0 a 100 km/h	5,3 seg.
Velocidad máx.	250 km/h
Consumo medio	2,0 l/100 km
Emisiones medias CO2	46 g/km
Precio desde	74.650 €

¿ES BUENA IDEA UN HÍBRIDO ENCHUFABLE? Electrificados, pero sin sacrificios

Si la oferta de eléctricos crece, la de híbridos enchufables se dispara. Y es que esta tecnología parece la más racional a la hora de dar el salto a la electrificación libre de emisiones, pues seguimos disfrutando de un vehículo muy práctico en carretera pero podemos realizar desplazamientos en modo eléctrico de 30, 40, 50 e incluso más kilómetros con una carga de la batería. Es decir, la combinación perfecta entre un eléctrico puro y un coche tradicional con motor de combustión. En relación a un híbrido normal —ahora denominados 'autorrecargables'— el precio que se paga es superior, y nos metemos ya en la dinámica cotidiana del cable y la recarga en un enchufe, pero a cambio nos beneficiamos de la preciada etiqueta '0 Emisiones' —tan útil en las gran-

des ciudades, porque da acceso a zonas prohibidas a otros vehículos y nos exime de pagar estacionamiento en áreas reguladas—, y más importante, reduce el consumo y permite circular muchas veces sin emitir gases. Un usuario ideal del híbrido enchufable sería aquel que tuviese forma de cargarlo de electricidad —en casa o en el trabajo, por ejemplo—, de manera que entre semana circularía siempre o casi siempre animado por electricidad; mientras que el fin de semana o en vacaciones dispondría de la misma movilidad, autonomía y rapidez de repostaje que en un diésel o un gasolina. De hecho, también podríamos usar nuestro vehículo PHEV exclusivamente con el motor de combustión, por tiempo ilimitado, si las circunstancias impiden que recarguemos su batería. Ade-



más, su tecnología les permite ir generando electricidad durante la marcha —al decelerar o frenar, por ejemplo—, energía que podríamos conservar —de cara a un uso urbano próximo— o ir consumiendo durante la circulación para reducir el gasto de carburante. En este sentido hay que decir que el consumo medio homologado de un híbrido 'plug-in' —los datos habituales se mueven entre 1 y 2,5 litros cada 100 kilómetros— es una mera referencia, pues en un uso urbano con batería cargada pasa-

remos muchos días gastando 0 litros, mientras que en un viaje largo por carretera el promedio acabará siendo, según el modelo, de entre 5 y 9 litros cada 100 kilómetros. ¿Todo es mejor entonces? No siempre, pues pesan más y a veces tienen un maletero más pequeño por el espacio que roban las baterías; pero si el presupuesto cuadra y la instalación de un punto de carga es factible, poner un PHEV en nuestra vida parece buena idea.

VOLVO XC60 T8 TWIN ENGINE AWD

Potencia (motor gasolina)	303 CV
Potencia (motor eléctrico)	87 CV
Potencia máx. total	390 CV
Par máximo total	65,3 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.688/1.902/1.658
Maletero (l)	468/1.395
Capacidad batería	10,4 kWh
Autonomía eléctrica	45 km
0 a 100 km/h	5,5 seg.
Velocidad máx.	230 km/h
Consumo medio	2,4 l/100 km
Emisiones medias CO2	54 g/km
Precio desde	68.500 €



TRACCIÓN TOTAL Y 230 KM/H

El conocido sistema híbrido enchufable contempla un reparto de pesos muy equilibrado, ya que el motor de gasolina se ubica delante, el eléctrico está sobre el eje trasero y la batería va en el eje longitudinal del automóvil. Por eso no pierde habitabilidad ni capacidad de maletero con respecto al resto de la gama XC60. Tracción total, chasis activo, cuatro modos de conducción y una autonomía eléctrica que ronda los 45 kilómetros. En apenas tres horas se puede cargar la batería.

SIETE PLAZAS Y PROGRAMA OFF ROAD



Como el resto de la gama híbrida enchufable de Volvo, el motor eléctrico se ubica detrás para accionar las ruedas traseras cuando sea necesario. Es capaz de circular hasta 40 kilómetros en modo eléctrico y añade un programa de conducción Off Road para escenarios complicados, activo hasta los 40 km/h. También hay una función que permite 'congelar' el nivel de la batería para un uso posterior. El interior ofrece siete plazas de serie, y su tecnología es muy avanzada.

VOLVO XC90 T8 TWIN ENGINE AWD

Potencia (motor gasolina)	303 CV
Potencia (motor eléctrico)	87 CV
Potencia máx. total	390 CV
Par máximo total	65,5 mkg
Caja de cambios	Automática, 8 vel.
Tracción	Total
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.950/1.923/1.776
Maletero (l)	262/640/1.816
Capacidad batería	10,4 kWh
Autonomía eléctrica	40 km
0 a 100 km/h	5,8 seg.
Velocidad máx.	230 km/h
Consumo medio	2,5 l/100 km
Emisiones medias CO2	56 g/km
Precio desde	79.500 €



LLEGARÁN HÍBRIDOS PLUG-IN DE PRECIOS MÁS AJUSTADOS, COMO CITROËN C5 AIRCROSS, RENAULT CAPTUR O LOS PEUGEOT 508 Y 3008

La oferta PHEV se multiplicará en 2019

En los últimos dos años se han sumado a la oferta de híbridos enchufables un buen número de vehículos, y algunos con precios ya interesantes como el Hyundai Ioniq o el Kia Niro, que plantan cara al 'best seller' de la categoría: el Mitsubishi Outlander. Sin embargo, parece que será este 2019 que ahora arranca el que marque la democratización definitiva de esta solución, pues llegarán modelos de precio aún menor, como el nuevo Renault Captur PHEV, y nuevas marcas se sumarán a esta atractiva tecnología que garantiza la preciada etiqueta '0 Emisiones': Citroën, DS, Jeep, Peugeot, Seat, Skoda...



JEEP WRANGLER PHEV. Poco se sabe sobre el Wrangler híbrido enchufable, salvo que la marca americana ha confirmado su producción en la planta de Ohio y que su lanzamiento no se producirá antes de 2020. Si compartiese mecánica con el Pacifica híbrido, el Wrangler PHEV equiparía un seis cilindros de gasolina de ciclo Atkinson.



PEUGEOT 508 Y 3008 HÍBRIDOS ENCHUFABLES. Cuatro serán exactamente los modelos PHEV que Peugeot sume a su gama este año. Por un lado, los nuevos 508 berlina y 508 SW en versión Hybrid, que llegarán en otoño asociando un 1.6 PureTech de 180 CV y un motor eléctrico de 80 kW para totalizar 225 CV. Su batería de 11,8 kWh les permitirá circular más de 40 kilómetros –a velocidades de hasta 135 km/h en EV– y sus maleteros no pierden volumen. En cuanto al 3008, habrá una versión Hybrid4 de 300 CV y tracción total –llega en otoño–, más la Hybrid de 225 CV y tracción delantera que llega poco después.



VOLKSWAGEN TIGUAN GTE. Si Volkswagen respeta para su versión europea la mecánica usada en el Tiguan L PHEV ya disponible en China, hablamos de un 1.4 TSI de 150 CV combinado con un motor eléctrico de 75 CV que puede alcanzar 116, de modo que la potencia máxima es de 218 CV. El cambio es DSG y tiene tracción total 4Motion.



BENTLEY BENTAYGA HYBRID. Aunque recibe simplemente la denominación 'hybrid', se trata de un híbrido enchufable que ya está a la venta en Norteamérica y llegará a Europa en el primer semestre de 2019. Combina un 3.0 V6 de 340 CV y un eléctrico de 94 kW, y con sus 449 CV alcanza 100 km/h en 5,5 segundos. Gasto medio, 4,7 litros.



DS 7 CROSSBACK E-TENSE. DS será la primera marca de PSA en ofrecer un híbrido 'plug-in'. El DS 7 Crossback E-Tense asocia un 1.6 Turbo –200 CV– a dos motores eléctricos de 80 kW cada uno –uno delante y otro detrás– para sumar 300 CV, 45,9 mkg y tracción a las cuatro ruedas. Puede circular 50 kilómetros en modo eléctrico y tiene caja EAT8.



LYNK & CO 01 PHEV. Todavía habrá que esperar un año para que Lynk & Co –la firma global del gigante chino Geely– llegue a Europa, donde sólo ofrecerá modelos electrificados. El 01, un SUV de 4,51 metros que usa plataforma y mecánicas del Volvo XC40, tendrá una versión PHEV con un 1.5 Turbo de 190 CV, un eléctrico de 75 y cambio DCT7.



POLESTAR 1. Fabricado en China, verá la luz a finales de 2019 con su carrocería coupé de 4,5 metros y su mecánica híbrida PHEV, que asocia un motor de gasolina delantero y dos propulsores eléctricos traseros, uno por rueda. Y si funcionan los tres a la vez, rinde 600 CV. El Polestar 1 puede circular hasta 150 kilómetros en modo eléctrico.



SEAT TARRACO PHEV. La lógica apunta a que el Tarraco híbrido 'plug-in' compartirá mecánica con el Tiguan GTE; y para ambos es probable que el motor de gasolina usado finalmente sea el 1.5 TSI, más moderno. Sus 150 CV, más lo que rinda el eléctrico, totalizarán unos 210 CV, potencia asociada a un cambio DSG y a la tracción 4Drive.



VOLKSWAGEN TOUAREG PHEV. La tercera generación del Touareg ya ofrece variante PHEV en China, y en Europa lo hará a finales de 2019. Combina un 2.0 TSI de gasolina –cuatro cilindros– y un motor eléctrico para generar un máximo de 367 CV y 71,4 mkg. Tiene tracción total, batería de 18 kWh y puede cubrir 60 kilómetros en eléctrico.



BMW X5 xDRIVE 45e iPERFORMANCE. Combina un seis cilindros 3.0 de gasolina con 286 CV y un motor eléctrico de 82 kW –112 CV– para totalizar 394 CV y un par máximo de 61,2 mkg. Lleva caja Steptronic y tracción total xDrive, puede circular 80 kilómetros en modo EV, acelera de 0 a 100 km/h en 5,6 segundos y consume 2,1 l/100 km.



JEEP COMPASS PHEV. El Compass se ha convertido en 'best seller' europeo de Jeep, y eso ha animado a la marca a apostar por él de manera decidida. Por eso pasará a fabricarse muy pronto en Italia –ahora se ensambla en México– y será el segundo SUV de la marca en equipar una mecánica híbrida enchufable que llegará en 2020.



MERCEDES GLE 'PLUG-IN'. La nueva Clase GLE, ya disponible, sumará en el segundo semestre del año una versión híbrida enchufable para la que se anuncia una autonomía eléctrica de 100 kilómetros –la casa alemana quiere que ese sea el alcance mínimo en modo EV de sus PHEV–. Nada se sabe sobre sus motores, la potencia o la batería.



RANGE ROVER EVOQUE PHEV. En noviembre aparece la versión enchufable del Evoque, que estrenará un 1.5 Turbo trecilíndrico de gasolina con 200 CV y 28,6 mkg. Añade un motor eléctrico delantero de baja potencia y otro más energético –106 CV– en el eje trasero, que asegura la tracción total. La batería de 11,3 kWh permite el uso en EV.



SKODA SUV-B. No uno, sino tres, podrían ser los Skoda híbridos 'plug-in' que lleguen a lo largo de 2019. El primero, confirmado, será el Superb, que compartirá mecánica con el Volkswagen Passat GTE. A finales de año nacerá también la cuarta generación del Octavia, que ya tendrá un PHEV, al igual que el inminente SUV pequeño de la marca.



VOLVO S60 TWIN ENGINE. Fabricado en Estados Unidos y primer Volvo que renuncia al diésel, el S60 llega en el primer semestre y en su gama habrá una versión T8 Twin Engine con 400 CV en total; o 415 si preferimos el T8 Polestar. Por abajo, la gama se completará con el S60 T6 Twin Engine, enchufable también pero de 'solo' 340 CV.



CITROËN C5 AIRCROSS PLUG-IN HYBRID. Al empezar 2020 llegará a las tiendas, y combina un 1.6 Turbo de 180 CV con un motor eléctrico de 80 kW acoplado a la caja EAT8, obteniendo 225 CV en total. Tiene tracción delantera, permite circular 50 kilómetros sin emisiones y usando un 'wallbox' de 32A podemos recargar su batería en dos horas.



JEEP RENEGADE PHEV. La planta italiana de Melfi se está preparando para producir a final de año el Renegade híbrido enchufable, que será el primer modelo de este tipo en Jeep. ¿Características? Nada se sabe, aunque todo apunta a que compartirá mecánica con el Fiat 500 X de similar tecnología, también en desarrollo.



OPEL GRANDLAND X PHEV. La previsión de Opel es que su Grandland X PHEV sea el vehículo electrificado más vendido de la marca. El coche llegará a lo largo de este año, pero la cartera de pedidos se abrirá en primavera. El Grandland X PHEV compartirá la tecnología con el Peugeot 3008. Y tendrá tracción total.



RENAULT CAPTUR PHEV. Mientras que el nuevo Clio ofrecerá una versión híbrida no enchufable, para los futuros Captur y Mégane la firma del rombo ha optado por una mecánica híbrida 'plug-in'. En el caso del Captur, el nuevo modelo debutará en otoño, pero esa versión PHEV no estaría en los concesionarios hasta 2020.



SUBARU XV HYBRID. No hay confirmación oficial, aunque no sería extraño que el Crosstrek Hybrid a la venta en Estados Unidos –combina un 2.0 Bóxer con dos motores eléctricos y una batería de 8,8 kWh, y tiene cambio CVT y tracción total– diera lugar en Europa al XV PHEV. Pero su alcance en modo EV –casi 30 kilómetros– debería mejorar.



VOLVO XC40 T5 TWIN ENGINE. Presentado en Pekín hace unos meses, el XC40 híbrido enchufable debería venderse en España antes de mitad de año. Equipa un 1.5 Turbo trecilíndrico de 180 CV que asocia a un motor eléctrico de 75 CV para lograr 250 CV. El conductor puede elegir entre los modos Hybrid, Power y Pure, éste eléctrico.

Otra manera de correr



Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Si nos gastamos 130.000 euros en un deportivo de raza o prestacional, de entrada quizás no sea 'el coche'. El Lexus LC 500h va por otro lado. Se trata de un coupé refinado, lujoso y exclusivo porque se impulsa con un sistema híbrido que no se estila en este segmento. Tranquilos, porque la diversión y las prestaciones están aseguradas, pero si sólo

Llama la atención por su estética y porque en este segmento no es frecuente que un deportivo se impulse de manera híbrida. Quizás no sea tan prestacional como otros, pero corre de sobra y te gana por su refinamiento, calidad y eficiencia.

nos importa esto último seguro que hay opciones más 'vibrantes', entre ellas el LC con motor V8 de 477 CV.

Dicho esto, nuestro protagonista gana sin problemas la batalla de la imagen, porque gustará más que menos, pero

llama la atención como pocos de los modelos que he conducido. Nuestra unidad apuesta por la tecnología híbrida. El propulsor de gasolina 3.5 V6 de 299 CV comparte protagonismo con otro eléctrico, de 179. Cuando se ponen a funcionar codo con codo son capaces de generar 359 CV de potencia combinada, 'caballería' que se gestiona por medio de una novedosa transmisión automática Multi-stage, que

presenta 10 velocidades y un modo M para cambiar de manera manual.

No es el único estreno. También es el primer Lexus que monta una batería de iones de litio, más compacta y ligera que las empleadas en el resto de la gama.

Todo este potencial se dirige exclusivamente a las ruedas traseras, suavemente si se quiere o como un torbellino por las malas. Nuestra unidad presume del acabado Sport+. Son 10.000 euros más, pero a cambio, además de un techo en fibra de carbono o un interior rematado en Alcántara, incrementa su dinámica gracias a soluciones como la dirección en las cuatro ruedas, un diferencial autoblocante, las llantas de 21 pulgadas y un

LA CLAVE
garroyo@motor16.com

Hacia tiempo que no me sentía tan observado en el interior de un vehículo. Este espectacular coupé es original en todos los sentidos, y también por el sistema híbrido que impulsa sus 359 CV. Suave y eficiente por un lado, también resulta deportivo y prestacional por el otro, pero en este último aspecto quizás haya alternativas 'de raza' más sugerentes. Digamos que es otra manera de correr. Se me escapa un tanto su precio, tan exclusivo como todo en él.

LAS CIFRAS <small>(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)</small>	
MOTOR GASOLINA	3.5 V6
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/valvulas	6, en V
Cilindrada (c.c.)	3.456
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	299 CV / 6.000
Par máximo/rpm	35,5 mkg / 4.900
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima	132 kW (179 CV)
Par máximo	30,6 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	Alrededor de 2 kilómetros
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - N.d.
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	359 CV / N.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática CVT, de 10 vel.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,4
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos ventilados
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores adaptativos y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos (del./tras.) - Marca	245/40 R21 - 275/35 R21 - Bridgestone
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	2.060
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.770 / 1.920 / 1.345
Capacidad maletero - depósito (l)	172 / 82
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	13,8
De 0 a 50 km/h	2,3
De 0 a 100 km/h (oficial)	5,4 (5,0)
Recorriendo (metros)	83
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	12,5
1.000 m desde 40 km/h en D	24,3
De 80 a 120 km/h en D	3,9
Recorriendo (metros)	111
Error de velocímetro a 100 km/h	+6%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,1 km/h de promedio	8,4
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,2
En conducción dinámica	14,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,0
A 140 km/h de cruceo	9,1
Consumo medio (Porcentaje de uso: 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,3
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.123
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano	7,3
Ciclo extraurbano	6,0
Ciclo mixto	6,5



◀ El alerón trasero retráctil se eleva automáticamente a partir de los 80 km/h. La cámara posterior se ubica por encima del logo, en la tapa del maletero. Se agradece, porque la visibilidad a través del retrovisor interior es limitada.



PRECIO		130.000 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 148 G/KM		NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	
COMPORTAMIENTO	*****	+	Calidad de los acabados y refinamiento en marcha. Prestaciones brillantes. Dinámica. Equipamiento. Consumo.	DEBE MEJORAR	
ACABADO	*****			Capacidad del maletero. Asientos traseros pequeños.	
PRESTACIONES	*****			Tacto del freno. Peso elevado. Error excesivo del velocímetro.	
CONFORT	*****				
SEGURIDAD	*****				
CONSUMO	*****				
PRECIO	*****				



ESPECTACULAR LLAMA LA ATENCIÓN POR SU DISEÑO, AUNQUE SE TRATA DE UN DEPORTIVO MÁS TECNOLÓGICO Y REFINADO QUE 'DE RAZA'. AUN ASÍ, CORRE Y LLEGA A SER EXIGENTE EN SU CONDUCCIÓN PREMIUM DE VERDAD LA PUESTA EN ESCENA DEL INTERIOR BRILLA POR LA CALIDAD DE LOS ACABADOS. LUJO Y DEPORTIVIDAD SE DAN LA MANO CON NATURALIDAD



▲ La pantalla de 8 pulgadas circular del cuadro se desliza lateralmente y cambia el contenido de la información. En Sport+, una luz roja nos avisa para que cambiemos de marcha sin llegar al corte. La pantalla del salpicadero es de 10,3 pulgadas.

▲▲ El maletero se queda en 172 litros debido a la ubicación de la batería de ion-litio. Las llantas de 21 pulgadas son de serie.

▶▶ Dispone de cinco programas de conducción. Delante iremos como reyes, pero detrás sólo pueden viajar niños.



alerón trasero retráctil que se eleva cuando superamos los 80 km/h.

El chasis se apoya sobre sendos sistemas multibrazo y una suspensión variable adaptativa, y también ofrece un asistente con varios modos de conducción: Eco, Comfort, Normal, Sport y Sport+, además de un programa EV que nos permitirá, en el mejor de los casos, rodar un par de kilómetros de manera eléctrica.

Basta ya de teoría. Pasemos a la acción. Salimos del garaje en silencio con el modo EV. Ya en la calle entra en acción el motor térmico. Activamos la opción Eco, que por autovía cuida nuestro bolsillo con la función de planeo. Y circulan-

do a 140 km/h el motor apenas gira a 1.500 rpm.

En el circuito echamos el resto. El modo Sport+ es una especie de parque de atracciones. Cambia el sonido del motor –sube hasta 6.600 vueltas–, la dirección y la suspensión se endurecen, y la respuesta es más rápida; y en curva, hasta permite deslizar el tren trasero un poco. Cuesta asimilar que cuando llegamos a una curva y reducimos a lo bestia cinco relaciones con la leva izquierda... ¡todavía vamos en quinta! Pero la respuesta es inmediata. Y nada que ver con las cajas CVT usadas en el resto de la gama Lexus. En nuestro protagonista el cambio es 'pata negra' por



▲ Aliados dinámicos como la dirección a las cuatro ruedas, el diferencial autoblocante y la suspensión adaptativa son vitales.

su rapidez y porque no hay ese efecto patinamiento tan desagradable cuando se fuerza la marcha.

Si desconectamos totalmente la electrónica, la diversión aumenta... y la adrenalina también, porque se cruza con

mirarlo, casi sin avisar pues apenas balancea. No es tan radical como otros rivales, pero libre de 'ataduras', mejor que

tengamos manos expertas y el escenario sea adecuado, como un circuito.

Nos gusta más la dirección

▶ SUS RIVALES



BMW i8 COUPÉ HÍBRIDO ENCHUFABLE 374 CV

Un híbrido enchufable disfrazado de superdeportivo capaz de rodar 55 kilómetros en eléctrico. Porta tracción total y presenta unas prestaciones de infarto.

Precio	146.800 €
Longitud	4,69 metros
Consumo	1,9 l/100km
0 a 100 km/h	4,4 seg.



MERCEDES-AMG E 53 4MATIC+ COUPÉ 435 CV

Presenta un sistema eléctrico de 48 voltios que sirve de apoyo al motor de gasolina 3.0. La tracción es total y el cambio de nueve relaciones. Es más barato y consume más.

Precio	106.900 €
Longitud	4,84 metros
Consumo	8,8 l/100km
0 a 100 km/h	4,4 seg.



PORSCHE PANAMERA 4 E-HYBRID 462 CV

Otro híbrido enchufable capaz de rodar 50 kilómetros en eléctrico. También presenta tracción total, cambio de ocho relaciones y alcanza los 278 km/h.

Precio	112.584 €
Longitud	5,05 metros
Consumo	2,5 l/100km
0 a 100 km/h	4,6 seg.

y el cambio que el tacto de los frenos –las distancias registradas tampoco batan récords, como los 54 metros que necesita para detenerse desde 120 km/h–, mientras que el consumo es una montaña rusa en función de la conducción: 'de carreras' asusta con 18 litros en el ordenador, pero a 90 km/h se conforma con 6,2, y de media, siendo cuidadosos, baja incluso de los 8,0 litros reales.

En otro orden de cosas, nada que objetar a la presentación y a la calidad del interior, premium y en la onda de lo que se paga. Delante iremos como reyes, aunque no nos convence del todo la intuición del asistente Remote Touch

Controller de la consola central. Y detrás, los reyes serán únicamente los niños, porque es un 2+2 plazas puro y duro, y viajaremos con lo justo porque el maletero es más bien una guantera grande, con sus 172 litros.

Por último, el equipamiento también reconforta, con detalles como un Head-up Display, faros Full Led, asientos eléctricos, ventilados y calefactados, sistema multimedia Lexus Premium Navigation, cámara trasera, mantenimiento de carril, control de crucero adaptativo y del ángulo muerto, alerta de tráfico cruzado en la zaga, reconocimiento de señales o un increíble equipo de sonido Mark Levinson...



EQUIPA EL CONTROL DE TRACCIÓN INTELLIGRIP, QUE MEJORA LA MOTRICIDAD EN FIRME DESLIZANTE, Y HABRÁ TAMBIÉN UNA VERSIÓN 4X4

Volver a empezar



▲ Con el acabado Lounge, la zona trasera incluye cuatro asientos individuales. Con los sistemas Multimedia y Multimedia Navi, el salpicadero está presidido por una pantalla táctil de 7 pulgadas, siempre con integración del teléfono móvil a través de Apple carPlay y Android Auto.



◀ A principios de 2021, la marca alemana ampliará la gama con una versión totalmente eléctrica del nuevo Zafira Life.

Además, la lista de ayudas a la conducción es extensa: reconocimiento de peatones con frenado automático de emergencia hasta 30 km/h, control de crucero inteligente –funciona desde 20 km/h–, asistente de mantenimiento de carril, alerta por somnolencia, luz de carretera automática, sistema Head-up Display, función telemática Opel Connect –con información de tráfico en tiempo real, llamadas de emergencia y servicio de asistencia en carretera–, cámara trasera, sensores de proximidad en ambos paragolpes...



de este primer trimestre, mejora la motricidad en suelo resbaladizo gracias al control de tracción IntelliGrip, pero también contará con una versión de tracción total, dotada del sistema 4x4 de Dangel.

El segmento monovolumen nació en su día como evolución de las antiguas furgonetas destinadas a pasajeros. Y es curioso que Opel retorne a los orígenes en la cuarta entrega del Zafira, que deriva de un modelo comercial de PSA y Toyota. Como curioso es que ello suponga, sobre todo, ventajas.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

En el Salón del Automóvil de Bruselas, que abre el 18 de enero, Opel presentará la cuarta generación del Zafira, bautizada Zafira Life y que toma como base el proyecto conjunto de PSA y Toyota que dió lugar en 2016 a Citroën SpaceTourer, Peugeot Traveller y Toyota Proace Verso, tres racionales vehículos polivalentes destinados al transporte de pasajeros –las variantes comerciales se llaman, respectivamente, Jumpy, Expert y Proace– que brillan por su seguridad y comportamiento, su amplitud y su versatilidad.

Y Opel, componente ya de pleno derecho de PSA, lo ha tenido fácil para crear su nuevo Zafira; decisión que puede extrañar inicialmente –supo-

no pasar de un monovolumen ‘tradicional’ a un vehículo más ‘profesional’– pero que aporta indudables ventajas prácticas. La primera, por ejemplo, disfrutar –como sus ‘hermanos’ de proyecto– de tres tallas de carrocería: la S, de 4,60 metros; la M, de 4,95 metros, y la L, de 5,30. Y sea cual sea la opción elegida podremos solicitarla hasta con nueve plazas, notable aforo para un vehículo que se moverá bien en tráfico urbano, pues su altura no alcanza los 190 centímetros –eso nos da acceso a casi todos los aparcamientos subterráneos– y presume, en el caso de la versión S, de un diámetro de giro de 11,3 metros.

La variante M, con batalla de 3,28 metros –35 centímetros más–, disfruta de mayor espacio para las piernas en las

plazas traseras, mientras que la máxima capacidad interior se logra en el Zafira Life L, que puede transportar objetos de hasta 3,50 metros gracias al respaldo abatible del pasajero delantero.

Aunque la amplitud de maletero ya es virtud incluso en la versión compacta, pues plegando la tercera fila del Zafira Life se consiguen 1.500 litros de volumen –medidos hasta el techo–, y hasta 3.397 litros si eliminamos los asientos, fáciles de quitar y poner.

El lujoso acabado Lounge, disponible para la carrocería L, ofrece asientos delanteros con calefacción y masaje, más cuatro asientos individuales –tapizados en cuero y móviles– en la parte posterior, cada uno con una banqueta de 48 centímetros de ancho. Los



pasajeros de esa zona podrán situarse enfrentados, dispondrán de una mesa plegable móvil y podrán recargar sus teléfonos utilizando el enchufe de 230 V.

El Zafira Life, del que ya se admitirán pedidos a lo largo

LA HISTORIA DEL ZAFIRA En busca de la máxima versatilidad

El éxito del Renault Scénic tras su lanzamiento en 1995 animó a otras marcas a desarrollar familiares monovolumen compactos –el público europeo los prefería a los enormes ‘van’ de inspiración americana–; aunque Opel decidió ir un paso más allá, creando un Zafira cuyo tamaño a caballo entre unos y otros –4,32 metros de largo– permitía ofrecer siete plazas. Mostrado primero como ‘concept’ en 1997, dos años después iniciaba su comercialización con argumentos como

el sistema Flex7, que lograba una modularidad interior desconocida hasta entonces, pues permitía ocultar los dos asientos de la tercera fila cuando no se usaban. Tuvo una versión OPC con 200 CV, cifra que superó –240 CV– la variante OPC de la segunda generación, nacida en 2005 con 4,47 metros de longitud y que optimizó su Flex7 con una segunda fila de tres plazas ocultables. El Zafira Tourer, tercero de la saga, llega en 2011 con una longitud aún mayor: 4,66 metros.



▲ El primer Zafira, desarrollado por Porsche Engineering, usaba la plataforma del Astra y relevó al efímero Sintra, de mayor talla y basado en modelos americanos de GM. El segundo estaba basado ya en la siguiente generación del Astra; y el tercero –Zafira Tourer–, en Astra e Insignia.

la frase

Miguel Arias Cañete. Comisario europeo de Acción por el Clima y Energía



«Cada euro invertido en eficiencia energética y renovables nos proporciona dos euros de ahorro en sanidad. Esto significa cientos de miles de millones de euros cada año en Europa».

en breve

► **ELLI, NUEVA MARCA DE VW.** - Camino de convertirse en proveedor líder de movilidad sostenible, el grupo alemán ha creado una nueva empresa, que suministrará ofertas energéticas de fuentes de energía renovable y soluciones de carga inteligentes para coches eléctricos, tanto para clientes particulares como para empresas.

► **APUESTA POR EL CAUCHO DE DIENTE DE LEÓN.** - Continental ha invertido 35 millones de euros en un laboratorio de investigación que se centrará en el diente de león ruso, como alternativa al caucho natural convencional. La investigación permitirá introducir el caucho de diente de león en la producción en serie dentro de diez años.

► **APOYO AL CONTRATO DE RELEVO.** - El Gobierno ha escuchado a la industria de la automoción relanzando el contrato de relevo «herramienta fundamental para el mantenimiento del empleo y rejuvenecimiento de la plantilla de la industria de la automoción», asegura Anfac.

el puntazo

«No ocupes el sitio que no te corresponde», campaña que fomenta el respeto a las plazas para discapacitados.

La falta de respeto con las plazas reservadas a discapacitados ha llevado a la DGT ha lanzar una campaña para acabar con esas situaciones de impotencia a las que, con demasiada frecuencia, se enfrentan los conductores con movilidad reducida. Para llamar la atención sobre esa transgresión, Tráfico recurre a situaciones impensables en la vida cotidiana, como que otros ocupen «un momento» la mesa que tenemos reservada o el lugar que figura en nuestras entradas. Coyunturas similares a las que viven a diario personas con discapacidad al intentar utilizar una plaza señalizada para ellos.

la cifra

517.600

vehículos ha comercializado Seat en 2018, cifra que supera en 2.800 unidades el récord del año 2000. La clave: crecimiento de dos dígitos en los cinco grandes mercados europeos y las mejores ventas de su historia en Alemania, Reino Unido, Austria, Suiza, Israel y Marruecos.



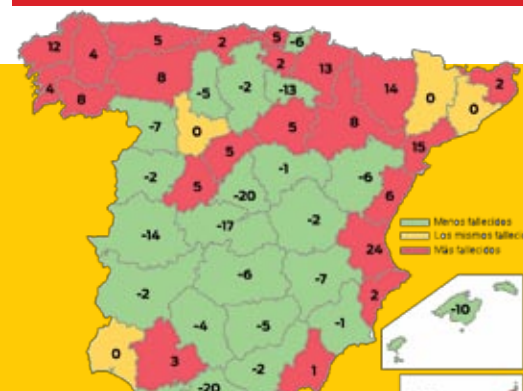
BALANCE DE LA MORTALIDAD EN CARRETERA EN 2018

La siniestralidad invierte la tendencia

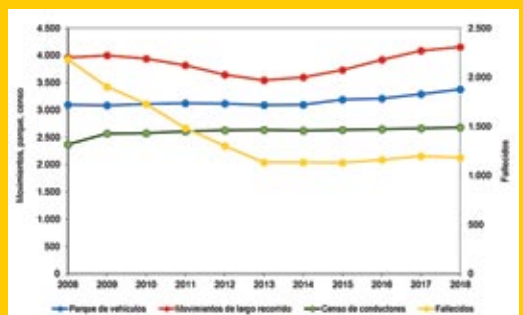
La negras perspectivas de finales de verano se convertían en un rayo de esperanza al cierre de 2018, cuando el alza de la siniestralidad de los últimos dos años revertía a un balance negativo. De hecho, los 24 muertos más que en 2017 acumulados en los ocho primeros meses de 2018, tras un verano atroz en el que perdían la vida 256 personas, pasaban a ser -18 al cierre del año, gracias a la notable reducción conseguida en el último trimestre, con cuarenta fallecidos menos que en esos cuatro meses del

ejercicio anterior. Reducción con la que «contaba» el director general de Tráfico Pere Navarro que, en su primera comparecencia tras volver a coger las riendas de la DGT, expresaba la esperanza de poder remontar el +3% acumulado hasta agosto, por haber tenido un octubre de 2017 «especialmente nefasto», que no se debería repetir —con 124 víctimas, fue el peor desde 2010—. Sin embargo, pese a ese atisbo de esperanza «que podría indicar que estamos ante un punto de inflexión y cambio de tendencia»,

según apuntaba el ministro de Interior Grande-Marlaska en la presentación del balance anual, 1.180 muertos son demasiados. La cifra corresponde a los fallecidos en las carreteras españolas en 2018 en las 24 horas siguientes de producirse uno de los 1.072 siniestros mortales registrados (+0,7%), en los que también hubo 4.515 personas hospitalizadas (-7,6% sobre 2017). Descensos conseguidos cuando los desplazamientos han aumentado un 2%, el parque de vehículos ha crecido un 3% y el



Distribución territorial
Valencia (24), Tarragona (13), Navarra (13) y Coruña (12) colocan a Comunidad Valenciana (32), Galicia (28), Cataluña (17) y Navarra (13) con mayores incrementos autonómicos.



Evolución histórica
(En el gráfico los movimientos se expresan en 10.000, el parque en 1.000 vehículos y el censo en 1.000 conductores).



Año irregular
El cambio de tendencia en el último trimestre permite cerrar el año con menos muertos en carretera en las 24 horas siguientes al accidente.

VEHÍCULOS Y FALLECIDOS DE 2009 A 2018

	Parque	Muertos
2009	30.855.969	1.903
2010	31.086.035	1.729
2011	31.269.081	1.484
2012	31.203.203	1.301
2013	30.916.836	1.134
2014	31.039.801	1.132
2015	31.389.683	1.131
2016	32.106.520	1.161
2017	32.929.004	1.198
2018	33.754.036*	1.180

*A 31 de octubre

CRECE EL NÚMERO DE MUERTOS VULNERABLES

	2017	2018	17/18 %
Peatón	91	135	44
Bicicleta	43	36	-7
Ciclomotor	20	30	10
Motocicleta	242	211	-31
Vulnerables	396	412	16
Turismo	649	594	-55
Furgoneta	75	64	-11
Camión hasta 3.500 kg	6	9	3
Camión más 3.500 kg	47	52	5
Autobús	2	11	9
Otro vehículo	23	38	15

CONDUCTOR Y MAYOR DE 65 AÑOS, COLECTIVO VULNERABLE

	2017	2018	18/17
Hasta 14 años	21	13	-8
De 15 a 24 años	141	148	7
De 25 a 34 años	227	187	-40
De 35 a 44 años	226	208	-18
De 45 a 54 años	217	225	8
De 55 a 64 años	179	140	-39
De 65 y más	181	249	68
Desconocido	6	10	4
Total	1.198	1.180	-18
Edad media	44,9	47,0	-

COMPARATIVA POR MESES

	2017	2018	17/18 %
Enero	74	89	15
Febrero	88	85	-3
Marzo	90	82	-8
Abril	91	76	-15
Mayo	84	95	11
Junio	123	114	-9
Julio	121	127	6
Agosto	104	129	25
Septiembre	108	96	-12
Octubre	123	99	-24
Noviembre	99	89	-10
Diciembre	93	99	6

El promedio diario de fallecidos en 2018 ha sido de 3,2.

censo de conductores lo ha hecho en un 1%. La disección de los datos de 2018 refleja que las carreteras convencionales se siguen anotando casi tres de cada cuatro muertos (877 en 2018), aunque hay que destacar que son 41 menos que en 2017, mientras que en las vías de alta capacidad los fallecidos (318) aumentan (+8,2%), siendo 49 de ellos peato-

nes. También se confirma el incremento de muertes entre los más vulnerables, destacando especialmente la siniestralidad mortal de los peatones. Por contra, se aprecia una notable reducción en usuarios de motos y turismos fallecidos. En la distribución por edades, la preocupación se centra en los que han cumplido los 65 años, franja que se anota 68

muertos más y en la que el 60% de los 249 fallecidos eran conductores. Por territorios, los muertos en carretera se reducen dos dígitos sobre 2017 en Castilla-La Mancha (-33), Andalucía (-30), Madrid (-20), Extremadura (-16), La Rioja (-13) y Baleares (-10). Por contra, aumentan en Comunidad Valenciana (32), Galicia (28), Cataluña (17) y Navarra (13).

Amaxofobia

El miedo a conducir afecta a uno de cada tres conductores

La actualización de los datos sobre el miedo a coger el volante coloca en más del 28 por ciento los automovilistas que sufren ese trastorno conocido como amaxofobia; entre ellos hay un 7% con tal nivel de pánico que les imposibilita conducir. El estudio realizado por la Fundación CEA apunta que no todas las personas que sienten ese miedo han sufrido un accidente de tráfico, colocando los cuadros de ansiedad como causa principal en el cada vez mayor número de personas que se ven afectadas por una alteración, que sufren casi a partes iguales hombres y mujeres (45 y 55% de los casos, respectivamente), concluye el estudio. Con psicólogos especializados en amaxofobia y cursos gratuitos diseñados para hacerle frente, Skoda y la Fundación Cea apoyan a los aquejados por esa fobia, «que se vive en silencio y con mucha incompreensión», aseguran los expertos.



res, sin mención especial a los 7.400 trabajadores de Almussafes; el presidente de la división europea, Steven Armstrong, confirmó continuidad y nuevas versiones de Mondeo, S-Max y Galaxy, que se fabrican en España, y que a finales de año llegará la segunda generación del Kuga. Comerciales, vehículos para pasajeros e importaciones son los tres grupos de negocio que contempla la nueva estrategia en el Viejo Continente, que incluye vel cierre de la planta de Burdeos (Francia), el fin de la producción de C-MAX y Grand C-MAX en Saarlouis (Alemania), la reconsideración de la sociedad de ries-

go compartido Ford Sollers y la «consolidación» del negocio en el Reino Unido. Alcanzar la rentabilidad del 6% prevista también pasa por una gama mas sencilla y enfocada a modelos más rentables, eléctricos, opciones híbridas en todos los modelos y alianzas con otras marcas, como la que se negocia con Volkswagen AG para crecer en comerciales. Al anuncio de los despidos en la multinacional se une la intención de Jaguar Land Rover de suprimir 4.500 puestos de trabajo, para afianzar un «crecimiento sostenible a largo plazo», que se sumarán a los 1.500 despidos de 2018.

Mitsubishi Apuesta por los eléctricos en Europa

En la reorganización emprendida por el fabricante japonés para fortalecer su organización en Europa

destaca la creación de una división específica para el Vehículo Eléctrico. La intención es reforzar su apuesta por esta tecnología, tras el liderazgo alcanzado por el Outlander PHEV, el primer SUV híbrido enchufable del mercado, y estar preparados

para el lanzamiento de su próxima y amplia gama de todocaminos electrificados en un mercado «que marca el paso en normativa, calidad, tecnología y diseño», apunta Guillaume Cartier, vicepresidente de ventas y marketing de Mitsubishi Motors.

Hyundai Cascada tecnológica

Junto al sistema que facilita la movilidad a los conductores con problemas de audición, convirtiendo los sonidos en avisos táctiles y visuales fáciles de



interpretar, Hyundai Motor ha desvelado la primera tecnología inteligente de huellas dactilares para vehículos. La estrenará el nuevo Santa Fe y, además de permitir desbloquear y arrancar el vehículo sin usar las llaves, lo adapta a las preferencias del

conductor. Otra innovación desarrollada por la compañía coreana es el Sistema Automatizado de Valet Parking (AVPS), que dirige el coche eléctrico a una estación de carga inalámbrica y lo reubica en una plaza libre una vez se ha cargado.

Empleo Despidos en el sector

Junto al anuncio de la transformación de su negocio en Europa, Ford avanza un plan de recortes en sus plantas europeas que afectará a miles de trabajado-

DEPORTE



ALFA ROMEO, CON EL BETIS

Alfa Romeo ha renovado su acuerdo con el Real Betis convirtiéndose en uno de los principales patrocinadores del club andaluz para esta temporada. Los jugadores lucirán el logotipo de la marca en sus camisetas de entrenamiento, tanto en los equipos masculinos como femeninos y también en la división de baloncesto. Además, la plantilla y el cuerpo técnico disfrutarán de la cesión de una flota de vehículos de la marca para sus desplazamientos, entre los que destaca el modelo Giulia.

ATENTOS A...

DEL 6 AL 10 DE FEBRERO

Citroën arranca la celebración de su centenario con una exposición en el Retromobile de París de 30 modelos icónicos: 10 vehículos de serie, 10 concept cars y 10 modelos de competición.



PATINETE GOTRAX

UN REGALO A LA ÚLTIMA

Las rebajas ya están aquí y nos brindan una buena oportunidad para darnos algún capricho. Si en tu lista de deseos figura la idea de tener un patinete eléctrico, Gotrax es la opción que estabas

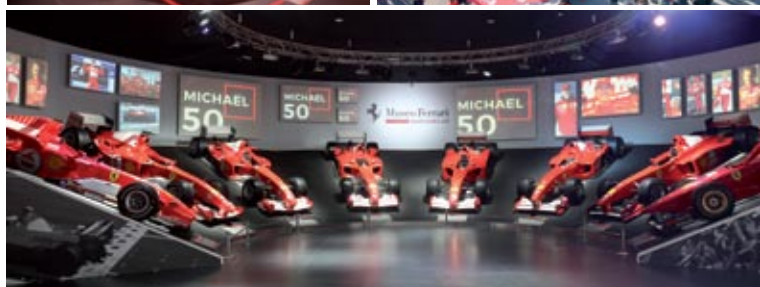


buscando. Está dotado de ruedas macizas que no se pinchan, puede rodar a 25 km/h, tiene 20 km de autonomía y doble sistema de freno. Se vende en El Corte Inglés (359 euros).

EXPOSICIÓN



La muestra del Museo Ferrari también acoge algunos de los modelos de calle de la marca que Schumacher ayudó a desarrollar.



En la exposición se pueden ver algunos de los monoplazas más importantes de Ferrari pilotados Michael Schumacher en sus once años con la Scuderia.

FERRARI HOMENAJEA A SCHUMACHER POR SUS 50 AÑOS

'Michael 50' es el título de la exposición con la que Ferrari rinde homenaje a su piloto más laureado, Michael Schumacher. Con motivo de su 50 cumpleaños, la marca ha organizado en el museo de Maranello una exposición que reúne algunos de los monoplazas que pilotó el

alemán, que se proclamó siete veces campeón del mundo de F1 y logró 91 victorias y 155 podios a lo largo de su carrera.

Entre los monoplazas destacan el F310 de 1996 con el que ganó tres Grandes Premios en su primera temporada, el F399 con el que conquistó el título de

Constructores en 1999 o el 248 F1 de 2006 con el que triunfó en su última carrera con Ferrari.

La muestra cuenta también con vehículos de calle, como el 430 Scuderia (2007) y el Ferrari California (2008) que el piloto ayudó a desarrollar al finalizar su carrera.

UN OPEL CAPICÚA

Opel acaba de fabricar en Rüsselsheim, Alemania, la unidad número 1.111.111 del Opel Insignia. La berlina alemana, que se encuentra en su segunda generación, se lanzó al mercado en 2008.

TENIS

RAFA NADAL ENTREGA LA FLOTA DE KIA EN EL OPEN DE AUSTRALIA

El tenista español Rafa Nadal, embajador mundial de la marca Kia, ha sido el encargado de entregar a la organización del Open de Australia de tenis los vehículos Kia que servirán para el traslado de jugadores, jueces y celebridades durante las dos semanas que dura el torneo. En total, la marca



EL DISEÑO GANADOR SE HARÁ REALIDAD

¿QUÉ LEXUS LC 500 TE GUSTA?

¿Quieres participar en el diseño de un exclusivo Lexus LC? La marca ha puesto en marcha en sus redes sociales el concurso 'Art Car-LC 500h', en el que propone a sus seguidores elegir un diseño que se materializará en un modelo real.

Se puede elegir entre cuatro diseños inspirados en estilos y técnicas de fa-

bricación japonesas. El primero está basado en las flores japonesas y la acuarela. El segundo representa el arte de coser a mano de los sashiko. La fluidez y velocidad de los trazos de la pintura inspiran el tercero y el cuarto se basa en una madera japonesa llamada Shimamoku. La propuesta ganadora se conocerá a final de mes.



Se puede elegir entre cuatro diseños basados en elementos japoneses.



Lexus propone en sus redes sociales elegir un diseño para el LC 500.

UN PROTOTIPO PARA AYUDAR EN RESCATES

ELEVATE: EL COCHE ROBOT DE HYUNDAI

Puede circular como un coche, caminar a cuatro patas y escalar paredes. Así es Elevate, el último vehículo que Hyundai ha presentado en el CES de Las Vegas.

El sector del automóvil ha estado muy presente en la Feria de Electrónica de Consumo (CES) de Las Vegas mostrando sus últimas innovaciones. Hyundai, por ejemplo, ha sorprendido con un prototipo denominado Elevate, que combina la tecnología de los coches eléctricos y los robots y está pensado para ayudar a

los equipos de rescate a llegar a los lugares más remotos. Este vehículo se mantiene siempre nivelado y, además de circular como un coche normal, puede moverse en cualquier dirección al igual que harían mamíferos y reptiles, escalar paredes, superar zanjas, caminar a casi 5 km/h en terrenos irregulares, etc.



El Hyundai Elevate está compuesto por una plataforma a la que se pueden acoplar diferentes cabinas según el uso que se quiera dar al vehículo. Puede circular, caminar y trepar.



“BP Ultimate te lleva más lejos.”

Los carburantes BP con tecnología ACTIVE ayudan a limpiar tu motor y te dan hasta 56 Km* más por depósito.

bp Ultimate con tecnología ACTIVE

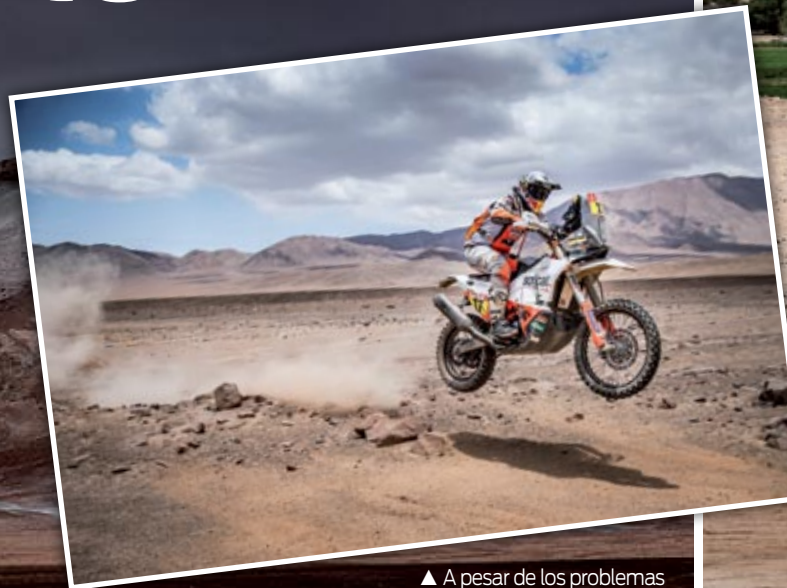
*El beneficio se logra con el tiempo y puede variar debido a distintos factores. Más información en bpultimalevasmaslejos.com



TOYOTA Y MINI LUCHARÁN POR EL TRIUNFO EN UN DAKAR CORTO PERO DE DUREZA EXTREMA, PUES NO ES DE FIAR NI EL 'ROAD BOOK'

La primera, en la frente

La primera semana del Dakar peruano confirmó los augurios de sus organizadores, quienes anticipaban que su extremada dureza se verá superada en la que podría ser la última edición en Sudamérica. En la categoría de coches todos los españoles sufrieron las exigencias de la carrera.



▲ A pesar de los problemas físicos previos, Laia Sanz está haciendo una magnífica carrera, aspirando a meterse entre los 15 primeros de la clasificación de motos.



▲▲ Sobre estas líneas, y de arriba abajo, Joan Font con su Can-Am Maverick X3 XDS; Isidre Esteve y su copiloto Txema Villalobos con el prototipo BV6 –en la sexta etapa fueron golpeados por otro vehículo mientras trataban de salir de una duna y perdieron dos horas–; y el camión Man del Epsilon Team.

Jabier Rubio | jrubio@motor16.com

“Ha sido una primera semana muy intensa con mucha acción para todos, en todas las categorías. Han pasado muchas cosas. También teníamos un ganador diferente cada día. No se decide nada. Todo puede cambiar en el liderazgo de la carrera”. Ettiene Lavigne, director del Dakar, avisó meses antes del comienzo de la presente edición: “será una

de las ediciones más dura de la historia”.

La caída durante el pasado año de Bolivia y Argentina dejó a los organizadores del Dakar en una complicada situación. Perú salvó los muebles, y para atraer a participantes se diseñó un recorrido singular. Dunas y terrenos de orografía especialmente complicada que concentraran en menos días y kilometraje esa dureza que anticipaba La-

vigne. La primera semana parece que dio la razón.

“Ha sido increíblemente difícil” corroboraba Sam Sunderland, el piloto británico de motos que ganaba en su categoría hace dos años, “con la ruta de diez días y solo un país, mucha gente dijo: ‘Vamos, debería ser más larga y difícil’, pero puedo asegurarte que han sido los cinco días más difíciles de mi vida. Estoy seguro que tenemos mucho

más por venir”. Que le pregunten a Joan Barreda, que en la tercera jornada se quedaba fuera del Dakar. El castellonense tendrá que esperar un año más.

La primera semana fue pródiga en incidentes para prácticamente todos los protagonistas, algunos de mayor gravedad que otros. No suele ser frecuente ver al veterano Stephane Peterhansel perder en tres ocasiones diferentes

(también el día después de la jornada de descanso) más de veinte minutos. El fiable Giniel de Villiers (ocho podios y una victoria en su trayectoria) ya quedó eliminado el tercer día. Loeb pinchó tres veces en una cuarta jornada y llegó a tuitear que se planteaba “qué estamos haciendo aquí”. Ted Brinke, el holandés de Toyota se perdió el tercer día y volcó al día después. La pérdida de rumbo y los difi-

les obstáculos naturales de un complicado recorrido fueron recurrentes en la primera semana. Y Carlos Sainz, una de sus primeras víctimas.

El ganador de la pasada edición vivió una suerte diametralmente opuesta a la de Nani Roma el año anterior. El catalán tuvo que marcharse a casa tras un accidente en la tercera jornada que le dejó tocado físicamente. Tras sortear todos los problemas

imaginables el año anterior, el madrileño se quedó sin opciones también el tercer día. Así es el Dakar.

“Sin duda está siendo un Dakar diferente para mí, nunca había tenido tantos problemas”, resumía Sainz al término de la primera semana después de su avería mecánica fruto de una zanja no señalizada”. El español se quedó corto en comparación con Daniel Elena, copiloto de

Sebastian Loeb. Abriendo pista, el francés perdió cuarenta minutos por un error en el “road book” muy criticado por los participantes. Incluso el monegasco quiso dejar el Dakar antes de llegar a Arequipa y tuvo que ser convencido por su compañero para que no le dejara en la estacada. La marcha de Marc Coma de la dirección de carrera parece que también tuvo sus consecuencias en la organi-



AL CIERRE DE ESTA INFORMACIÓN NANI ROMA ERA LA ÚNICA OPCIÓN ESPAÑOLA CON POSIBILIDADES DE LUCHAR POR LA VICTORIA



◀ Cristina Gutiérrez sobrevivió a la dura primera semana, a pesar de la rotura de dos radiadores en su Mitsubishi Eclipse.



▶ Arriba, Carlos Sainz con su buggy Mini, afectado por más problemas mecánicos de los esperados y que sigue en carrera ya sin posibilidad alguna. Junto a estas líneas, el SsangYong de Fuertes, y más a la izquierda, el Toyota de Al-Attiyah.

zación de esta prueba. Sainz también sufrió las consecuencias del cuestionado libro de ruta. “Encontramos un agujero que no estaba marcado en el roadbook y se acabó todo para mí. Quedaban todavía muchos días en ese momento y en las jornadas 4 y 5 pensaba ir recuperando. Pero la verdad es que día tras día hemos ido encontrando problemas”. Intentando remontar y a la estela de camiones y vehículos más lentos, Sainz perdió otros cuarenta antes de la jornada de descanso. Se había retirado tan solo unos metros de la pista envuelto en una nube de ‘fesh fesh’. Incidentes similares -como Peterhansel- no eran tan frecuentes en otras ediciones entre los favoritos, como corroboraba el español. “Nunca me había pasado una cosa de este tipo, pero el Dakar cada año es diferente y se aprenden cosas”.

Desde los primeros días los

buggies de Mini confirmaron que todavía no están preparados para luchar por la victoria cuando de fiabilidad se trata. “Aunque la diferencia de velocidad del Mini con el coche del año pasado es brutal, aún tenemos pequeñas cositas, errores de juventud que hacen que todo no vaya perfecto, algo que ya sabíamos. Hay detalles, como el sistema de inflado y desinflado de las ruedas, que vamos mejorando, pero que con dos ruedas motrices es fundamental”. Sainz también decidió seguir para ayudar al equipo como muestra de su compromiso con el equipo y consigo mismo: “Pensé en retirarme, pero no sería yo mismo si hago algo así. Quiero demostrar a todo el mundo que estoy aquí, que estoy comprometido con la carrera, conmigo mismo”. Para Sainz, el objetivo era ya entrar entre los diez primeros y “ganar alguna etapa”. La cruz

de 2018 es la cara de 2019 para Nani Roma, que al término de la primera semana quedaba como única opción española para luchar por el triunfo. “Tenemos que hacer un Dakar individual y egoísta. Va a ser un Dakar de entender mucho la carrera, que va a costar. El año pasado, los cuatro días de Perú pasaron factura y nos quedamos la mitad fuera. Tenemos que hacer nuestra carrera”, anunciaba Roma antes de empezar. Y lo cumplió a la perfección durante la primera semana. Incluso fue más allá. Porque en la segunda jornada de las especiales maratón que llevaban al descanso de Arequipa, Roma sacó a Peterhansel del ‘fesh fesh’. El francés perdió casi media hora, pero allí pudo terminar su Dakar de no ser por el catalán. “Me he encontrado a Stephane en el fesh-fesh y lo he sacado. Estaba en la mierda, pero aparte de competidores, so-

mos compañeros y he hecho lo que me hubiese gustado que me hicieran a mí. Es el espíritu de esta carrera, lo he decidido con Alex, creímos que era lo correcto”. Quién sabe las consecuencias de su gesto para la carrera. “El coche estaba totalmente atrapado, no había forma de salir hasta que recibimos la ayuda de Nani Roma. Normalmente ese no es su trabajo, no tiene por qué pararse, lo siento mucho por él porque también ha perdido tiempo. Le dije que quizá no era una buena idea que se parase, pero aún así lo hizo. Fue un gesto muy bonito de su parte”. Roma afrontaba la segunda semana con veinticuatro minutos por detrás del líder, Nasser Al Attiyah, aunque perdía casi cuarenta minutos en el primer día de la segunda. Sin embargo, seguía aspirando al podio. Los organizadores avisaban que la dureza de la última será superior, por lo que

las opciones de Roma seguían totalmente abiertas. El resto de la caravana española en coches también mantenía un buen número de supervivientes para la segunda jornada. A pesar de algunos problemas durante la primera, Isidre Esteve volvía a hacer valer su veteranía y llegaba a Arequipa en la vigésimo tercera posición, con opciones para lograr su objetivo de terminar entre los quince primeros de la general en Lima. “En general estamos satisfechos con nuestra primera mitad del Dakar” resumía Esteve, quien compite con el hándicap y la presión de no poder quedarse atrapado en la arena ya que solo puede contar con la ayuda de su copiloto Txema Villalobos para poder salir. Todavía quedan muchos obstáculos por superar y seguro que van a suceder muchas cosas. “Confiemos en mantener nuestro ritmo y pasar las etapas sin grandes con-

tratiempos”. Dos puestos por detrás del catalán rodaba el televisivo Jesús Calleja al llegar al día de descanso. El leonés, autor de una magnífica carrera con su Toyota en la primera oportunidad con una montura competitiva y apoyado por la potente estructura de Overdrive, llegó a ser el tercer español en la clasificación al término de la primera etapa maratón. Sin embargo, una duna mal encarada provocó un accidente en el arranque de la segunda semana y dejó a Calleja fuera de la prueba. También Cristina Gutiérrez y Oscar Fuertes sobrevivieron a la dura primera semana peruana, en los puestos treinta y ocho y treinta y nueve respectivamente. Lástima que la burgalesa perdiera dos horas en la segunda parte de la etapa maratón por la rotura de dos radiadores en su Mitsubishi Eclipse cuando estaba en camino de terminar entre

los veinticinco primeros de la general y sin incidentes en los cuatro primeros días. Pero su ritmo durante la primera semana confirmaba sus opciones para entrar en Lima entre los veinticinco primeros, el objetivo de su tercera participación en el Dakar. “Las expectativas que teníamos se han cumplido. El rally es incluso más difícil que el año pasado”, afirmaba Oscar Fuertes y Diego Vallejo, a quienes los problemas en las primeras etapas en su SsangYong Rexton llevaron a rodar tras el polvo de monturas más lentas. Incluso sobrevivieron en la última etapa maratón al ‘fesh fesh’ sin la luna delantera, rota por una piedra lanzada por un camión. “El coche se tendría que haber roto mil veces, porque pasamos por algún sitio que hay que verlo para creerlo”, añadía su copiloto Vallejo. “Cuando abrieron el filtro de aire salieron

como dos kilos de fesh-fesh, lo cual da una idea de lo que está sufriendo el coche y nosotros también”. En la categoría “Side by Side” destacó también la actuación del ex motorista Gerard Farrés, que en su primera participación en cuatro ruedas llegó a rodar en segunda posición de la categoría al término de la tercera etapa, aunque en Arequipa ocupaba la cuarta posición, con una reclamación pendiente de recibir respuesta, aunque con todas las opciones de podio abiertas para la segunda semana. De hecho, en la primera etapa de la segunda semana se colocó líder de la categoría. Puede que la actual sea la última edición del Dakar en Sudamérica. Se rumorea incluso un retorno a Africa. Si todo fuera así, no abandonaríamos estos territorios sin dejar huella en la historia de la prueba.

saber comprar y vender

LA INFORMACIÓN MÁS COMPLETA PARA EL USUARIO DEL MUNDO DEL AUTOMÓVIL

Síguenos en...

PÁGINAS REALIZADAS CON LA COLABORACIÓN DE dealerBest

EL MERCADO ESPAÑOL EN 2018

Seat cierra 2018 como líder del mercado y por encima de 100.000 unidades, cifra de tres dígitos en la que sólo la acompaña Volkswagen.



SEAT CIERRA EL AÑO COMO LÍDER, Y LEÓN E IBIZA SON LOS COCHES MÁS VENDIDOS

Pese a un último e inusual cuatrimestre a la baja, el mercado español ha cerrado 2018 con 1.321.438 turismos y vehículos todoterreno vendidos, un crecimiento del 7% «que no es un mal dato», apunta Raúl Morales, el director de comunicación de Faconauto (concesionarios), a quien no deja de preocupar el clima negativo que rodea la automoción y nos coloca «ante un 2019 teñido de incertidumbre e influenciado por posibles

cambios normativos o de fiscalidad», añade. Cambios que mantendrán el mercado en negativo en el arranque del nuevo año «ya que el canal de particulares no da visos de recuperación por ahora», ahonda Germán Lópéz Madrid, el presidente de Aniacam (importadores), que considera este canal como «la gran baza que hay que jugar por ser el más rentable para las redes de concesionarios» y canalizar la mitad de las ventas.

Los Seat León e Ibiza han vuelto a ser los modelos más comprados por los españoles.



REPARTO POR SEGMENTOS

	UNIDADES	CUOTA	%18/17
URBANO	55.133	4,2%	5,0%
UTILITARIO	289.413	21,9%	0,0%
COMPACTO	272.740	20,6%	-0,4%
MEDIO	61.287	4,6%	-17,7%
DEPORTIVO	2.726	0,2%	-7,2%
GRANDE	8.661	0,7%	-10,5%
PREMIUM	2.068	0,2	16,0
MONVOL. PEQUEÑO	67.943	5,1%	-10,7%
MONVOL. GRANDE	7.753	0,6%	-23,4%
SUV PEQUEÑO	196.641	14,9%	35,3%
SUV MEDIO	288.870	21,9%	20,6%
SUV GRANDE	54.873	4,2%	19,9%
SUV PREMIUM	7.929	0,6%	-4,9%
TODOTERRENO	4.982	0,4%	5,2%

Pero volviendo al ejercicio que acaba de terminar, ha sido un año excelente para Seat, que se coloca como la marca más vendida y tiene, de nuevo, a León e Ibiza como los modelos más matriculados; su popular compacto mantiene la segunda plaza por apenas un centenar de unidades frente a Nis-

44 MODELOS SUPERAN LAS 10.000 UNIDADES

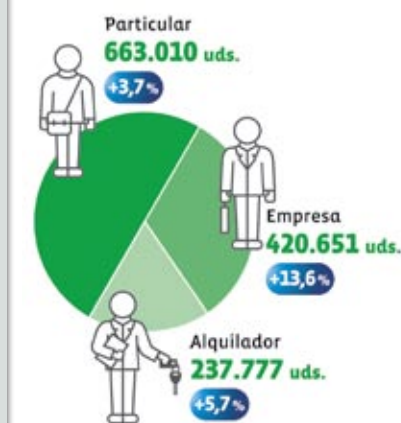
SEAT LEÓN	34.897
SEAT IBIZA	31.392
NISSAN QASHQAI	31.287
DACIA SANDERO	31.130
RENAULT MÉGANE	29.082
RENAULT CLIO	28.859
VOLKSWAGEN POLO	28.173
VOLKSWAGEN GOLF	27.090
CITROËN C4	26.193
PEUGEOT 3008	22.870
OPEL CORSA	22.843
PEUGEOT 2008	22.664
FIAT 500	22.587
CITROËN C3	20.759
PEUGEOT 208	20.740
PEUGEOT 308	20.413
SEAT ARONA	19.428
RENAULT CAPTUR	19.390
VOLKSWAGEN TIGUAN	19.298
HYUNDAI TUCSON	18.399
TOYOTA YARIS	17.622
TOYOTA AURIS	17.456
FORD FOCUS	16.744
SEAT ATECA	16.702
KIA SPORTAGE	16.658
TOYOTA C-HR	15.910
OPEL MOKKA X	15.874
DACIA DUSTER	13.686
OPEL ASTRA	12.805
HYUNDAI I20	12.756
FORD KUGA	12.636
RENAULT KADJAR	12.430
FIAT TIPO	12.177
MERCEDES CLASE A	12.173
CITROËN C3 AIRCROSS	11.883
BMW X1	11.861
KIA CARENS	11.672
AUDI A3	11.633
FORD FIESTA	11.577
HYUNDAI I30	10.765
HYUNDAI KONA	10.685
KIA CEED	10.550
VOLKSWAGEN T-ROC	10.404
NISSAN JUKE	10.205

33 MARCAS VENDEN MÁS DE 1.000 COCHES

	UNIDADES	%17/16
SEAT	107.328	13,6
VOLKSWAGEN	102.954	14,9
PEUGEOT	98.914	12,7
RENAULT	96.198	-5,2
OPEL	79.755	-8,2
TOYOTA	71.267	7,5
CITROËN	68.917	6,4
KIA	67.786	15,0
HYUNDAI	64.573	16,9
FORD	63.301	1,4
NISSAN	62.327	-0,1
FIAT	58.607	7,8
AUDI	55.216	0,5
MERCEDES	52.334	0,5
DACIA	51.928	11,9
BMW	49.418	1,4
SKODA	29.460	18,5
MAZDA	21.362	15,1
JEEP	17.240	103,0
VOLVO	15.866	18,0
MINI	12.713	4,8
MITSUBISHI	12.114	24,0
HONDA	8.017	-4,6
LAND ROVER	7.808	-23,4
SUZUKI	7.528	-1,9
LEXUS	7.247	18,2
SMART	6.288	5,0
ALFA ROMEO	4.723	17,0
JAGUAR	4.394	23,9
DS	4.325	17,7
SSANGYONG	3.412	-11,5
SUBARU	3.099	40,2
PORSCHE	2.253	-2,18
INFINITI	1.759	-4,9
TOTAL	1.321.438	7,0

GUÍA DEL COMPRADOR, Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en www.motor16.com/precios

REPARTO POR CANALES (IDEAUTO)



san Qashqai, tercero de la lista y líder inamovible de los crossover, cuyo resultado en diciembre –fue el más vendido– le permite ‘acosar’ al Ibiza y desplazar del podium al Dacia Sandero por poco más de 150 coches –ver cuadro de ventas por modelos–, según los datos proporcionados por fabricantes (Anfac), concesionarios (Faconauto) y vendedores (Ganvam).

DETALLE POR CARBURANTE (CUOTA EN %)

	ENE.	FEB.	MAR.	ABR.	MAY.	JUN.	JUL.	AGO.	SEP.	OCT.	NOV.	DIC.	AÑO
GASOLINA	51,7	56,4	59,3	57,5	59,0	58,0	57,6	56,2	54,2	58,5	61,3	59,4	57,5
DIÉSEL	41,8	38,2	35,9	36,7	35,3	35,5	36,0	37,4	36,7	32,8	30,5	32,3	35,8
HÍBRIDO-ELECTRICO	6,5	5,5	4,8	5,8	5,7	6,6	6,4	6,3	9,1	8,7	8,2	8,3	6,6

DISTRIBUCIÓN AUTONÓMICA

	UNIDADES	CUOTA %	%18/17
ANDALUCÍA	149.044	11,3	6,8
ARAGÓN	26.223	2,0	7,5
ASTURIAS	19.661	1,5	7,1
BALEARES	34.632	2,6	1,6
CANARIAS	63.470	4,8	5,4
CANTABRIA	11.781	0,9	9,4
CASTILLA LA MANCHA	38.237	2,9	7,3
CASTILLA Y LEÓN	38.883	2,9	2,8
CATALUÑA	185.105	14,0	-2,8
CEUTA Y MELILLA	2.404	0,2	10,9
COMUNIDAD VALENCIANA	146.194	11,1	6,7
EXTREMADURA	15.714	1,2	8,0
GALICIA	46.098	3,5	6,9
LA RIOJA	5.644	0,4	4,2
MADRID	456.130	34,5	13,2
MURCIA	27.274	2,1	2,9
NAVARRA	13.243	1,0	7,5
PAÍS VASCO	41.701	3,2	5,2

EVOLUCIÓN MES A MES (ANFAC)



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS

EL MERCADO ELECTRIFICADO (ANIACAM)

MARCA MODELO UNIDADES

ELÉCTRICOS (MÁS DE 100 MATRICULACIONES)

RENAULT	ZOE	1.422
NISSAN	LEAF	1.276
SMART	FORTWO	761
SMART	FORFOUR	698
VOLKSWAGEN	GOLF	275
HYUNDAI	KONA	222
HYUNDAI	IONIQ	205
TESLA	MODEL S	166
TESLA	MODEL X	160
KIA	SOUL	107

ELÉCTRICOS AUTONOMÍA EXTENDIDA

BMW	i3	683
-----	----	-----

HÍBRIDOS

TOYOTA	C-HR	15.704
TOYOTA	AURIS	15.466
TOYOTA	YARIS	10.715
TOYOTA	RAV4	7.982
KIA	NIRO	6.086
HYUNDAI	IONIQ	4.341
TOYOTA	PRIUS +	3.590
LEXUS	NX	3.372
LEXUS	CT	1.855
LEXUS	IS	1.049

HÍBRIDOS ENCHUFABLES (MÁS DE 200 MATRICULACIONES)

MINI	COUNTRYMAN	760
BMW	SERIE 2	467
HYUNDAI	IONIQ	290
PORSCHE	PANAMERA	270
VOLVO	XC 60	247
VOLVO	XC 90	216

En el repaso a la distribución autonómica, el único negativo del año (-2,8%) lo presenta Cataluña que es el segundo mercado del territorio nacional, tras Madrid, y sufre las secuelas de la inestabilidad política. Como también sufre la incertidumbre generada por las intenciones declaradas por el Gobierno la demanda de las mecánicas diésel, con una caída constante a lo largo del año, que ha llevado a bajar del 48,3% que suponían

SEIS PUNTOS BAJA EL DIÉSEL EN 2018 (IDEAUTO)

Gasolina (57,5%) >

Diésel (35,8%) >

Híbrido-eléctrico (6,6%) >



► El Nissan Qashqai, muy cerca de ser el segundo modelo más vendido del año, se mantiene como el crossover más matriculado.



◀ Renault Zoe entre los eléctricos y Toyota C-HR entre los híbridos, los más vendidos con esas ecológicas tecnologías.

En el caso de los híbridos el domi-

sus ventas en 2017 al 35,8% de 2018, manteniendo la progresiva pérdida de cuota, que se inició en 2014 cuando copaban el 66% del mercado.

Un reparto en el que salen beneficiados los modelos más ecológicos, que cierran 2018 con el 6,6% de las matriculaciones, tras el impulso iniciado en septiembre y a la espera del Plan VEA de incentivos a la compra de vehículos e infraestructuras de recarga, que verá la luz en las próximas semanas. El ejercicio cierra con 89.994 matriculaciones (+39,8%), de los que 13.882 fueron eléctricos y el resto híbridos, según los datos que maneja Anfac, que coloca a Madrid como la comunidad que acapara las ventas de esas tecnologías (7.727 eléctricos y 30.376 híbridos). En cuanto a la distribución de las operaciones, Renault revalida su liderazgo en el mercado español de eléctricos, copando en 2018 el 30% de ese mercado, con más de dos mil unidades comercializadas y el Zoe como el modelo más demandado; el único junto al Nissan Leaf cuyas ventas son de cuatro dígitos.

DICIEMBRE DE NUEVO A LA BAJA

El último mes del año no ha roto la tendencia negativa de los tres anteriores, cerrando por debajo de las cien mil unidades (99.291) y con un -3,5% sobre las cifras de 2017, la primera caída en diciembre desde 2012. Situación preocupante a la que se unen los cuatro meses consecutivos de reducción del último cuatrimestre de 2018, algo que tampoco veía el mercado desde hace seis años y, como apunta la directora de comunicación de Anfac (fabricantes), Noemí Navas, «sólo puede explicarse bajo la óptica de la debilidad de la demanda», especialmente en las compras de particulares, el único canal con descenso de matriculaciones (-11,2%). Las 53.841 entregas de diciembre reflejan la gran incertidumbre de los consumidores ante los cambios que pueden llegar.

EL RANKING

Marcas	Modelos
PEUGEOT 8.401	QASHQAI 2.684
VW 8.387	POLO 2.668
RENAULT 6.878	CLIO 2.538
SEAT 6.627	SANDERO 2.491
HYUNDAI 6.248	LEÓN 2.363
CITROËN 5.337	3008 2.322
OPEL 5.256	GOLF 2.189
BMW 5.194	MÉGANE 2.093
NISSAN 4.804	ZOB 1.975
DACIA 4.577	C3 1.974

FUENTE: ANIACAM

nante claro es Toyota. Constituye el 68,22% de ese mercado y coloca cuatro modelos entre los más vendidos, mientras que Mitsubishi y el Outlander son la marca y el modelo más vendidos entre los híbridos enchufables (ver cuadro). Otro gran triunfador de 2018 es Peugeot, la marca con más turismo y vehículos comerciales vendidos, tras crecer el 12,7% sobre 2017. Las 132.796 unidades comercializadas le otorgan el 8,7% del mercado, con un tercer puesto en turismo, segundo en matriculaciones de comerciales y el primero en el segmento SUV.

TOYOTA

El Yaris inaugura la familia GR-Sport

Tras el lanzamiento del Limited Edition, la marca japonesa celebra las dos décadas de su popular modelo con la inclusión del acabado Feel!! 20 aniversario como una opción más, y la variante GR-Sport, que estrena el Yaris en el mercado europeo. Asociado a la carrocería de cinco puertas y disponible con el motor de gasolina 110 e hybrid 100, el Yaris Feel!! 20 Aniversario es una opción bitono que combina plata, blanco glaciar o negro azabache con el techo gris grafito, color que distingue retrovisores, parrilla frontal y molduras laterales. Además, como en la Limited Edition, no falta el anagrama conmemorativo en asientos y salpicadero. Una campaña de 4.250 euros en el 110 y de 3.800 en el 100H deja el precio en 15.350 y 15.800 euros, respectivamente. En cuanto al Yaris GR-Sport, asociado a cinco puertas y el sistema híbrido eléctrico autorrecargable de Toyota, es la variante deportiva, que traslada lo aprendido en competición por la marca a sus coches de calle. Familia GR que inaugura el Yaris pero que pronto contará con nuevos miembros.



110Feel!! 20 Aniversario: 19.600 €
100H Feel!! 20 Aniversario: 19.600 €
10H GR-Sport: 22.400 €

Por eso, la inspiración deportiva se nota en exterior y habitáculo (asientos, volante del Yaris GRMN...) y no faltan llantas de aleación de 17 pulgadas exclusivas en negro y modificaciones de suspensión (barra estabilizadora maciza, distancia al suelo rebajada...), que refuerzan las aptitudes dinámicas y propician una respuesta excepcional. Cuenta con etiqueta ECO y una campaña de 3.800 euros, que permite conseguirlo por 18.600 euros, o por 186 euros al mes si se opta por Pay Per Drive.

SEAT

León ST Cupra R, sólo 300 unidades

Tracción integral 4Drive, cambio automático DSG de siete marchas, mejoras aerodinámicas y los 300 caballos del potente 2.0 TSI que lo impulsa asientan la exclusividad del León ST Cupra R, la edición limitada del coche más vendido en España en 2018, que sólo podrán disfrutar trescientos compradores en este mercado. Una versión 'R' que alcanza los 250 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en sólo 4,9 segundos y aumenta la velocidad de paso por

curva y la estabilidad en virajes merced a un nuevo y específico 'set up' que modifica la caída de las ruedas. Se une el control dinámico de chasis DCC, amortiguadores de firmeza variable y una Dirección Progresiva reajustada, que acentúa las sensaciones deportivas. Colores y detalles exclusivos



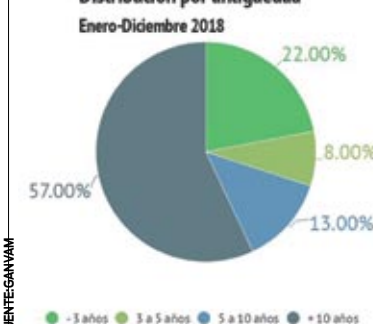
Por 54.606 €

USADOS

MÁS SEMINUEVOS EN UN MERCADO ENVEJECIDO

Si nos atenemos a las cifras del informe de Ideauto para la asociación de vendedores Ganvam, en 2018 se transfirieron 2.276.344 turismo y todoterrenos (+9,2% sobre 2017). Supone casi 15.000 unidades más que los datos proporcionados por la consultora MSI a la asociación de concesionarios Faconauto (2.100.385, +6,6%),

Distribución por antigüedad Enero-Diciembre 2018



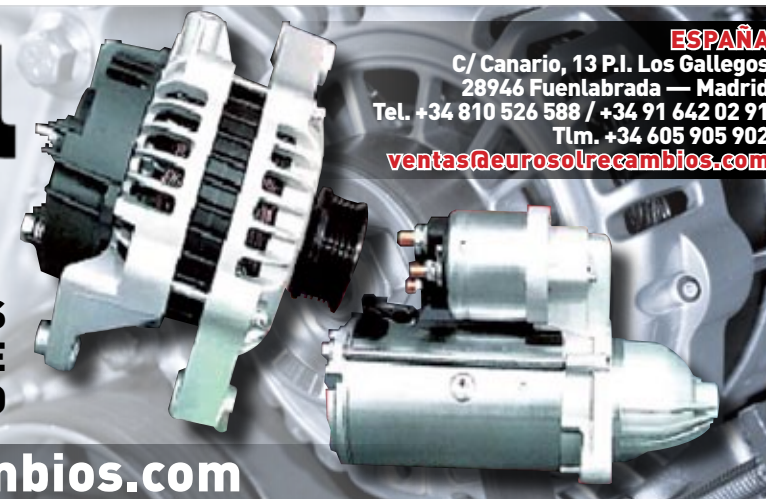
discrepancia que, explican, estriba en un procesamiento diferente de los datos recopilados. Donde no hay discrepancias es en el crecimiento de los coches que no han cumplido los tres años, protagonistas de más del 20% de las transacciones totales, aunque son los de más de una década los que acaparan más de la mitad de las ventas. También coinciden en conferir una de cada dos transferencias a operaciones entre particulares.

EUROSOL

RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

www.eurosolrecambios.com



ESPAÑA
C/ Canario, 13 P.I. Los Gallegos
28946 Fuenlabrada — Madrid
Tel. +34 810 526 588 / +34 91 642 02 91
Tlm. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com





Nace Quikly, el primer carsharing exclusivo para concesionarios

Quikly permite a los concesionarios implementar una solución de movilidad en las ciudades donde operan.

Se trata de un servicio de 360° con las soluciones tecnológicas perfectas para cualquier vehículo que tenga el concesionario en stock.

Hasta finales de marzo 2019 se prevé la implantación en 28 provincias.

Pamplona, 04.01.2019.- Se ha demostrado que los problemas de movilidad no es solo cosa de ciudades grandes como Madrid o Barcelona. Las pequeñas ciudades también tienen derecho a poder moverse de manera sostenible, rápida y fácil, y quikly es pionera en esto, capaz de cubrir cualquier tipo de necesidad, tanto presente como futura, de movilidad que tienen las personas. Porque, cuando hablamos de movilidad, hablamos de todas sus variables: rent a car, car sharing...

Quikly es la primera plataforma que hará a los concesionarios ser más relevantes en el escenario de movilidad, pues con esta iniciativa podrán ofrecer, no solo un nuevo sistema de movilidad en la zona donde operan, si no también coches de sustitución a un clic.

Este modelo exclusivo de movilidad se ha convertido en la nueva forma en la que los concesionarios podrán destacar, seguir creciendo y evolucionar hacia una movilidad más sostenible y rentable, capaz de dar servicio a miles de usuarios y ofreciendo las mejores ventajas de rendimiento a los concesionarios.

Esta nueva solución de movilidad se ha hecho eco en el sector y el primer concesionario quikly ya ha nacido. Está en Pamplona desde el pasado 12 de diciembre con el Grupo Mundomovil. Este concesionario cumple con todo para ser un concesionario quikly 100% y es, a día de hoy, el modelo de integración junto con los otros 27 que se abrirán y estarán operativos antes del 31 de marzo de 2019, y entre esas ciudades se encuentran Zaragoza, San Sebastián, La Coruña y Salamanca.

Y no solo se trata de dar una solución de mo-

vilidad, si no que quikly hace mucho más. Es una de las mejores opciones para que los concesionarios eviten los coches parados y sin uso gracias a la implantación del car sharing. Con esto se consigue eliminar la improductividad y se ponen los coches a disposición de los usuarios a través de una APP, con la que podrán localizar los vehículos, registrarse en la plataforma y reservar los vehículos, y todo a través del teléfono móvil.

Quikly ofrece un servicio polivalente y adaptativo, pudiendo estar tanto en modo 'road trip', que son aquellos vehículos que salen de un punto y vuelve al mismo, como en modelo 'free floating', donde los coches pueden estar en cualquier punto de la ciudad para que los puedan utilizar los usuarios.

Además, quikly integra todos los servicios para cubrir las necesidades tanto de concesionario como de usuario. Junto con el servicio de car sharing, se incluye el ready to rent, recogida y entrega, entrega a domicilio, limpieza y recarga de vehículos, mantenimiento, valoración de daños, recolocación de vehículos, control y gestión de la flota de vehículos y soporte de call center para el usuario final. Cuando se habla de quikly, se habla de un servicio de 360°, no un simple modelo de movilidad, pues cubre cualquier necesidad de un cliente.

Asimismo, las soluciones tecnológicas con las que cuenta quikly son perfectas para su implementación en cualquier vehículo actual, dado que integra un dispositivo capaz de gestionar la centralita para que pueda abrir, cerrar y arrancar entre otras muchas funciones. También, estas soluciones permiten gestionar, una vez puesto en marcha el servicio, en tiempo real la necesidad de cada vehículo: limpieza, repostaje, dónde se encuentra...

Porque la movilidad está de mano de quien tiene coches y talleres, ¿no crees?

Ha nacido una nueva forma de movilidad y hoy, queremos darle una gran bienvenida a quikly.

LEXUS

MÁS CONECTADOS

Se llama Lexus/link y es la aplicación con la que la marca del Grupo Toyota reafirma su apuesta por el vehículo conectado. Aplicable a los modelos del fabricante japonés con tecnología Lexus Connected, permite tener geolocalizado el vehículo en todo momento, facilitando encontrarlo cuando se ha dejado en un gran aparcamiento. La aplicación, que se puede descargar en Apple Store y Google Play, también permite enviar rutas al navegador del vehículo para facilitar los desplazamientos, así como consultar información de interés sobre el uso del vehículo, como aceleración, frenada, velocidad máxima...



SEAT

EN LA ESTACIÓN, NO PIERDES LA CONEXIÓN

La ampliación del acuerdo con Renfe Adif, extiende el programa 'Easy Mobility' de Seat a ocho nuevas estaciones de tren, que ofrecen a pasajeros y clientes de la marca española las ventajas de la iniciativa estrenada en Madrid Atocha y Barcelona Sant para facilitar la vida a los viajeros, incluso cuando no se desplazan en coche. Se trata del servicio Seat Contigo, que proporciona Wifi gratuito, zonas de espera y de trabajo, puntos de recarga de móviles e, incluso, un día de aparcamiento gratis, ahora también en Alicante, Bilbao, Córdoba, Málaga, Sevilla, Valencia, Valladolid y Zaragoza.



MERCEDES Los AMG GT que llegan

Con la publicación de los precios, Mercedes abre la lista de pedidos de sus renovados AMG GT Coupé y Roadster, que llegarán a los concesionarios a partir de febrero con cuatro opciones en carrocería coupé y dos en versión descapotable. Entre las novedades, destacan la introducción del sistema de control del dinamismo AMG Dynamics—que incrementa la agilidad—, el nuevo volante AMG Performance, la consola central con innovadoras teclas con visualizadores y un cuadro de instrumentos digital con el estilo de visualizado exclusivo AMG 'Supersport'.

PREFERENCIAS

El blanco domina en el automóvil

Casi el 40 por ciento de turismos, SUV y furgonetas que se venden en el mundo son blancos, predilección que se mantiene desde 2010, aunque no con igual fuerza en todos los mercados. De hecho, el estudio realizado por la marca de pinturas para automoción PPG destaca el estancamiento de ese color en Europa, aunque sigue acaparando el 32 % de las ventas, frente al 47 % de Asia-Pacífico, el 38 % de Sudamérica o el 26 % de América del Norte. Por detrás se colocan negros y grises, pero es el verde el que más incrementa la demanda, acorde con la creciente popularidad de

ese tono en otras áreas de consumo. PPG también destaca el interés por las carrocerías bitono, elegidas en el 7 % de furgonetas de carga y pick up vendidos en Europa en 2018, el 2 % de los

PRECIOS	Coupé	Roadster
Mercedes-AMG GT	160.300 €	172.700 €
Mercedes-AMG GT S	182.900 €	-
Mercedes-AMG GT C	189.600 €	204.800 €
Mercedes-AMG GT R PRO	209.100 €	-

Además, para el mercado español los dos puertas de la familia AMG GT incluyen de serie elementos como techo panorámico (GT y GT S), Aircscarf y paravientos—en el roadster—, sistema de sonido surround Burmester y los paquetes de control de carril y aparcamiento con Parktronic y cámara frontal y trasera.

compactos, el 1,5 % de los deportivos y el 1 % de las berlinas medias. Análisis por segmentos que coloca el negro como preferido de los coches de lujo (34 %) y berlinas medias (28 %), mientras en SUV y compactos se mantiene el dominio del blanco (22 y 30 %, respectivamente).

TENDENCIAS DE COLORES



SUBARU

Forester 2019, con nueva versión de acceso

Actualizado por fuera, con un frontal más deportivo y moderno para todos los acabados, con las ocho funciones de asistencia a la conducción del sistema de seguridad preventiva Subaru EyeSight de serie y la tracción a las cuatro ruedas permanente Symmetrical AWD y cambio automático también de serie en toda la gama, llega la cuarta generación del Forester, disponible desde 27.900 euros.

Es el precio aplicado el descuento del nuevo Sport, que llega como versión de acceso a una gama disponible en tres acabados con el motor 2.0i de 150 caballos y un último escalón asociado al 2.0XT Turbo de 241 CV y el acabado Executive Plus—ver cuadro de precios—.

Además, con el motor de 150 caballos, el Forester puede ser 'Eco', dado que existe la opción de convertirse en bifuel completando la mecánica de gasolina con tecnología GLP, transformación que la marca japonesa ofrece por 1.750 euros.

Opción GLP +1.750 €

PRECIOS	PVP	Descuento
2.0i Lineartronic Sport	29.400 €	1.500 €
2.0i Lineartronic Sport Plus	32.450 €	2.000 €
2.0i Lineartronic Executive	35.150 €	2.000 €
2.0i Lineartronic Turbo	-	-
Executive Plus XT	42.850 €	2.500 €



GEOM INDEX

HYUNDAI GANA EN INTERNET

Todo un éxito el logrado por la firma surcoreana convertida en la Marca de Año de España en internet en 2018, distinción muy especial por tratarse de una firma generalista, que sucede en el primer puesto del GEOM Index a BMW (2017 y 2014), Porsche (2016), Ford (2015) y Audi (2013).

El Index, que elabora la consultora GEOM desde 2013, mide las valoraciones que otorgan los internautas españoles a las marcas y sus coches, y la notoriedad que conceden a fabricantes y modelos. Opiniones positivas en conducción (83 %), confort (79 %) o intención de compra (78 %) que han colocado a Hyundai por delante de BMW, Toyota, Mercedes-Benz, Nissan, Audi, Ford, Peugeot, Renault y Skoda en el 'top ten' del 2018.



FACUA

TARIFAS MUY DISPARES DE ITV

En su estudio anual sobre el precio de la ITV en España en 2018, Facua-Consumidores en Acción vuelve a detectar grandes diferencias entre autonomías. Diferencias que llegan a doblar el precio para los turismos diésel entre Extremadura—la más barata—y Madrid—la más cara—, y se 'queda' en el 70,5 % en los motores de gasolina por debajo de 1.600 cc, con Andalucía con la tarifa más baja y Euskadi con la más alta. Además, la revisión de Facua coloca la media nacional en 34,82 € para los turismos de gasolina (+1,2 % sobre 2017) y 42,05 € para los diésel (+1 %), con Extremadura con el mayor aumento de precio (+7,3 %), seguida por Madrid (7,2 % en gasolina y 6 % en diésel), la única con el servicio liberalizado.



SUV CON SIETE PLAZAS, TRACCIÓN TOTAL Y MOTOR DIÉSEL

Agustín Frutos

Tengo pensado cambiar de vehículo y me voy a decantar por primera vez por un SUV. Hay una oferta numerosa de modelos con siete plazas, que es lo que tengo en mente. También lo quiero con tracción total, bien equipado y con motor diésel, porque hago alrededor de 18.000 kilómetros al año, casi todos por carretera y autovía, y me sale a cuenta. He visto modelos como el Nissan X-Trail, el Peugeot 5008 o el Skoda Kodiaq, pero los que más me llaman la atención son el Hyundai Santa Fe y el nuevo Seat Tarraco. Tengo mi favorito, pero me gustaría consultar con ustedes para ver si coinciden con mi elección. Muchas gracias.

RESPUESTA

Es cierto que la oferta en este tipo de grandes SUV con siete plazas ha crecido considerablemente en los últimos tiempos, sustituyendo en muchos casos a los grandes monovolumen, que han quedado casi en el olvido. Modelos como los que mencionas ofrecen soluciones 'habitacionales' para la familia, cambiando el formato estético, pero no el práctico. A los vehículos de corte generalista se añaden otros Premium, como los nuevos BMW X5 o Lexus RX 450h, pero alabamos tu buen gusto porque tanto el Hyundai Santa Fe como el recién llegado Seat Tarraco son dos de los mejores candidatos del segmento.

Los dos modelos seleccionados ofrecen siete plazas, en el caso del coreano de serie en toda la gama, aunque tu exigencia 'diésel 4x4' te obliga a elegir la variante más potente, con el 2.2 CRDi de 200 CV, asociada a una transmisión automática de ocho relaciones con convertidor de par, muy suave y refinada en su funcionamiento. Por su parte, el vehículo español te da más opciones, porque la tracción total se puede combinar con dos versiones del conocido 2.0 TDI, con 150 o 190 CV, siempre asociadas a una caja DSG con doble embrague y siete velocidades, más rápida en su funcionamiento pero algo más 'áspera'. Las siete plazas son opcionales -850 euros- o de



serie en la versión más potente con el acabado superior Xcellence Plus. Por cierto, esa tercera fila es algo más habitable en el Santa Fe, pero el Tarraco, curiosamente, ofrece algo más de capacidad del maletero: 230 litros frente a 130 con aforo completo, y 700 litros frente a 547 utilizando cinco plazas. En marcha, el Tarraco ofrece un talante algo más ágil debido a su menor peso y a una puesta a punto del chasis más dinámica, con suspensión variable incluida. Eso sí, salvo que vayas muy al límite las diferencias no serán relevantes porque el Santa Fe también se desenvuelve de maravilla en este sentido, y a los puntos es más confortable.

El Tarraco te da opción de optar al TDI de 150 CV, con el que quizás tengas ya suficiente. Si apuestas por el de 190 CV tendrás un gran rendimiento y un menor consumo que con el 2.2 CRDi de 200 CV. Los dos modelos ofrecen varios programas de conducción, incluido uno 'off road' en el Seat. En el Hyundai, por su parte, puedes bloquear el diferencial central hasta los 40 km/h. Los dos están muy bien equipados, pero la diferencia de precio sí resulta sustancial a favor del Tarraco: por 39.100 euros -35.850 con descuento- tienes el TDI 150 CV, y por 44.680 -41.430 con campaña- el TDI 190; mientras el Santa Fe parte de 51.400 euros, o de 44.200 con descuento.

CONSULTAS RÁPIDAS

TRACCIÓN TOTAL ELÉCTRICA

Héctor Mellado

No tengas miedo en este sentido, porque siempre tendrás tracción total. En los modelos que presumen de tracción 4x4 gracias a la utilización de un motor eléctrico en la zaga, sin una unión física entre ambos ejes, ese propulsor se alimenta de una batería que puede bajar su carga, pero siempre mantendrá un margen para poder enviar tracción a las ruedas traseras. Por

eso, si está demasiado baja, el motor térmico hará de generador para incrementar la carga, con el fin de que si se solicita tracción total por falta de adherencia o por demanda en una fuerte aceleración, por ejemplo, siempre responderá porque habrá energía reservada para suministrar.

LÁPICES REPARADORES

Andrés Gómez

Pues sí en unos casos y no en otros. Los lápices de pintura que encontramos en tiendas

especializadas del automóvil son útiles para reparar pequeños arañazos provocados por roces al aparcar. Hay que buscar el código del color para que sea igual al de nuestro vehículo, limpiar la zona y aplicarlo lentamente. En este caso sí que puede ser eficaz. Otra cosa es que el arañazo sea más profundo. Si tocas con la uña y se hunde es fácil que ya no sirva el lápiz, porque no cubrirá el desperfecto, y mucho nos tememos que tendrás que acudir al taller para que no quede rastro.

CONSULTAS RÁPIDAS



ME GUSTARÍA SABER CUÁNDO UN ESTACIONAMIENTO ES CONSIDERADO LEVE Y CUÁNDO SE CONSIDERA GRAVE

Las infracciones graves se encuentran tasadas por la Ley, es decir, son aquellas que se recogen en el artículo 76 de la Ley de Seguridad Vial. Así, al regular los estacionamientos, se consideran infracciones graves parar o estacionar en el carril bus, en curvas, cambios de rasante, zonas de estacionamiento para uso exclusivo de personas con movilidad reducida, túneles, pasos inferiores, intersecciones o en cualquier otro lugar peligroso o en el que se obstaculice gravemente la circulación o constituyan un riesgo, especialmente para los peatones. En este sentido hay que destacar que se consideran estacionamientos en lugares peligrosos o que obstaculizan gravemente la circulación, constituyendo un riesgo, los siguientes supuestos:

- ▶ Cuando la distancia entre el vehículo y el borde opuesto de la calzada o una marca longitudinal sobre ella que indique prohibición de atravesarla sea inferior a tres metros o, en cualquier caso, cuando no permita el paso de otros vehículos.
- ▶ Cuando se impida incorporarse a la circulación a otro vehículo debidamente parado o estacionado.
- ▶ Cuando se obstaculice la utilización normal del paso de salida o acceso a un inmueble de personas o animales, o de vehículos en un vado señalizado correctamente.
- ▶ Cuando se obstaculice la

utilización normal de los pasos rebajados para disminuidos físicos.

- ▶ Cuando se efectúe en las medianas, separadores, isletas u otros elementos de canalización del tráfico.

- ▶ Cuando se impida el giro autorizado por la señal correspondiente.

- ▶ Cuando el estacionamiento tenga lugar en una zona reservada a carga y descarga, durante las horas de utilización.

- ▶ Cuando el estacionamiento se efectúe en doble fila sin presencia del conductor.

- ▶ Cuando el estacionamiento se efectúe en una parada de transporte público, señalizada y delimitada.

- ▶ Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios expresamente reservados a servicios de urgencia y seguridad.

- ▶ Cuando el estacionamiento se efectúe en espacios prohibidos en vía pública calificada de atención preferente, específicamente señalizados.

- ▶ Cuando el estacionamiento se efectúe en medio de la calzada.

- ▶ Cualquier otro estacionamiento que, sin estar incluido en los anteriores, constituya un peligro u obstaculice gravemente el tráfico de peatones, vehículos o animales. Por tanto, fuera de estas dos relaciones de hechos que son

considerados infracciones graves, el resto de estacionamientos serían considerados infracciones leves. Precisamente es importante destacar la trascendencia de esta distinción, ya que las infracciones graves serán sancionadas con multa de 200 euros, mientras que cuando el estacionamiento es considerado leve será sancionado con multa de hasta 100 euros.

BUENA PREGUNTA

DEPENDE DEL TIPO DE VÍA DONDE SE COMETA

¿Quién es el competente para imponer una sanción por una multa de circulación?

RESPUESTA

La competencia para imponer, finalmente, la sanción en caso de corresponder la misma, viene atribuida por la Ley en función, principalmente, del tipo de vía donde se cometa la citada infracción. Así, serán competentes los alcaldes cuando la infracción se haya cometido en una vía urbana, aunque estos podrán delegar su competencia de acuerdo con la normativa aplicable. Si bien quedan excluidas de la competencia sancionadora municipal las infracciones respecto a las autorizaciones administrativas para conducir y las relativas a las condiciones técnicas de los vehículos y al seguro obligatorio. No obstante, los jefes provinciales de Tráfico y los órganos competentes que correspondan, en caso de comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, asumirán la competencia de los alcaldes cuando, por razones justificadas o por insuficiencia de los servicios municipales, no pueda ser ejercida por éstos. Por el contrario, será competencia del jefe de Tráfico de la provincia en que se haya cometido la infracción en vías interurbanas y travesías, quien, a su vez, podría delegar esa competencia, especialmente, en el director del centro de tratamiento de denuncias automatizadas que hayan sido detectadas a través de medios de captación y reproducción de imágenes.

En las comunidades autónomas que hayan recibido el traspaso de funciones y servicios en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor, es decir, Cataluña y el País Vasco, serán competentes el Servei Català de Trànsit y el Gobierno Vasco, respectivamente.

Por último, en las ciudades de Ceuta y Melilla las competencias que se atribuyen a los jefes provinciales de Tráfico, corresponderán a los jefes locales de Tráfico.



▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
▶ mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
▶ mándanos tu fax al: 916 857 992
▶ para números atrasados llama al: 916 857 990
Las cartas no deberán sobrepasar las 20 líneas y tendrán que acompañar remite y DNI. Motor16 se reserva el derecho de resumirlas o extractarlas. Las respuestas sólo se publicarán y no se mantendrá correspondencia.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO
902 090 351
o entra en legalitas.com



LEGALITAS.COM

Las berlinas, de moda: llega el Renault Laguna

Renault se sumaba a la 'guerra de las berlinas' que en los últimos meses había visto la llegada del Mondeo o el Xantia. Y lo hacía con el Laguna, sustituto del R-21.

Hace 25 años las berlinas medias estaban de moda; y todos los fabricantes querían pelear en un segmento de modelos que generaban prestigio. Tras la llegada, en los últimos meses de ri-

vales como el Citroën Xantia o el Ford Mondeo, Renault contraatacaba con un modelo, el Laguna, de armoniosas líneas y que tenía la difícil misión de hacer olvidar al Renault 21.



En nuestras pruebas, las berlinas –en este caso de representación– protagonizaban este número. El Citroën XM y el Renault Safrane, en sus versiones más exclusivas, se enfrentaban en nuestra comparativa. Del XM (motor V6 de 170 CV y 6 millones de pesetas) nos gustaba su confort de marcha y su suspensión; del Safrane (motor V6 de 170 caballos y 7 millones) su habitabilidad y comportamiento.

El BMW 325 TDS Automático –otra berlina premium– también probado a fondo. Nos gustaba su acabado y la suavidad del cambio.

Y para terminar, nada de berlinas; un deportivo casi legendario. El Honda NSX pasaba nuestra prueba. Su motor V6 de 274 caballos, sus prestaciones y su comportamiento emocionaban en este 'pura sangre amarillo' cuyo precio superaba los 12 millones de pesetas.



LA PORTADA
Nº 531
FECHA
21-12-1993
HABLAMOS DE

El Renault Laguna era el protagonista absoluto de nuestra portada, en una semana con número doble, pues junto a la revista se ofrecía un especial por el décimo aniversario de Motor16. Además había espacio para la comparativa entre el Citroën XM y el Renault Safrane o la prueba a fondo del Honda NSX.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' www.motor16.com/revistas

Fiat ataca a los utilitarios con el Punto

La marca italiana, especialista en la creación de vehículos urbanos, lanzaba al mercado el Punto, con el que decía adiós al Uno y planteaba un reto a sus rivales.

Los ecos de la electrificación en las ciudades nos llevan hasta la localidad francesa de La Rochelle, donde el Grupo PSA ponía a disposición de los usuarios 25 Citroën AX y 25 Peugeot 106 eléctricos con 75 km de autonomía.

25 años después seguimos pensando cómo electrificar las urbes.

Novedades de la semana que venían de Alemania y de Francia.



En Opel se presentaba la nueva generación del Omega, su buque insignia. Y Renault, por partida doble, con la nueva gama del 19 y las pruebas de choque a las que había sometido al Laguna, el modelo que, recordemos, sería el primero en lograr 5 estrellas EuroNCAP.

Pero el gran protagonista era el Fiat Punto, sucesor del Uno que llegaba con cinco variantes mecánicas en gasolina y un diésel de

72 caballos. Para valorar sus posibilidades, lo enfrentábamos a los rivales que dominaban el segmento: Ford Fiesta, Opel Corsa, Renault Clio y Seat Ibiza.

En la comparativa, dos ahorradores, los diésel –atmosférico y con turbo– del Peugeot 306 se enfrentaban. El primero, el 306 XND (1,8 millones y 71 CV) homologaba 7,4 l/100 km. El 306 XT-DT (2,3 millones y 92 CV) gastaba 7,7 l/100 km.



LA PORTADA
Nº 532
FECHA
28-12-1993
HABLAMOS DE

El Fiat Punto, el utilitario italiano recién llegado al mercado protagonizaba nuestra portada junto al Ford Fiesta, Opel Corsa, Renault Clio y Seat Ibiza con los que lo enfrentábamos. Además, un especial navideño y la nueva generación del Opel Omega, buque insignia de la marca alemana.

Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

Todo lo que un emprendedor, un autónomo o un profesional debe saber del mundo del renting y las flotas

Si quieres recibir la revista envía un correo con tus datos a motor16@motor16.com



► Mercado: Las empresas tiran de las matriculaciones
► Micropymes y autónomos aumentan su interés por el renting
► Arval entra de lleno en el renting flexible
► Gama Seat TGI: eficiencia económica en tu flota
► Fernando Cogollos, director general de Northgate Renting Flexible: «Hay una gran oportunidad de hacer cosas, el mercado está muy abierto»



Nombre:
Apellidos:
Dirección:
Tel: mail:
Empresa:
Cargo:

Comfort class SUV.



NUEVO SUV CITROËN C5 AIRCROSS



Suspensión de Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®
 3 Asientos Individuales en segunda fila
 deslizantes, plegables y reclinables
 Caja de velocidades automática EAT8
 Grip Control con Hill Assist Descent
 Asientos Advanced Comfort
 20 Ayudas a la conducción
 Hasta 720l de maletero

DESDE

18.590€⁽¹⁾



INSPIRED
BY YOU



CITROËN prefiere TOTAL. (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 18.590€ (IVA, transporte y Operación Promocional incluida) para clientes particulares en Península y Baleares que entreguen un vehículo Citroën de más de 10 años propiedad del comprador al menos durante los últimos 3 meses y que financien un capital mínimo de 8.000€ y una permanencia mínima de 36 meses, a través de PSA Financial Services Spain EFC, S.A. No se incluyen los gastos asociados a la financiación (comisión de apertura e intereses) que pueden consultarse en la web <http://www.citroen.es/configurador.html>. PVP recomendado para el cliente que no financie: 19.390€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 22.490€. Oferta válida para pedidos del 1 al 31 de Enero de 2019. *Consultar detalles en citroen.es. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 4,9 a 8,0. Emisiones de CO₂ (g/Km): 129 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).