

1,50 €

MOTOR16.COM

# Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.766 del 19 de noviembre al 2 de diciembre de 2019



RENAULT MÉGANE

Bajo la lupa



UN VALOR SEGURO

## LOS SUV NUEVOS MODELOS ELECTRIFICADOS SE PONEN LAS PILAS

PRIMER CONTACTO



### Ford Mustang Mach-E

Al volante



Al volante



Al volante



DS 7 Crossback E-Tense Kia Niro Híbrido y Plug In Toyota C-HR

### A fondo **Probamos el Audi Q3 Sportback 35 TDI S tronic 150**

**El Q3 más atractivo**

Por deportividad, diseño y tecnología





# Nuevo Renault ZOE

El eléctrico para todos los días



395 km de Autonomía\*  
Carga Rápida: 150 km en 30 minutos

Sin CO<sub>2</sub>, no emite contaminantes atmosféricos regulados mientras se conduce según el ciclo de homologación NEDC, sólo en piezas de desgaste. \*Autonomía WLTP (Procedimiento de prueba de vehículos ligeros armonizados a nivel mundial, ciclo estandarizado: 57% de los desplazamientos urbanos, 25% de los desplazamientos suburbanos, 18% de los desplazamientos por carretera).

## Al detalle



### CARLOS SAINZ, EL PRIMERO DE MUCHOS

El primer podio de Carlos Sainz en la Fórmula 1 ha sido el broche de oro a una magnífica temporada del piloto español. El madrileño, a falta de confirmarlo en la última carrera, puede acabar en la sexta posición en la clasificación de pilotos, convertido en el mejor de la 'clase media'. Su consistencia durante todo el año, su brillantez para aprovechar al máximo cada evolución de su McLaren y su tesón se han mostrado en cada prueba. Y han tenido una explosión final en Interlagos, donde ha pasado de la última posición en la salida hasta ese merecidísimo tercer escalón del podio. Seguro que es el primero de muchos en su trayectoria.



### EL ADIÓS DE UN CAMPEÓN

Jorge Lorenzo ha puesto punto y final en el Circuito de Cheste a una gran carrera en el motociclismo. El balear, que ha conquistado cinco títulos mundiales, decidía hace unos días bajarse definitivamente de la moto y dejar paso a nuevos pilotos con nuevos bríos. Buena suerte para el futuro.

## Motor 16

**Edita:**  
GRUPO COMUNICACIÓN  
**SEXTA MARCHA S.L.L.**  
**EDITOR-FUNDADOR:** Ángel Carchenilla - [acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

**DIRECTOR:** Javier Montoya - [jmontoya@motor16.com](mailto:jmontoya@motor16.com)  
**Subdirectores:** Andrés Mas - [amas@motor16.com](mailto:amas@motor16.com)  
Pedro Martín - [pmartin@motor16.com](mailto:pmartin@motor16.com)  
**Redacción:** Álvaro Gª Martins - [amartins@motor16.com](mailto:amartins@motor16.com)  
Julían Gamacho - [jgamacho@motor16.com](mailto:jgamacho@motor16.com)  
Bryan Jiménez - [bjimenez@motor16.com](mailto:bjimenez@motor16.com)  
**Diseño:** Juan González Aso - [jgonzalezaso@motor16.com](mailto:jgonzalezaso@motor16.com)  
**Colaboradores:** Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.  
**Consejo editorial:** María Jesús Benet, Alfonso J. Nieto  
**Publicidad:** Gustavo Segovia - [gsegovia@motor16.com](mailto:gsegovia@motor16.com)  
Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507  
**Administración:**  
Laura Fernández - [lfernandez@motor16.com](mailto:lfernandez@motor16.com)

**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](mailto: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: M30.2471983

© 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.

Boycá

ARI  
REVISTAS

## ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla  
[acarchenilla@motor16.com](mailto:acarchenilla@motor16.com)

## 'Santa Greta'

Alrededor de la joven activista en contra del desastre climático florecen oportunistas dispuestos a sacar tajada de su tirón.

Soy consciente de que con estas líneas no voy a generar simpatías entre mis amigos los ecologistas militantes, pero entiendo que hay cuestiones que merecen otro punto de vista. Me refiero a Greta Thunberg, la activista sueca de 17 años convertida para muchos en la 'Santa' abanderada contra el cambio climático. Ella, dando un ejemplo de enorme valentía, se enfrentó a la opinión pública y declaró su trastorno de espectro autista (TEA), a la vez que removía conciencias sobre una crisis climática de la que todos, en mayor o menor medida somos responsables. También de forma solitaria fue capaz de plantarse frente al Parlamento Sueco durante días y convertirse en la mayor divulgadora del desastre climático. Así, en la actualidad, su rostro se ha convertido en la punta de lanza de un movimiento que a nivel mundial recluta a millones de jóvenes que exigen a la sociedad actual que acepte su responsabilidad y afronte sus obligaciones para con las futuras generaciones.

Ahora bien, estando totalmente a favor con todo lo anterior, permítame que mencione algún que otro oportunista, dispuesto a sacar tajada del tirón de esta joven sueca. Como saben, la frágil Greta tiene que recorrer los 9.302 kilómetros que le separan de Los Ángeles a Madrid, si quiere acudir a la Cumbre del Clima que se celebrará del 2 al 13 de diciembre. Un viaje que no tendría la mayor trascendencia si no fuera porque Greta Thunberg tiene por

norma no usar ni avión ni vehículos con motor de combustión, ni ningún medio de transporte que produzca emisiones de gases de efecto invernadero. Una coyuntura que ha aprovechado nuestra genuina ministra Teresa Ribera, la que desestabilizó la industria del automóvil en España poniendo fecha límite al diésel, para ofrecerle todo lo necesario para cruzar el charco a vela, incluido si por ella fuera posible el Juan Sebastián El Cano. Lo cierto es que en la actualidad viaja por EE.UU. junto a las personas de confianza y su padre, a bordo de un Model 3 de Tesla, prestado por Arnold Schwarzenegger, actualmen-

te preocupadísimo por la conservación del planeta. En este sentido, las ofertas se multiplican, desde un futuro avión solar comercial hasta un próximo nacimiento de un 'Tesla de los mares'. En fin, menos mal que después de tanta 'fantasmada' ha surgido una familia australiana con 'posibles' y tiempo para que la joven activista cruce el Atlántico en catamarán... Un catamarán que incorpora dos motores diésel como complemento de impulso. Por cierto, puede tener sentido criminalizar el transporte y en especial el automóvil, pero siempre que vaya unido a denunciar a los grandes países contaminantes como son China, Estados Unidos e India, que generan el 60 por ciento de las emisiones a nivel mundial.

Greta Thunberg ha recibido las ofertas más peregrinas –un avión solar, un 'Tesla de los mares...– para cruzar el Atlántico y poder llegar a la Cumbre del Clima de Madrid. La activista sueca tiene por norma no viajar en ningún vehículo que genere emisiones. Por eso, finalmente está realizado la travesía en un catamarán acompañada de una familia australiana... Un catamarán, por cierto, que incorpora dos motores diésel como complemento de impulso.



## SUMARIO

Nº 1.766 · 19 de noviembre al 2 de diciembre de 2019  
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

### 8.- QUÉ PASA

#### FERRARI ROMA

Nuevo coupé de la firma del Cavallino, con motor central, V8 Turbo y 620 caballos.

### 10.- EN PORTADA

#### FORD MUSTANG MACH-E

Un crossover cien por cien eléctrico inspirado en el mítico coupé, con potencias de hasta 459 CV y hasta 600 kilómetros WLTP de autonomía.

### 14.- CUATRO RUEDAS

#### DS7 CROSSBACK E-TENSE

El primer híbrido enchufable de DS combina suavidad y refinamiento con potencia y prestaciones excelentes.

### 16.- KIA NIRO HÍBRIDO PLUG IN

Diseño modernizado, más carga tecnológica y refinamiento en superventas electrificado de Kia.

### 18.- TOYOTA C-HR

Imagen más cuidada, nuevos asistentes de seguridad y una nueva versión híbrida de 184 CV.

### 20.- SEAT MII ELÉCTRICO

83 CV de potencia y a una autonomía que alcanza los 260 kilómetros en el primer eléctrico de Seat.

### 22.- SKODA OCTAVIA

Cuarta generación de la berlina checa con un diseño más estilizado y elegante, y un arsenal de tecnologías y equipamientos.

### 25.- CITROËN C3 AIRCROSS PURETECH 130 EAT6

El cambio EAT6 apuesta ahora por la versión de 130 CV.

### 26.- AUDI Q3 SPORTBACK 35 TDI S TRONIC

Con formato coupé, más pasional y deportivo, el Q3 Sportback no pierde, sin embargo, nada en el aspecto de la funcionalidad.

### 32.- JEEP WRANGLER UNLIMITED RUBICON 2.0 T

Una versión extrema de uno de los modelos más legendarios en la historia de los todoterrenos.



LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

### Busca tu marca

AUDI	26
CITROËN	25
CUPRA	52
DS	14
FERRARI	8
FORD	10
JEEP	32
KIA	16
LEXUS	42
RENAULT	36
SEAT	20
SKODA	22
TOYOTA	18



32



26



22



42



52

### 36.- BAJA LA LUPA GAMA RENAULT MEGANE 2019

El Renault Mégane fabricado en Palencia es uno de los compactos con mayor gama del mercado. 62 versiones con dosis de tecnología y calidad que son referencia en el mercado.

### 42.- GAMA HÍBRIDA LEXUS

10 modelos híbridos, todos marcados por la exclusividad y la calidad de acabados y el refinamiento, forman la familia Lexus. Todos ello, además, con la etiqueta ECO de la DGT.

### 46.- LA SEMANA

### 48.- LA MOVILIDAD DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

De la mano de Iberdrola te ofrecemos las últimas novedades en torno a la movilidad eléctrica.

### 50.- A LA ÚLTIMA

### 52.- DE CARRERAS AL VOLANTE DEL CUPRA E-RACER

Cupra apuesta de forma tan decidida por el nuevo campeonato de turismos eléctricos. Y el e-Racer es el modelo que sirve de laboratorio para desarrollar las nuevas monturas. Lo hemos probado.

### 56.- LOS RÉCORDS DE

### HAMILTON

Con el sexto título mundial en el bolsillo, el piloto británico está en disposición de batir prácticamente todas las plusmarcas de la máxima categoría del automovilismo, muchas de ellas de Michael Schumacher. Ambición no le falta

### 60.- SABER COMPRAR Y VENDER LOS MEJORES DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

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

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

Audi A la vanguardia de la técnica

# FLOW

llámalo actitud, llámalo personalidad.



## Nuevo Audi Q3 Sportback por 295 €/mes\*.

Todos los servicios incluidos.

Flow, coolness, magic touch, easygoing... Su deportivo diseño exterior y su versátil espacio interior aportan al nuevo Audi Q3 Sportback una personalidad sobresaliente que lo convierte en un icono. Icono, big star o puedes llamarlo como quieras porque lo importante no es el nombre que le des a cada cosa, sino lo que cada cosa es para ti.

Nuevo Audi Q3 Sportback de 110 - 169 kW (150 a 230 CV). Emisiones CO<sub>2</sub> (g/km): 150 a 206 (NEDC: 123 a 174). Consumo (l/100 km): 5,9 a 9,1.  
\*Oferta Audi Financial Services calculada para un Audi Q3 Sportback 35 TFSI 110 kW (150 CV) 6 vel. con un contrato de Renting a 36 meses y 30.000 km totales, abonando una entrada de 5.854 €, a través de Volkswagen Renting S.A. La cuota y la entrada no incluyen IVA. Cambio de neumáticos no incluido. Incluye todos los servicios en Red Oficial Audi de mantenimiento y desgaste, garantía (reparación de averías), seguro a todo riesgo sin franquicia y asistencia en viaje durante el periodo contratado. Para otras versiones y equipamientos consulte en su Concesionario Oficial Audi. Oferta válida hasta el 31/12/2019. Audi Financial Services es una marca comercializada por Volkswagen Renting S.A. Modelo visualizado no corresponde con la oferta.





**BMW M2 CS: CASI DE CARRERAS**

La casa bávara ha presentado una serie limitada del M2, bautizada CS, que servirá de base en 2020 a los coches de competición de la nueva clase Clubsport. Rinde 450 CV, tiene cambio manual, usa un ligero capó de CFRP y alcanza 100 km/h en 4,0 segundos.

**AUDI A6 55 TFSIe QUATTRO**

76.905 euros es el precio del A6 55 TFSIe, versión híbrida enchufable de 367 CV –asocia el 2.0 TFSI de 252 CV a un motor eléctrico de 105 kW– que homologa un gasto WLTP de 1,6 l/100 km, tiene etiqueta '0' y puede cubrir más de 40 kilómetros sin emisiones. De 0 a 100 km/h en 5,6 segundos.



**VOLKSWAGEN TOUAREG V8**

Un motor 4.0 V8 TDI biturbo de 421 CV y 91,8 mkg, asociado a la tracción total 4Motion, la suspensión neumática y el acabado R-Line –llantas de 20 pulgadas–, es protagonista de la nueva versión diésel del Touareg, a la venta desde 84.400 euros y que pasa de 0 a 100 km/h en 4,9 segundos.



**TOYOTA COROLLA GR-SPORT**

El Corolla 5p más enérgico, con motor 2.0 Hybrid de 184 CV, se ofrece desde ahora en versión GR-Sport, con diseño deportivo y, novedad en nuestro país, la suspensión adaptativa AVS en opción. Equipa de serie llantas de 18 pulgadas y cuesta 26.300 euros.

Equipa un V8 Turbo de 620 CV

**Ferrari Roma:** coupé de motor central delantero

En el transcurso de una exclusiva fiesta celebrada en la capital italiana, Ferrari acaba de presentar el Roma, su nuevo Coupé 2+ con motor central delantero –ubicado en posición longitudinal–, al que la firma de Maranello ha tratado de dotar de un diseño «atemporal y refinado». Su ocho cilindros en V de 90 grados, con un cubicaje de 3.855 centímetros cúbicos y sobrealimentado por turbo, rinde 620 CV de potencia entre 5.750 y 7.500 rpm, y un par máximo de 77,6 mkg entre 3.000 y 5.750 rpm, valores capaces de inyectar prestaciones de infarto a un conjunto que, en seco, anuncia 1.472 kilos: velocidad punta superior a 320 km/h, aceleración de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y paso de 0 a 200 km/h en 9,3 segundos. Sobre consumos y emisiones Ferrari no comunica nada todavía, pues se encuentran en fase de homologación, pero sí conocemos ya las dimensiones del Roma, que mide 4.656 milímetros de longitud por 1.974 de ancho y 1.301 de alto, y tiene una distancia entre ejes de 2.670 milímetros. Además, el Ferrari Roma cuenta con tracción trasera y emplea la nueva caja de cambios de doble embrague y 8 velocidades, presentada por vez primera en el SF90 Stradale. En cuanto al interior, la denominación '2+' es la empleada por Ferrari para referirse a los '2+2' plazas, con una segunda fila de mínimo espacio.



La casa italiana habla de «diseño atemporal y refinado» para definir el Roma, que podríamos entender como la reinterpretación en clave coupé del descapotable Portofino.



Ferrari no dice nada por ahora sobre fechas de comercialización o precios. Y tampoco sobre consumo y emisiones.

**PARA PENSAR**

900

caballos rinde el Mustang Lithium Concept, creado por Ford y la alemana Webasto.

Desvelado en Las Vegas y dotado de un cambio manual de seis marchas, podría anticipar una futura versión cien por cien eléctrica del Mustang. Rinde 138,3 mkg de par máximo y puede cargarse en tomas de 800 voltios.

**EL PUNTAZO**



El Nissan Frontier Desert Runner Concept visto en el SEMA Show de Las Vegas rinde 600 CV, tiene un interior adaptado a la competición y parece listo para salir a correr en una Baja.

0 a 200 km/h en 6,7 segundos

Del **McLaren Elva** se fabricarán 399 unidades

Tras haber recuperado los derechos sobre el nombre Elva –un biplaza creado por Bruce McLaren en 1960–, McLaren Automotive ha desarrollado un roadster de aerodinámica activa que hereda su espíritu, pues prescinde de techo, ventanillas o parabrisas frontal, aunque este último se ofrecerá en opción. Con chasis y carrocería de fibra de carbono, y asientos fabricados en ese mismo material, el nuevo Elva se convierte en el deportivo más ligero de la gama británica... y en el más rápido, pues los 815 CV de su motor V8 Twin-Turbo le permiten acelerar de 0 a 100 km/h por debajo de los

3 segundos, y de 0 a 200 km/h en 6,7 segundos; menos de lo que necesita un McLaren Senna. La marca ha anunciado que las entregas se iniciarán a finales de 2020 y que sólo se producirán 399 ejemplares, con un precio en el Reino Unido, impuestos incluidos, de 1.425.000 libras: 1.665.000 euros, aproximadamente.



El flujo de aire ha sido canalizado en el Elva para crear una 'burbuja de calma' en torno a los dos ocupantes.

Tres nuevas furgonetas eléctricas

Jumpy, Vivaro y Expert, también **sin emisiones**

Al unísono, las tres marcas de PSA que cuentan con vehículos comerciales han desvelado nuevas variantes '0 Emisiones' a partir de sus respectivos furgones de talla media. Se trata del Citroën Jumpy eléctrico, del Opel Vivaro-e y del Peugeot e-Expert, que llegarán al mercado a lo largo de 2020 y compartirán una mecánica cien por cien eléctrica que permitirá elegir entre dos valores de autonomía: 200 kilómetros si equipa la batería de 50 kWh y 300 kilómetros cuando monta la batería de 75 kWh; valores siempre correspondientes

han aprovechado para resumir cómo será la estrategia eléctrica en su gama de comerciales y derivados, pues Citroën, por ejemplo, sumará en 2021 la versión eléctrica del Berlingo Van, Opel hará lo propio ese mismo

año con el Combo-e y el Zafira Life cien por cien eléctricos, y Peugeot anuncia que su objetivo es ofrecer una gama de vehículos comerciales completamente electrificada también en 2021, incluyendo en ese calendario el Partner Electric y el e-Boxer.



Junto a estas líneas, el Peugeot e-Expert, y abajo, de izquierda a derecha, el Citroën Jumpy eléctrico y el Opel Vivaro-e. Todos llegarán en 2020.





# Caballo eléctrico

A finales del próximo año llegará a España el Mustang Mach-E, un crossover cien por cien eléctrico inspirado en el mítico coupé Mustang que se ofrecerá con tracción trasera y total, potencias de hasta 459 CV y dos tamaños de batería: 75,7 y 98,8 kWh, esta última con hasta 600 kilómetros WLTP de autonomía. A la espera de conducirlo, hemos viajado como pasajeros en él y nuestras primeras sensaciones son de lo más positivas.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Habrà quien se pregunte qué tiene que ver un Mustang de los de toda la vida con este crossover de 4,71 metros presentado ahora por Ford y bautizado Mustang Mach-E, pero a medida que reparas en detalles los nexos entre ambos van creciendo, como unas ópticas delanteras y traseras que tienen mucho en común, y otras características que apreciamos en la vista de perfil, como un capó largo y el morro tipo nariz de tiburón, un techo de trazo continuo, hombros muy marcados sobre las aletas posteriores... Y hay que pensar en el Mach-E como el Mustang adaptado a los nuevos tiempos, tanto en lo estético y funcional como en lo mecánico, donde el protagonismo es para una plataforma cien por cien eléctrica con la que la firma del óvalo, más que a Mercedes EQC, Jaguar I-Pace o Audi e-tron, parece apuntar al corazón de Tesla y su Model 3, el eléctrico más exitoso del momento a nivel global. Y hacerlo llamándote Mustang tiene su aquel.

A esos 471 centímetros de longitud, el Mach-E suma una cota de anchura de 188 centímetros y una altura que roza los 160, siendo su batalla de 298 centímetros. Y cuando te sientas, ya sea en las acogedoras y firmes butacas delanteras como en una segunda fila realmente amplia, ya te das cuenta de que ahí se viajará bien. Además, las plazas posteriores no sufren la presencia del túnel central (suelo completamente plano), tiene salidas de aireación propias y gozan de la misma buena calidad de acabado, pues las puertas delanteras y traseras comparten los mismos plásticos mullidos. Y es que no se escatima en materiales de buena calidad, como demuestra el marco de magnesio que acoge la enorme pantalla central vertical, de 15,5 pulgadas e inspiración

claramente Tesla pero con un funcionamiento más intuitivo y rápido, una rueda central de volumen de verdad y una zona inferior donde los comandos táctiles son permanentes, como los vinculados a la climatización. La instrumentación también es digital, y podemos configurar la alargada pantalla de 10,2 pulgadas de acuerdo con el programa de conducción elegido, una selección que determina también el sonido que escuchamos al acelerar, y que en modo Sport tiene un atractivo especial. Igual que el ruido artificial exterior, 'muy Mustang' pero civilizado y agradable a ojos (oídos, mejor dicho) de un peatón. Los ocupantes de la segunda fila gozan de mucho espacio a lo largo, a lo ancho y a lo alto, y la amplitud distingue también a un maletero de formas diáfnas que anuncia 402 litros de capacidad (1.420 si abatimos la segunda fila por completo) y que ofrece portón automático con apertura pasando el pie bajo el paragolpes. Y no es el único espacio

para guardar equipaje, pues bajo el capó frontal hay otro maletero con 100 litros (parecen más) que dará bastante juego, ya que cabe un trolley de viaje y alguna cosilla más.

Puestos a criticar algo en términos de funcionalidad nos quedamos, sin duda, con el sistema de apertura de puertas desde el exterior, pues debemos pulsar un sensor táctil y esperar (pasa un segundo, más o menos) a que salten y se separen unos 40 milímetros de la carrocería. Después, en el caso de las puertas delanteras, podemos tirar de una especie de ganchito, pero en las traseras debemos meter los dedos entre la carrocería y la puerta para tirar de ésta. Si hay tiempo para ello, quizás los ingenieros y diseñadores deberían probar una solución más convencional de cara a su comercialización en Europa, que empezará en otoño de 2020 por la zona norte del continente (Alemania, Francia, Noruega, Reino Unido, Suiza y Holanda), para seguir des-



▶▶ Numerosos detalles recuerdan al mítico Mustang, al menos en el exterior. Es el caso de los faros o los pilotos. La toma de corriente se encuentra tras una tapa convencional.

▶▶ El logo del caballo al galope junto con la denominación son el nexo de unión entre el Mustang actual y este Mustang eléctrico. El SUV americano podrá llevar techo de cristal.



pues por mercados como el español, ya a finales de año.

Justo para entonces, Ford quiere tener a la venta ya 14 modelos electrificados, donde incluye desde eléctricos puros, híbridos enchufables e híbridos autorrecargables hasta versiones 'mild hybrid' como las del nuevo Puma o vehículos comerciales, donde su estrategia es de lo más agresiva. Todo fruto de unas inversiones de 11.000 millones de dólares (unos 10.000 millones de euros) que empiezan a poner en los concesionarios productos como este Mustang Mach-E, del que todavía no hay precios para Europa –en EE.UU. se anuncia un coste de partida de 43.895 dólares (unos 40.000 euros)–, aunque es fácil suponer que serán más bajos que los del Jaguar i-Pace y competirán con los del Tesla Model 3.





**PANTALLA CENTRAL MUY GRANDE CON 15,5 PULGADAS CLARAMENTE INSPIRADA EN EL TESLA PERO  MUCHO MÁS INTUITIVA Y RÁPIDA**

A falta de conocer las facturas, sí sabemos casi todo lo demás, como que habrá tres niveles de terminación o equipamiento (First Edition, Select y Premium), más un cuarto, llamado GT, que llegará en el verano de 2021 y presenta características propias y más deportivas: llantas de 20 pulgadas, frontal con parrilla negra, logo GT en la zaga sustituyendo al clásico caballo al galope... Y serán también cuatro, de inicio, las combinaciones mecánicas posibles, pues el Mustang Mach-E estará disponible con tracción trasera (llantas de 18 pulgadas) o a las cuatro ruedas (llantas de 19 pulgadas), y en cada caso el cliente podrá escoger entre versión de autonomía normal (Standard Range) o autonomía extendida (Extended Range). En el primer caso la batería de iones de litio tiene 75,7 kWh de capacidad (450 kilómetros de autonomía WLTP con tracción trasera RWD y 420 con tracción total AWD), mientras que los otros tienen una batería de 98,8 kWh (600 kilómetros de alcance medio el RWD y 540 el AWD). Y la potencia mecánica no es similar, pues en función de la tracción y la batería elegidas, la energía disponible bajo el acelerador es mayor (dos motores eléctricos) o menor (un solo motor), de modo que los Mustang Mach-E Standard Range (tanto RWD como AWD) rinden 258 CV y 42,3 mkg de par, la versión RWD Extended Range disfruta de 285 CV y en la AWD Extended Range son ya 337 CV (aquí el par escala hasta 57,7 mkg), lo que es aplicable a la variante de lanzamiento, bautizada First Edition. No obstante,

► Suelo trasero plano, sin tunnel central. Calidad por los cuatro costados. Y dos maleteros, uno de ellos en la parte delantera con 100 litros de capacidad. El espacio en las plazas traseras es muy generoso.



el Mach-E GT llegará en 2021 con mayores bríos, pues contará con tracción AWD, batería de 98,8 kWh (la autonomía WLTP estimada es de 500 kilómetros), una potencia conjunta de 459 CV y 84,7 mkg de par, lo que le permitirá acelerar de 0 a 100 km/h en menos de 5 segundos (menos de 8 emplea ya la versión básica, y menos de 7 las versiones normales con tracción AWD). En el caso del GT, además, la suspensión del resto de la gama (independiente de tipo McPherson delante y mul-

tibrado posterior, con estabilizadoras en ambos ejes) recibe el apoyo de una amortiguación MagneRide; al igual que ocurre con los frenos (discos ventilados delante y macizos detrás en todos los Mach-E), pues el equipo de la versión GT se sobredimensionará para adecuarse a unas prestaciones que se anuncian como soberbias, pues los tiempos en circuito de un Mustang Mach-E GT son mejores, según Ford, que los de un Porsche 911 GT3.

De hecho, y a modo de primer contac-



► Al cuadro le falta un poco de aire Mustang. Las baterías pueden ser de 75,7 kWh (hasta 450 km de autonomía en WLTP) o de 98,8 kWh (hasta 600 km de alcance). Los motores rinden entre 258 y 459 CV.



to, tuvimos oportunidad de viajar como ocupantes en un Mach-E First Edition y la experiencia nos sirvió para comprobar que sí hay sensaciones deportivas, pues el test incluyó varios kilómetros por las baheadas calles de Los Ángeles pero también algunos ensayos al límite en la pista de un aeropuerto, donde el Mustang eléctrico se mostraba aplomado y viraba muy plano, un poco en la línea del Jaguar i-Pace. Aceleración progresiva e impetuosa, frenadas sólidas, una dirección que apa-

rentaba ser rápida y precisa en la prueba de eslabon... Habrá que ver si todo eso se confirma cuando seamos nosotros los que conducimos, pero las primeras sensaciones convencen.

El peso del conjunto (la carrocería combina acero con materiales compuestos para aligerar al máximo) no ha sido dado a conocer, pero sí sabemos que la batería pequeña ronda los 596 kilos. Va situada entre los ejes, bajo el habitáculo y protegida de posibles impactos, y como

el resto del sistema eléctrico se beneficia de una garantía de 8 años o 160.000 kilómetros. Para su recarga hay varias posibilidades, empezando por enchufarlo a la red doméstica, lo que siempre es lentísimo. Pero Ford ofrecerá diferentes cargadores para el hogar, como un wallbox de 48 amperios que en una hora logra inyectar electricidad suficiente para cubrir 62 kilómetros, y será posible emplear los supercargadores Ionty Charge de 150 kW, de los que habrá repartidos unos 400 puntos por Europa al finalizar 2020: 38 minutos bastarán para cargar la batería del 10 al 80 por ciento.

Por último, Ford pone también mucho énfasis en destacar la última evolución del sistema de infoentretenimiento y conectividad SYNC, que al disfrutar de toda la información presente en Cloud nos mantendrá informados en tiempo real sobre posibles problemas en la ruta planificada o en el entorno. Y la dotación de asistentes de conducción es casi interminable: Active Park Assist 2.0 con visión perimetral de 360 grados, alerta de riesgos en marcha atrás con frenada automática, frenada contra colisión múltiples, alerta de peligros en los ángulos muertos, alerta de tráfico cruzado trasero, asistente precolisión con frenada de emergencia automática, mantenimiento automático en el carril y centrado automático en el carril, cámara trasera, luces de carretera automáticas, control de cruce activo con función Stop&Go, reconocimiento de señales de tráfico y asistente de dirección evasiva, entre otros elementos.

**LOS ÁNGELES AUTO SHOW NO TODO ES ELECTRICIDAD EN LA VIDA**

Al margen del Mustang Mach-E, que Ford desvelaba días antes en la ciudad californiana, la cita de Los Ángeles acogerá también el estreno del Volkswagen ID. Space Vizzion, séptimo miembro de la familia de proyectos eléctricos ID, pues se suma a ID., ID. Crozz, ID. Buzz, ID. Vizzion, ID. Buggy e ID. Roomzz. Este nuevo 'concept car' está basado en la Plataforma Modular de Propulsión Eléctrica (MEB) de la marca alemana y presume de una aerodinámica especialmente cuidada que ayuda a anunciar una autonomía de hasta 590 kilómetros (WLTP), o 482 kilómetros de acuerdo con la homologación estadounidense EPA. El interior del ID. Space Vizzion destaca por su funcionalidad y su cuadro de instrumentos totalmente digitalizado, y los materiales de revestimiento se han elaborado a partir de materias primas sostenibles, como el AppleSkin, un cuero artificial con una proporción de residuos de la producción de zumo de manzana.

Además, Volkswagen confirma que el proyecto seguirá su curso, pues el ID. Space Vizzion se convertirá en un modelo de serie a finales de 2021, con versiones diferenciadas para Norteamérica, China y Europa. Pero no todo será eléctrico en la cita angelina, porque entre las novedades adelantadas destaca también el Jeep Wrangler EcoDiesel, cuyo más curioso antecesor es el CJ5 de gasóleo que en los años 60 del pasado



► El Acura MDX PMC Edition es una versión limitada para el mercado local y de Canadá con un motor de 290 CV. Por su parte el Jeep Wrangler EcoDiesel cuenta con un propulsor 3.0 V6 de VM Motori con 260 caballos.



► Volkswagen ha presentado en Los Ángeles el ID. Space Vizzion, un modelo eléctrico que llegará a finales de 2021 con autonomías de hasta 590 km gracias a su aerodinámica.

siglo ofreció la marca americana de todoterrenos, en aquella ocasión con un cuatro cilindros de 62 CV. Ahora, en cambio, el nuevo Wrangler ofrece la tercera generación del 3.0 V6 diésel de VM Motori, con 260 CV y que también se emplea en modelos de RAM, aunque aquí se reposiciona el alternador y la bomba de inyección para mantener la generosa profundidad de vadeo del resto de la gama. El par máximo, de 61,2 mkg, es constante entre 1.400 y 2.800 revoluciones por minuto, y la caja de cambios automática tiene 8 velocidades. El consumo medio no resulta especialmente bajo: 11,5 l/100 km. Por último, y entre las primicias estrictamente locales, destacará la presencia del Acura MDX PMC Edition, acabado en el exclusivo color Rojo Perla Valencia y puesto a punto en su sede de Ohio por Performance Manufacturing Center, que fabricará de modo casi artesanal 330 unidades, de las que 300 se destinarán a Estados Unidos y el resto a Canadá.

Esta serie limitada equipa un V6 3.5 i-VTEC con inyección directa que rinde 290 CV y se asocia a la tracción total SH-AWD y a un cambio automático de 9 marchas. La personalización deportiva del SUV japonés incluye llantas de 20 pulgadas o una placa numerada, y el tratamiento de calidad es similar al del NSX, lo que incluye una inspección final específica, pruebas mecánicas con un dinamómetro y protección total de su carrocería durante el transporte.







CAPACIDAD OFF ROAD UN RECORRIDO FUERA DE CARRETERA NOS MUESTRA GRANDES VIRTUDES. Y SOLO CON PROPULSIÓN ELÉCTRICA



# Distinción eléctrica

DS, la marca premium de PSA, da un paso más en su estrategia de distinción. Con su primer híbrido enchufable combina suavidad y refinamiento con potencia y prestaciones excelentes, una destacable economía de uso y unas capacidades off road sorprendentes.



▲ El interior está presidido por una calidad de acabados y materiales a la altura de los modelos premium más prestigiosos. Y con un diseño personal y original. Estrena un nuevo color para la tapicería.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Desde su lanzamiento, DS ha tratado de demostrar que es posible otra manera de crear un modelo premium. DS 7 Crossback y DS 3 Crossback son ejemplos de eso. Y ahora, ese mismo 'savoir faire' lo aplican a la electrificación con la versión híbrida enchufable del DS 7 Crossback.

Y en este nuevo modelo está todo el ADN de la firma de PSA: la delicadeza en los acabados, la sobresaliente calidad de materiales, el diseño distintivo, la vanguardia tecnológica y el refinamiento en todos los detalles. Se vuelve a convertir DS en la punta de lanza del grupo francés, pues vuelve a la ser la firma que estrena las más avanzadas tecnologías que luego irán a parar –algunas– a otros fabricantes del grupo. Así es en esta versión híbrida enchufable de tracción total, 300 caballos, 58 kilómetros de autonomía eléctrica y solo 1,3 l/100 km de consumo medio en ciclo WLTP.

Si nos fijamos en las características clásicas de la marca, vemos que no hay novedades respecto un DS 7 Crossback únicamente de combustión. No pierde ninguna de sus características, ni habitabilidad o capacidad de maletero. Tampoco en ese estilo exterior tan personal o en equipamiento. Y respecto a los de combustión, la única variación externa y evidente está en el logo Hybrid en el exterior. Aunque, eso sí, aprovecha para ofrecer más distinción y estrenar un nuevo color exterior así como

un interior de Inspiration DS RIVOLI Gris Galet. El resto, permanece invariable.

La auténtica revolución está en el apartado mecánico, con el desarrollo de un grupo propulsor que combina un motor de gasolina de cuatro cilindros y 200 caballos con dos motores eléctricos, uno delantero –ubicado en la caja de cambios– y otro en el eje trasero. Con ello se convierte en un 4x4 y suma esos 300 caballos mencionados anteriormente. Con el cambio automático EAT8 de convertidor

de par, el paso de un motor a otro es prácticamente inmediato y sin vacíos ni saltos de potencia.

Cuenta con diversos programas de conducción: eléctrico, híbrido, confort y una alternativa 4WD de resultados sorprendentes en un recorrido fuera de carretera realizado durante la presentación internacional en los alrededores de París.

Pero antes de llegar a ese momento, el recorrido nos lleva por diversas carreteras –autovías, de doble sentido– en un viaje entre bosques otoñales en el que la suavidad de marcha que ofrece este DS 7 Crossback E-Tense es sobresaliente. Circulamos en eléctrico en absoluto silencio, como en una alfombra mágica, llevando aún más allá los límites del refinamiento que hemos visto en otras versiones. Esa suavidad se rompe, inmediatamente si decidimos pisar el acelerador con decisión, momento en el que instantáneamente aparece el motor de combustión y los 300 caballos se ponen a nuestra disposición.

Entonces nos encontramos

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 PURETECH
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (cc)	1.598
Potencia máxima/rpm	200/6.000
Par máximo/rpm	30,6/3.000
MOTORES ELÉCTRICO	
Potencia (kW)	81,2 (del)/83 (tras)
Par (Nm)	320 (del)/166 (tras)
Pot. máx. total	300 CV
Par máx. total	53 mkg
Tracción	Total
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Disc.
Peso (kg)	1.825
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.570/1.895/1.620
Maletero (l)	555 / 1.752
Capacidad del depósito (l)	43
Tipo de batería	Ion Litio
Capacidad de la batería	13,2 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	5,9
Velocidad máx. (km/h)	235
Vel. máx. en eléctrico	135
Consumo mixto (l/100 km)	1,3
Emissiones CO2 (WLTP)	30 g/km
Alcance en eléctrico (km)	58
Tiempo de recarga	2 h a 7,4 kW
Precios desde... (euros)	49.400



◀ No varía el tamaño del maletero, con 55 litros. La carga tarda solo dos horas en una toma de 7,4 kWh y alrededor de ocho en un enchufe normal.

con un SUV deportivo y muy divertido, con una excelente estabilidad y aplomo gracias a la ubicación de las baterías en la parte inferior que bajan el centro de gravedad. Dirección progresiva, frenos potentes y un esquema de suspensiones que combinan sabiamente confort con dinamismo.

Y el punto más sorprendente viene en un tramo off road en el que el plug in de DS sale airoso de una prueba que seguro a ninguno de sus futuros dueños se le ocurrirá realizar. Sobre un recorrido embarrado, con zonas de agua o hierba con importantes desniveles, el DS 7 Crossback –un vehículo refinado y elegante– se

pone el traje de todoterreno y muestra grandes capacidades. El par instantáneo del motor eléctrico saca al coche de todos los atolladeros en los que nos metemos. Y completamos el tramo sin haber utilizado el motor de combustión... Todavía más sorprendente.

A todas estas virtudes hay que sumar una sobresaliente capacidad de recuperación de las baterías herencia de su experiencia en Fórmula E –a 16 kilómetros de nuestro destino, con 15 kilómetros de autonomía eléctrica seleccionamos el modo de conducción eléctrica para tratar de llegar a destino habiendo consumido toda la batería, y cuando llegamos,

tras un recorrido muy favorable por orografía, aún nos quedan 14 kilómetros de autonomía – y un consumo muy ajustado si no decidimos sacar los 300 caballos a pasear. Otro dato: de los más de 150 kilómetros de recorrido total, un 38 por ciento lo realizamos con 0 emisiones.

Todo esto, por un precio que no es barato... Pero son solo 5.000 euros más que la versión de 225 CV y con ello tenemos no solo 75 caballos más, sino también tracción total y ese carácter electrificado que se remata con la etiqueta 0 de la DGT y que inaugura, a lo grande, una nueva era en DS. La era E-Tense.

PRECIO DESDE **49.400 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: **30 G/KM**

### PRIMERAS IMPRESIONES

#### NOS GUSTA

Acabado. Autonomía eléctrica. Rendimiento mecánico. Suavidad y confort de marcha.

#### DEBE MEJORAR

Precio elevado. Detalles de ergonomía. Ausencia de levas en el volante



**EL PLUG IN MÁS BARATO, CON PRECIOS, CON DESCUENTO, DESDE 29.300 EUROS. Y EL HÍBRIDO, ENTRE LOS MÁS ASEQUIBLES DE SU TAMAÑO**

# Gana refinamiento



► Detalles de coche de más categoría se reflejan en un interior muy cuidado. Dice adiós al freno de estacionamiento de pie y lo sustituye por uno eléctrico. Y cuenta con levas de serie. El cuadro de instrumentos digital puede ser de hasta 7 pulgadas y la pantalla central de 10,25.



► No hay cambios en la habitabilidad interior del Niro, notable sobre todo en unas muy amplias plazas traseras. El maletero en la versión híbrida es correcto; pero escaso en el híbrido enchufable. La toma de carga se sitúa en la parte lateral del lado del conductor.

Kia retoca el Niro en sus versiones híbrida e híbrida enchufable. Diseño modernizado, más carga tecnológica y refinamiento en los detalles de un modelo que ya es un superventas de la marca. Y en el apartado dinámico sigue brillando por su eficacia, diversión y eficiencia.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

La apuesta de Kia con el Niro, el SUV con tres tipos de propulsión –híbrido, híbrido enchufable y eléctrico– ha fructificado de manera importante, hasta convertirse en el cuarto modelo más vendido de la marca coreana en nuestro país desde su lanzamiento en 2016. El secreto, combinar dos tendencias de moda: carrocería SUV y tecnologías de propulsión limpia. Eso, unido a la calidad que Kia destila en todos sus productos, a una elevada tecnología y a los 7 años de garantía que son una de las ‘banderas’ de la marca.

Para mantener ese éxito y ante la llegada de rivales a un segmento donde el Niro llegó el primero, Kia ha renovado/retocado las versiones híbrida e híbrida enchufable –el eléctrico llegó hace solo un

año– con elementos de diseño y con otros atributos de carácter tecnológico. El trabajo de Kia en el diseño se concentra en un frontal donde aparece un nuevo paragolpes y nuevos grupos ópticos con diseño ‘cubito de hielo’. Además, se puede optar por faros Full Led opcionales y las luces diurnas, bajo los faros, cuentan con un llamativo diseño de doble flecha. En la trasera también cambia el paragol-

pes y se añade un nuevo difusor con más personalidad e incorpora luces traseras de Led de nuevo diseño.

A esto se suman más opciones de personalización, con nuevas llantas de 16 y 18 pulgadas o una gama de nueve colores exteriores.

En el interior los cambios son evidentes en el estilo y también en el salto tecnológico que ha dado el modelo coreano. Ofrece un salpica-

dero presidido por una gran pantalla táctil de 10,25 pulgadas –de serie es de 8 pulgadas– así como por un cuadro de instrumentos con pantalla digital de 7 pulgadas –de serie esta pantalla es de 4,2 pulgadas–. En esa gran pantalla central se podrá acceder a otra de las novedades del modelo, la aplicación UVO Connect que conectará a los conductores de todo el mundo para proporcionarles información durante la marcha. Este sistema ofrece información en tiempo real sobre tráfico, previsiones meteorológicas, puntos de interés y precios del combustible, lugares de estacionamiento, precio de parking o información sobre estaciones de carga.

Además, aprovecha para revisar sus asistentes a la conducción para incorporar las últimas tecnologías. Por citar algunas, al control

de cruce adaptativo se le añade la función de parada y arranque automáticos. También va a estar disponible por primera vez el asistente para seguimiento de carril que controla a los vehículos pre-

cedentes en el tráfico y detecta las líneas de la carretera, con objeto de mantener al Niro dentro de su carril.

Sin cambios en la parte mecánica, nos ponemos al volante de los nuevos Niro en



► El Niro Híbrido Enchufable sigue homologando una autonomía eléctrica sobresaliente. 49 kilómetros con homologación WLTP.

## FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	1.6 GDI PHEV	1.6 GDI HEV
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.580
Potencia máxima/rpm	105/5.700	105/5.700
Par máximo/rpm	15/4.000	15/4.000
MOTOR ELÉCTRICO		
Potencia	44,5 kW	32 kW
Par	17,3 mkg	17,3/0-1.798
Pot. máx. total	141 CV	141 CV
Par máx. total	27 mkg	27 mkg
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6 vel.	Autom. 6 vel.
Frenos del./tra.	Disc. vent./Discos	Disc. vent./Disc
Peso (kg)	1.594	1.490
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.355/1.805/1.535	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	324/1.322	401/1.408
Capacidad del depósito (l)	43	45
Tipo de batería	Polímero de litio	Polímero de litio
Capacidad de la batería	8,9 kWh	1,56 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,8	11,5
Velocidad máx. (km/h)	172	164
Vel. máx. en eléctrico	120	120
Consumo mixto (l/100 km) NEDC/WLTP	1,3/1,4	3,8/4,8
Emissiones CO2 NEDC/WLTP	29/31 g/km	86/100 g/km
Alcance en eléctrico (km)	58/49	-
Tiempo de recarga	2 h 15 ma 3,3 kW	-
Precios desde... (euros)	<b>29.300</b>	<b>19.900</b>

PRECIO DESDE **19.900 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: DESDE **29 G/KM**

## PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Comportamiento. Consumo y autonomía. Acabado y equipamiento. Levas de serie	Cortinilla de maletero endeble. Capacidad maletero en híbrido enchufable.





**NUEVA IMAGEN EL C-HR 2020 MAQUILLA SU IMAGEN EXTERIOR CON UN PERFIL ALGO MÁS PREMIUM. LA PRINCIPAL NOVEDAD ES LA LLEGADA DE UNA VARIANTE HÍBRIDA CON 184 CV QUE HEREDA DEL COROLLA.**



◀ El interior también se remata con algo más de calidad y se ha mejorado la insonorización. La oferta multimedia ahora sí que está a la altura de sus grandes rivales, con una plena integración del smartphone.

# Mayoría de edad

El C-HR se actualiza con una imagen más cuidada, nuevos asistentes de seguridad, una oferta multimedia más completa y una nueva versión híbrida de 184 CV más pasional y prestacional. Llegará en enero de 2020, pero todavía no se han cerrado los precios.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

No hace falta ser un experto en mercado para saber que el Toyota C-HR es un modelo de éxito, simplemente porque se ve por la calle. Arriesgaron con el diseño y acertaron de pleno. Ahora, dos años y medio después de su lanzamiento, se actualiza con una serie de mejoras que le harán, sin duda, más competitivo.

Algunos clientes demandaban algo más de potencia. Los 122 CV del sistema híbrido ofertado se quedaban algo cortos para aquellos conductores que les gusta disfrutar al volante. Sin problemas. Se ha incorporado la mecánica 2.0 Hybrid del Corolla, ya con 184 CV de potencia total.

De esta manera se dota a esta versión de nuevos bríos en cuanto a rendimiento. Se

mantiene la transmisión automática con variador continuo y seis relaciones un tanto artificiales en su mapa de actuación, pero el chasis ha sido revisado a nivel de suspensión para 'sujetar' mejor los balanceos de la carrocería. También se ha retocado la asistencia de la dirección y el tacto del pedal del freno. La batería es de níquel e hidruro

metálico y se ubica debajo del asiento trasero.

Se mantiene la variante 1.8 Hybrid de 122 CV, que incorpora todas las mejoras, salvo la de la suspensión. Incluso la batería es nueva. Ahora monta una de iones de litio, más ligera y compacta. Quizás hubiera sido más lógico apostar por la batería más avanzada en la varian-

te más prestacional y mantener la de níquel en el 122 CV, como hasta ahora. Nos comentan que por problemas de disponibilidad se ha llegado a esta solución.

Ya comentamos que el diseño ha sido su principal baza. El C-HR matiza, sin embargo, su imagen. Sin ceder 'agresividad' se remata ahora con algo más de rigor 'premium'. Retoca así el paragolpes delantero, los grupos ópticos, los pilotos traseros —con intermitentes dinámicos—, el difusor de la zaga...

Asimismo se ha trabajado para optimizar la insonorización del interior y rematarlo con más calidad. Se ha mejorado la ergonomía de los asientos delanteros y contempla detalles como un equipo de sonido premium JBL.

También se demandaba,

con criterio, una conectividad puesta al día. Ahora ya es posible una integración plena del smartphone con Apple CarPlay y Android Auto, actualizaciones más sencillas de mapas o el módulo de llamada de emergencia e-Call. Además se añade la aplicación MyT by Toyota, que permite desde el móvil loca-

lizar el vehículo, compartir rutas, realizar el último tramo a pie, gestión de mantenimiento... También graba los datos de conducción y un 'coach' virtual nos dará consejos personalizados para una conducción más eficiente, asesorándonos en puntos concretos de la ruta.

Por último, la seguridad

▶ El maletero ofrece 377 litros en la variante de 122 CV, 19 más que en el 184. En este último la batería auxiliar no cabe en el vano motor delantero. La batería principal es de níquel en el 184 CV y de ion-litio en el más modesto.



jora en cuanto a rendimiento. Incluso el cambio parece más agradable en fuertes aceleraciones, aunque no elimina el efecto 'patinamiento' y apenas retiene al reducir de manera secuencial. Va algo más asentado, pero sigue teniendo tendencia al subviraje. Rodamos por carretera y autovía y registramos consumos de 5,8 litros de media y una eficiencia eléctrica del 49% (anuncia hasta un 80% en ciudad.).

se incrementa con el Toyota Safety Sense de serie en toda la gama. Los más equipados incorporan iluminación adaptativa, alerta de tráfico cruzado en la zaga con función de frenado, control del ángulo muerto o un asistente de aparcamiento automatizado.

Rodamos con el C-HR 2.0 Hybrid y es evidente la me-

Llegará en enero de 2020 con seis acabados diferentes.

## FICHA TÉCNICA

	1.8 HYBRID	2.0 HYBRID
<b>MOTOR TÉRMICO</b>		
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c)	1.798	1.987
Potencia máxima (CV)/rpm	98 / 5.200	152 / 6.000
Par máximo (mkg)/rpm	14,5 / 3.600	19,4 / 4.400-5.200
<b>MOTOR ELÉCTRICO</b>		
Potencia máxima	53 kW (72 CV)	80 kW (109 CV)
Par máximo	163 Nm (16,6 mkg)	202 Nm (20,6 mkg)
Potencia máxima total	122 CV / 5.200	184 CV / 6.000
Par máximo total	n.d.	n.d.
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Múltiples velocidades	Múltiples velocidades
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
Peso (kg)	1.420	1.485
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.390 / 1.795 / 1.555	4.395 / 1.795 / 1.555
Maletero (l)	377	358
Capacidad del depósito (l)	43	43
Tipo de batería	Ion-litio	Níquel e hidruro metálico
Voltaje de la batería	600 V	650 V
De 0 a 100 km/h (s)	11,0	8,2
Velocidad máx. (km/h)	170	180
Velocidad máxima en eléctrico	n.d.	120 km/h
Consumo mixto (l/100 km)	4,8 WLTP (3,8 NEDC)	5,3 WLTP (4,0 NEDC)
Emissiones CO2	86 g/km (109 WLTP)	92 g/km (118 WLTP)
Alcance en eléctrico (km)	-	-
Tiempo de recarga	Autorrecargable	Autorrecargable
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.

PRECIO		N.D. €
EMISIONES DE CO <sub>2</sub> : ENTRE 86 Y 92 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES		
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR	
+	Estética muy original. Consumos. Equipamiento en seguridad. Calidad percibida.	- Cambio CVT en conducción dinámica. Visibilidad lateral en las plazas traseras.



# La ciudad es mía



El Mii es el primer modelo eléctrico de Seat, un vehículo ideal para movernos por la gran urbe, e incluso fuera de ella gracias a los 83 CV de potencia y a una autonomía que alcanza los 260 kilómetros. Su agresiva campaña de descuentos lo pone en la calle por 16.500 euros.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La ofensiva eléctrica es total en Seat. En 2021 serán seis los modelos electrificados que la marca española pondrá en juego. Al Mii le corresponde el honor de ser el primer modelo de producción totalmente eléctrico en la firma de Martorell. Y no sólo será eficiente, también asequible porque acogiéndonos a todas las promociones y campañas de financiación, su precio fi-

nal se quedaría en unos atractivos 16.500 euros.

El nuevo rey de la ciudad con un motor de 61 kW (83 CV), limita electrónicamente su velocidad a 130 km/h y se alimenta gracias a una batería de iones de litio que ocupa en parte el espacio donde va el depósito de combustible en las variantes térmicas. Presenta una capacidad útil de 32,3 kWh, y eso se traduce en una autonomía de

260 kilómetros según el ciclo mixto WLTP. Por cierto, tiene una garantía de ocho años o 160.000 kilómetros.

El tiempo de recarga varía. Si lo hacemos en un wallbox de 7,2 kW se completará en 4 horas, en un enchufe doméstico de 2,3 kW y 10A se disparará a 13 horas, y en un punto rápido—admite hasta 40 kW—, en sólo una hora se completará al 80 por ciento.

Los cambios estéticos son muy sutiles y se reducen a

colores, llantas, molduras y poco más. Eso sí, su peso se incrementa en 300 kilos respecto a una versión térmica equivalente, aunque no se han realizado ajustes en el chasis.

Sí presume de ser el Seat más conectado del momento. Estrena el sistema Seat Connect, que permite conocer desde el smartphone el 'estado de salud' del vehículo y gestionar, además, funciones de carga remota, climatización del vehículo, localización de puntos de recarga o aparcamientos...

En nuestra to-

## FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	61 KW
Potencia máxima	61kW (83CV)
Par máximo	212 Nm (21,6 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos
Peso en vacío (kg)	1.235
La./An./AL (mm)	3.556 / 1.654 / 1.481
Maletero (l)	251
Neumáticos	165/70 R14
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	32,3 kWh
Peso de la batería (kg)	-
De 0 a 100 km/h (s)	12,3
Vel. máxima (km/h)	130 (autolimitada)
Consumo mixto	14,4 kWh/100 km
Emissiones CO <sub>2</sub>	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	260
Alcance máximo urbano WLTP (km)	358
Cargador a bordo	7,2 kW
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	1 hora (toma de 40 kW)
Precios desde... (euros)	21.230

ma de contacto afrontamos un largo recorrido de 116 kilómetros, mayoritariamente por autovía y carretera, que no es precisamente su hábitat más idóneo. Activamos el programa de conducción Normal—también presenta los modos ECO y ECO+, que alargan la autonomía en detrimento del rendimiento—, y completamos el bucle con un consumo medio de 18,6



▲ En la ciudad es donde más a gusto se siente. A la etiqueta cero emisiones añade una autonomía de 358 kilómetros por la urbe.

◀ El interior se diferencia por la nueva terminación del salpicadero y la información eléctrica del cuadro. La conectividad del vehículo se gestiona a través del smartphone. Desde la palanca se escogen los cuatro niveles de frenada regenerativa, tres de manera lateral y el último hacia la posición B.

kWh en la primera parte, y de 15,6 en el regreso, con un perfil más de bajada.

Hemos tratado de gestionar de la manera más eficiente posible los cuatro niveles de frenada regenerativa que ofrece desde la palanca del cambio, incluso en ciudad, que es donde lo borda: a una media de 14 km/h registró un consumo de 10,4 kWh, que traducidos en autonomía rondaría los 310 kilómetros.

El nuevo Seat Mii electric ya se puede adquirir, aunque las primeras unidades no llegarán hasta finales de enero de 2020. Disponible con dos niveles de acabado y cuatro paquetes opcionales, el precio es de 21.230 euros para la versión de acceso y de 22.380 euros para el acabado superior Plus. Pero a esas tarifas se les puede aplicar un descuento base de 1.800 euros, más 1.400 euros si se entrega un Seat a cambio en la operación—1.000 si es de otra marca— y otros 2.500 adicionales si se financia. Además, el punto de carga wallbox también se regala como oferta de lanzamiento, aunque la instalación iría aparte.

PRECIO DESDE **21.230 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Agilidad urbana. Consumo y autonomía en ciudad. Tacto agradable. Precio con descuento.

DEBE MEJORAR

Maletero. Ventanillas traseras 'compás'. Gestión de la frenada regenerativa poco intuitiva.



**CARGA RÁPIDA ADMITE CARGADORES DE 40 KW QUE COMPLETAN HASTA UN 80 POR CIENTO DE LA BATERÍA EN APENAS UNA HORA**





# CUARTA GENERACIÓN EL NUEVO OCTAVIA APUESTA POR MOTORES DE GASOLINA, DIÉSEL, HÍBRIDOS LIGEROS, DE GNC E HÍBRIDOS ENCHUFABLES



▶ El salpicadero del nuevo Octavia es minimalista. Pero no se olvida de una gran pantalla, del Virtual Cockpit, de un volante de tan solo dos radios y de un cambio DSG con nuevo sistema por medio de un pequeño interruptor. La pantalla central tiene una nueva regulación de volumen.

El Octavia G-TEC de gas natural comprimido cuenta con una capacidad total entre los tres tanques de GNC de 17,7 kilos, lo que le permite recorrer distancias de hasta 523 kilómetros. Y, según Skoda, otros 278 pueden recorrerse usando únicamente su depósito de gasolina de 9 litros, lo que significa que el Octavia G-TEC puede recorrer más de 800 kilómetros sin parar a repostar. En este caso el maletero de la berlina cubica 455 litros, y la capacidad del Combi se reduce hasta 495. La placa G-TEC en la parte trasera, y un Virtual Cockpit específico, son los otros rasgos distintivos de este modelo.

El nuevo Octavia es el primer Skoda en usar tecnología de cambio de marchas electrónica en su transmisión DSG, y sustituye la tradicional palanca de cambio por un

pequeño interruptor basculante.

En el interior del nuevo Octavia se respira calidad, amplitud y ergonomía. El modelo checo estrena una nueva pantalla de 10 pulgadas con un novedoso botón deslizante para ajustar el volumen, la última generación de Virtual Cockpit opcional, con una pantalla de 10,25 pulgadas, streaming multimedia y un sistema de sonido Canton con

◀ En las versiones de gasolina o diésel el volumen de los maleteros ha aumentado hasta los 600 y 640 litros, respectivamente, en el caso de la berlina y el Combi.



## Va a por todas

El Octavia, el modelo más importante y carismático de Skoda, recibe en su cuarta generación un diseño más estilizado y elegante, y un arsenal de tecnologías y equipamientos para colocarlo un escalón más arriba, ya muy cerca del segmento premium. Llega en primavera.

Andrés Mas | amas@motor16.com

La cuarta generación del Octavia, el icono de Skoda, crece en tamaño, en argumentos, en seguridad y en tecnología. Y en la marca checa están hasta tal punto entusiasmados con la llegada del corazón y motor de la marca que aseguran que ni siquiera su mejor SUV puede competir con la nueva versión Combi.

El nuevo Octavia ha seguido creciendo y ahora la berlina y el Combi son, respectivamente, 19 y 22 milímetros más largos. Y 15 más anchos. El maletero del Combi, que es el mayor de su segmento, se ha incrementado 30 litros, hasta los 640. Y el de la berlina anuncia 600 litros, 10 más que la generación anterior. Pero, además, la zona de carga

se ha cuidado al máximo con numerosas perchas plegables, bandeja cubreequipajes con quitasol integrado y soluciones Simply Clever como separadores con velcro para que las maletas no se muevan, bolsillo para el móvil en el revistero de los respaldos delanteros o bandeja automática cubreequipajes que se retira en dos tramos para facilitar su recogida. Y al margen del aumento de espacio, ambas carrocerías pueden llevar rueda de repuesto de tamaño normal. Todos salvo el

modelo movido por gas natural GNC o las nuevas versiones iV híbridas enchufables, que pierden parte de su volumen bajo el plano de carga para alojar los depósitos de gas o la batería. Y es que, por primera vez, la gama del Octavia incluye versiones híbridas enchufables, los Octavia iV –ver recuadro–, con 204 y 245 CV. Por lo demás, a nivel mecánico los cambios son de calado, ya que algunos de los

motores de gasolina, los EVO 1.0 TSI o 1.5 TSI, cuentan con tecnología híbrida suave de 48 voltios cuando están equipadas con DSG. Por su parte, los motores diésel EVO aplican un nuevo tratamiento de gases de escape con dos catalizadores SCR, AdBlue y nada menos que un 80 por ciento menos de emisiones de NOx.

▶▶ El nuevo Octavia crece a lo largo y a lo ancho, aunque mantiene su distancia entre ejes.





## OCTAVIA iV CON TODOS LOS ACABADOS SALVO ACTIVE Y SCOUT



la distancia entre ejes se mantiene invariable, se han ganado centímetros por todas partes, incluido el espacio reservado a las piernas de los pasajeros de las plazas traseras. Lo comprobamos en persona sentándonos en una posición nada forzada al volante y, a continuación, sin mover el asiento, trasladándonos a la parte trasera justo detrás del conductor. El resultado es que con nuestra talla de 1,86 metros nos sobran casi 5 centímetros para rozar con el respaldo delantero, y la cabeza queda lejos del techo del coche, derrochando espacio. Lastima que el túnel central siga teniendo un tamaño desmesurado, que dificultará el acomodo de las piernas de un quinto ocupante.

Opcionalmente el nuevo Octavia puede encargarse con equipamientos del segmento premium al estilo de los faros Matrix full LED, Control de crucero predictivo, Asistente de giro, Area view, airbag de rodilla, freno multicolisión o Alerta de tráfico cruzado posterior. Y además de los reglajes



### HABRÁ DOS SKODA OCTAVIA PLUG-IN Etiqueta 0 de la DGT desde septiembre 2020

El nuevo Octavia híbrido enchufable cuenta con un motor de gasolina 1.4 TSI y un motor eléctrico, ofreciendo una potencia combinada de 204 CV. Con una capacidad de 37 Ah que proporciona 13 kWh de energía, la batería de iones de litio de alto voltaje permite una autonomía en modo totalmente eléctrico de hasta 55 kilómetros (WLTP), y lógicamente en España está versión tendrá derecho a la etiqueta 0 de la DGT. El Octavia iV estará disponible en todas las carrocerías y con cualquiera de los niveles de acabado, excepto con el acabado Active y el modelo Scout. La capacidad de malete-

ro de la berlina 'plug-in' se reduce a los 450 litros, y la del Combi hasta los 490 litros debido al espacio que ocupa la batería. Debido a esta circunstancia, los Octavia iV también incluyen un depósito de gasolina ligeramente más pequeño -40 litros en vez de 45-, la placa con el logo iV en el portón trasero, la pantalla central de 10 pulgadas con una imagen específica de bienvenida 'iV' y pantallas personalizadas para mostrar información del sistema híbrido. Esa versión 'plug-in' iV del Octavia llegará a España en septiembre de 2020, y más adelante habrá también un iV RS con 245 CV.

de chasis de serie, es posible elegir entre dos opciones adicionales: una suspensión deportiva 15 milímetros más

baja y un chasis Rough Road que proporciona una distancia al suelo 15 milímetros mayor. El Control de Chasis

Dinámico, opcional, ajusta constantemente la suspensión y la amortiguación, y dispone de Selector de Modo de Conducción con la novedad de un programa Individual para ajustar las preferencias por apartados.

El nuevo Octavia llegará a los concesionarios españoles el próximo mayo en carrocería Combi. En julio se sumará la berlina, y en septiembre el Octavia de gas GNC y el iV híbrido enchufable. Lo que no hay son fechas para la aparición del Octavia RS de 250 CV.

◀▶ La versión 'plug-in' del Octavia -foto inferior- puede recorrer hasta 55 kilómetros con una sola carga. Tendrá etiqueta 0 de la DGT y se ofrecerá en dos versiones, con 204 y 245 CV.



PRECIO **22.600 €**

EMISIONES OFICIALES: **114 G/KM (NEDC)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

✚ Maletero. Modularidad y amplitud. Confort. Rendimiento mecánico. Equipamiento. Altura al suelo y Grip Control.

DEBE MEJORAR

■ Gama mecánica algo limitada. Sólo con acabado Shine. Manejo secuencial sin levas. Suspensión blanda.

## Nueva combinación

El cambio automático EAT6, asociado hasta ahora en gasolina al motor Puretech 110, apuesta ahora por la versión de 130 CV, más gratificante.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Citroën ha simplificado la gama del C3 Aircross a nivel mecánico, y desde ahora la oferta se limita a los dos motores diésel -BlueHDi 100, sólo con caja manual, y BlueHDi 120, éste con cambio EAT6- y, tras la eliminación del Puretech 82 atmosférico, dos tricilíndricos turboalimentados de gasolina: el Puretech 110 con cambio manual y, novedad, el Puretech 130 con caja EAT6, una transmisión automática que, en gasolina, se ligaba hasta hoy a la variante de 110 CV. Llama la atención que se haga elegir de ese modo al cliente, pues con cada motor, desde ahora, sólo habrá disponible un tipo de caja, y en el caso del Puretech 130 desaparece

la variante manual y llega esta nueva alternativa automática, que supone una mejora por prestaciones y agrado en relación a la versión anterior, pues ganamos 20 CV y también 2,6 mkg de par.

Y no es que el C3 Aircross Puretech 110 EAT6 se quedase corto de empuje, pero la energía extra es bienvenida tanto en ciudad, donde al motor se le nota más 'lleno' cuando aceleramos, como especialmente en carretera, pues hablamos de un B-SUV con generoso espacio interior y un gran maletero -410 litros, ampliables a 520 si avanzamos al máximo la segunda fila de asientos-, y a plena carga se agradece un rendimiento mecánico mayor: al realizar adelantamientos, al incorporar a una autovía,

al afrontar una carretera de montaña cuesta arriba...

Así lo hemos comprobado durante una breve toma de contacto por Madrid y alrededores con esta nueva versión, de prestaciones ya notables y con la que apetece aún más acometer viajes. Porque, para redondear el conjunto, el C3 Aircross suma un comportamiento noble y seguro, aunque la suave suspensión parece más enfocada al confort que al dinamismo, y con el mayor empuje mecánico se habrían agradecido unos reglajes ligeramente más firmes de muelles y amortiguador.

Del resto de capítulos, lo ya conocido, como un interior amplio y de calidad general más que razonable, una segunda fila corredera

## FICHA TÉCNICA

MOTOR	PUR. 130 EAT6
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.199
Potencia máx. (CV/rpm)	130/5.500
Par máximo (mkg/rpm)	23,5/1.750
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc. vent./Disc.
Neumáticos	205/60 R16
Peso en vacío (kg)	1.205
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.154/1.756/1.597
Volumen maletero (l)	410-520/1.289
Capacidad depósito (l)	45
De 0 a 100 km/h (s)	9,2
Velocidad máx. (km/h)	195
Consumo mixto (l/100 km)	5,0
Emisiones CO <sub>2</sub> (g/km)	114 (WLTP: 134)
Precios desde... (euros)	<b>22.600</b>

que da mucho juego al repartir espacio entre habitáculo y maletero o una dotación de asistentes bien nutrida, tanto de serie -Active Safety Brake, por ejemplo- como en opción -Grip Control y Hill Assist Descent, entre otros-. No obstante, la nueva versión Puretech 130 EAT6 sólo se asocia al completo acabado Shine -22.600 euros con la actual promoción de la firma francesa-, y habría sido buena idea ofrecer también una versión menos equipada pero todavía más accesible.

El cambio EAT6, actualizado para la ocasión -efectúa los saltos entre marcha y marcha con más celeridad-, no cuenta con levas en el volante, pero sí podemos cambiar manualmente con la palanca y disponemos de un modo Sport que agiliza su respuesta.



◀▶ El C3 Aircross es uno de los SUV urbanos más prácticos por amplitud y versatilidad. El cambio EAT6 tiene un modo Sport y se puede manejar secuencialmente.



# Atleta de fondo

Que los SUV siguen de moda no lo discute nadie, pero comienzan a hacerse hueco estos derivados con formato coupé, más pasionales y deportivos. Y ahí es donde se sitúa nuestro protagonista, un vehículo que apetece conducir más que el Q3, pero sin ceder puntos en el sentido práctico. Hemos probado la versión de entrada a la gama diésel, un TDI con 150 CV.

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

Quizás deberíamos comenzar por los números antes de nada. Nuestro Audi Q3 Sportback cuesta 1.650 euros más que el Audi Q3 'convencional' con el mismo motor y acabado. Y en ese incremento de precio nos encontramos con un diseño de tipo coupé más pasional, una suspensión

deportiva de serie y una dirección progresiva también con un mapa más deportivo y directo. Punto. ¿Ya está?, se preguntarán algunos. Lo cierto es que 'sólo' con eso se consigue un gran efecto porque realmente parece otro coche.

¿Y lo es? Pues en términos estéticos sí; si analizamos su dinámica o tecnología no hay cambios entre ambos modelos. Y antes de comen-

zar con nuestro análisis en profundidad, comentar que a veces la nomenclatura nos 'confunde'. Esta variante se denomina Sportback, cuando lo normal hubiera sido llamarle directamente Q4. Seguramente hubiera ganado 'prestancia' de iniciar el camino en solitario, como el BMW X4 marca territorio respecto al X3 del que deriva, pero en Alemania prefirieron reservar el nombre

Q4 para su modelo eléctrico e-tron, otra apasionante aventura, sin duda.

Aclarado esto, nuestro protagonista es 16 milímetros más largo que el Q3 y 29 más bajo. Comparte la distancia entre ejes y, por tanto, la habitabilidad es un calco, salvo la altura al techo, lógicamente, que sigue siendo generosa. Incluso mantiene la capacidad inicial del maletero,



## LA CLAVE

garroyo@motor16.com

Lo cierto es que por 1.620 euros más que el Q3 con este mismo motor y acabado, tenemos un vehículo muy diferente, más pasional y deportivo. Su perfil coupé y una dinámica algo más precisa, no mucho más, son sus principales bazas. El resto es lo de 'siempre', es decir, calidad a raudales, tecnología y un TDI austero que le convierte en un auténtico corredor de fondo.

con 530 litros, así como el práctico portón motorizado y con función manos libres de serie.

Otra cosa es cuando necesitamos espacio extra. Aquí el volumen total es de 1.400 litros, cediendo 125 debido la acusada caída del techo.

Por cierto, la banqueta trasera también hereda la práctica regulación longitudinal -13 centímetros- por partes 60/40 que permite jugar con el espacio para las piernas o el volumen del compartimento de carga.

Que el Q3 Sportback tie-

PRECIO **45.580 €**

EMISIONES DE CO<sub>2</sub>:  
**123** G/KM

## NUESTRA VALORACIÓN

### NOS GUSTA

**+** Diseño más atractivo y pasional. Calidad excelente. Dinámica. Distancias de frenado. Consumos. Confort de marcha. Tecnología.

### DEBE MEJORAR

**-** Motor algo ruidoso al ralentí. Túnel de transmisión muy voluminoso. Aptitudes off road muy limitadas por tracción delantera y neumáticos.

## NUESTRAS ESTRELLAS

COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****







¿AVENTURERO? NUESTRO PROTAGONISTA PUEDE AFRONTAR PISTAS DE TIERRA SENCILLAS Y POCO MÁS. CONTEMPLA TRACCIÓN DELANTERA Y NEUMÁTICOS ENFOCADOS AL ASFALTO COMO EL Q3 NO HAY DIFERENCIAS EN LA PRESENTACIÓN DEL INTERIOR Y EN CALIDAD RESPECTO AL SUV 'CONVENCIONAL'



▲▲ El asistente Audi drive select ofrece los modos Efficiency, Comfort, Auto, Dynamic, Individual y off road. El cuadro de instrumentos Virtual Cockpit Plus es una opción que se ofrece sin sobreprecio actualmente.



▲▲ El portón está motorizado de serie. La capacidad del maletero conserva los 530 litros y debajo hay huecos para dejar cosas.



► La habitabilidad es un calco de la del Q3, salvo en la cota de altura en las plazas traseras. La banqueta se desliza por partes un total de 13 centímetros



▲ El cambio S tronic con doble embrague presenta siete relaciones y un programa deportivo.

ne más músculo es evidente. La rejilla frontal ofrece un diseño tridimensional específico, las líneas de tensión laterales están más marcadas y en la zaga el paragolpes es más deportivo y el spoiler del techo más generoso. En el interior no encontraremos cambios reseñables a nivel de calidad o equipamiento.

Nos decantamos por la versión turbodiésel de acceso, con un bloque de dos litros y 150 CV, asociado sí o sí a la tracción delantera y a la eficaz transmisión automática S tronic de siete velocidades. Es la única combinación disponible, de momento, en el Sportback

con este motor—el Q3 sí que contempla tracción quattro y cambio manual—.

Nos llama la atención que esta mecánica suena más de lo esperado al ralentí —46,9 decibelios—, aunque la rumorosidad se va luego 'diluyendo' según se va incrementando la velocidad. El rendimiento es francamente bueno, a pesar de que casi con lo puesto nos acercamos a los 1.700 kilos de peso.

### PRESTACIONES » Unos buenos registros

El cambio convierte cualquier recuperación en una aceleración pura por el efec-

to 'kick-down' al pisar el pedal. De esta forma podemos afrontar un adelantamiento tipo y pasar de 70 a 110 km/h en 6,6 segundos, necesitando 168 metros de 'pista libre' para completar la maniobra.

Para ello debemos tener activado el modo Sport en el cambio y el Dynamic en el asistente Audi drive select, de serie con este modelo y que completa su menú con los programas Comfort, Efficiency, Auto e Individual, que permite gestionar a nuestro antojo el motor, el tren de rodaje y la dirección, entre otras funciones. También contempla un modo off road —ver recuadro en pági-

na 31—, más presencial que otra cosa.

Donde lo borda, porque su enfoque es precisamente ése, es en asfalto. El confort de marcha y calidad de rodadura son excelentes, pese a que los tarados de suspensión son más firmes, y se nota. Si se desea se ofrece una suspensión más confortable sin sobreprecio, y ya pagando, en la carta de opciones, una última adaptativa, que porta nuestra unidad, y que busca el equilibrio perfecto entre 'amabilidad' y dinámica.

La dirección progresiva es muy directa, mucho en ocasiones, por lo tanto conviene familiarizarse con ella



▲ La suspensión deportiva y la dirección progresiva son de serie y provocan una puesta a punto algo más dinámica del conjunto.

pronto para evitar 'sustos' al girar en calles estrechas o garajes. No es muy amigo de los balanceos y cabeceos de la carrocería y sólo cuando nos da por correr de verdad

—apura hasta las 4.700 rpm el motor— nuestra unidad contempla cierta tendencia al subviraje, que se controla rápidamente al levantar el pie del acelerador.

Por cierto, nos ha sorprendido su excelente capacidad de frenada, con distancias como los 35,2 metros desde 100 km/h, registro más propio de deportivos de raza, más pequeños y ligeros.

### CONSUMOS » Un TDI muy comedido

En cuanto al consumo, nos moveremos en torno a los 5,0 litros circulando por carretera y por debajo de los 7,0 de media, unos registros bastante comedidos.

Por último, señalar que el Q3 Sportback 35 TDI S tronic también presume de una dotación de serie muy com-

pleta... y espectacular en su carta de opciones. El acabado S line acarrea asientos deportivos, llantas de 19 pulgadas y una estética más agresiva. También contempla faros LED, una frenada automática de emergencia, alerta de cambio de carril involuntario, cuadro de mandos virtual cockpit de 12,3 pulgadas, MMI Navegación Plus...

Claro que si queremos mayores 'delicatsen' habrá ya que pensar en meter la mano en el bolsillo... y de qué manera. Nuestra unidad viene más 'alicatada' de lo normal, tanto que porta 18.345 euros en opcionales.



## LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	<b>35 TDI</b>
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 cilindros/16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.968
Alimentación	Inyección directa por conducto común, turbo de geometría variable e intercooler.
Potencia máxima (CV)/rpm	150 /3.000-4.200
Par máximo (mkg)/rpm	34,7 / 1.750-3.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	S tronic de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	48,4
<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Cremallera, asistida electromecánica
Vueltas de volante (entre topes)	2,2
Diámetro de giro (m)	11,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera	Independiente, tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Independiente, de tipo multibrazo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	255/45 R19
Marca	Hankook
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.655
Capacidad del depósito (l)	58
Relación peso/potencia (kg/cv)	11,0
Número de plazas	5

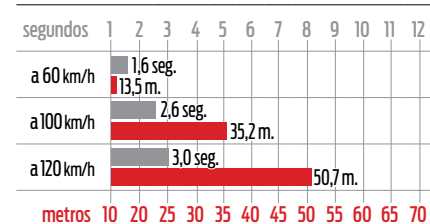
### EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
<b>INFORMACIÓN Y CONFORT</b>			
Asistente Audi drive select	▲		
Faros LED	▲		
Volante multifunción	▲		
Ordenador de viaje	▲		
Climatizador bizona	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Dirección progresiva	▲		
Sensores de luces y lluvia	▲		
Cuadro digital virtual cockpit	▲		
MMI radio plus y navegador	▲		
Banqueta trasera deslizable	▲		
Acceso y arranque sin llave			▶
Portón trasero eléctrico	▲		
Suspensión adaptativa			▶
<b>SEGURIDAD</b>			
Alerta de colisión	▲		
Control de velocidad adaptativo			▶
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Alerta por cansancio	▲		
Llamada de emergencia e-call	▲		
Reconocimiento señales tráfico			▶
Cámara 360 grados			▶
Airbag frontales y de cortina	▲		
Airbag laterales delanteros	▲		
Frenada emergencia automática	▲		
Indicador presión de los neumáticos	▲		
Asistente de arranque en rampa	▲		
Sensores de aparcamiento			▶
Retrovisor interior electrocrómico			▶
Asistente de emergencia			▶
Control por voz	▲		
Sistema de visión nocturna		▼	
Anclajes Isofix			▶
Faros matriciales Matrix LED			▶
<b>PRINCIPALES OPCIONES</b>			
Faros Matrix LED: 885 euros. Paquete de asistencia, con control de velocidad adaptativo, reconocimiento de señales, asistente de luz de carretera, Audi Parking System Plus y conducción adaptativa con aviso de cambio de carril: 2.330. Cámaras de entorno 360: 1.010. Climatizador 3 zonas: 375. Suspensión adaptativa damper control: 960. Techo panorámico: 1.760. Park Assist: 505. Llantas de 19 pulgadas: 380. Equipo de sonido Bang & Olufsen: 1.000. Pintura metalizada: 975. Volante deportivo multifunción: 145.			

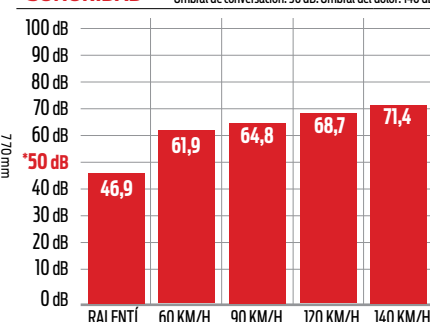
### BANCO DE PRUEBAS

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	205 KM/H
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	17,0
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,4 (9,3)
Recorriendo (metros)	162
<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	15,1
1.000 m desde 40 km/h en D	29,5
De 80 a 120 km/h en D	7,4
Recorriendo (metros)	211
Error de velocímetro a 100 km/h	+2%
<b>CONSUMOS</b>	
	l/100 km
<b>EN CIUDAD</b>	
A 25,0 km/h de promedio	7,6
<b>EN CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	4,9
Conducción dinámica	9,5
<b>EN AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	7,1
A 140 km/h de crucero	8,6
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	6,8
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	852
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>	
Consumo mixto l/100 km (WLTP)	5,9
Emissiones CO <sub>2</sub> g/km (WLTP)	153
Emissiones CO <sub>2</sub> g/km (NEDC)	123

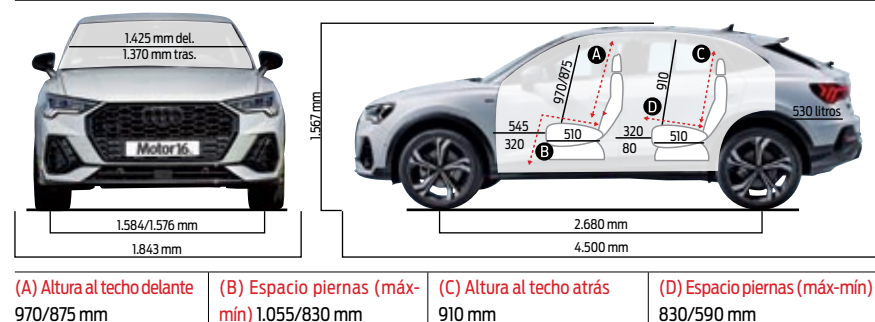
### FRENOS



### SONORIDAD



### MEDIDAS



## EN COMPARACIÓN CON...

	AUDI A3 SPORTBACK 35 TDI S TRONIC	BMW X2 SDRIVE 18d 150 CV AT	DS 7 CROSSBACK BLUEHDI 180 CV EAT8 BE CHIC	MERCEDES-BENZ GLC 200d 4MATIC COUPÉ
<b>Precio</b>	40.690 euros	38.549 euros	40.000 euros	54.775 euros
<b>Cilindrada</b>	1.968	1.995	1.997	1.950
<b>Potencia</b>	150 CV-3.000/4.200 rpm	150 CV-4.000 rpm	180 CV-3.750 rpm	163 CV-3.200/4.600 rpm
<b>Par máximo</b>	34,7 mkg-1.750/3.000	35,7 mkg-1.750/2.500	40,8 mkg-2.000	36,7 mkg-1.400/3.000
<b>Cambio</b>	7 velocidades/automático	8 velocidades/automático	8 velocidades/automático	9 velocidades/automático
<b>Tracción</b>	Delantera	Delantera	Delantera	A las cuatro ruedas
<b>Consumos</b>	5,9 l/100 km (WLTP)	5,3 l/100 km (WLTP)	6,2 l/100 km (WLTP)	5,9 l/100 km (WLTP)
<b>Emissiones</b>	123 g/km CO <sub>2</sub> (153 WLTP)	114 g/km CO <sub>2</sub> (138 WLTP)	120 g/km CO <sub>2</sub> (162 WLTP)	137 g/km CO <sub>2</sub> (155 WLTP)
<b>Autonomía</b>	983 kilómetros	962 kilómetros	887 kilómetros	1.118 kilómetros
<b>Vel. máxima</b>	205 km/h	207 km/h	218 km/h	206 km/h
<b>0 a 100 km/h</b>	9,3 segundos	9,3 segundos	9,4 segundos	8,9 segundos
<b>Maletero</b>	530 litros	470 litros	555 litros	500 litros
<b>Dimensiones</b>	4.500/1.843/1.567 mm	4.360/1.824/1.526 mm	4.570/1.895/1.620 mm	4.731/1.890/1.600 mm
<b>Batalla</b>	2.680 mm	2.670 mm	2.738 mm	2.873 mm
<b>Diámetro giro</b>	11,8 metros	11,3 metros	10,5 metros	11,8 metros
<b>Depósito comb.</b>	58 litros	51 litros	55 litros	66 litros
<b>Peso</b>	1.655 kilos	1.610 kilos	1.610 kilos	1.845 kilos
<b>A favor</b>	Ofrece una buena habitabilidad, una generosa capacidad del maletero y se rodea con una gran contundencia en cuanto a calidad. Es un gran rodador y en marcha ofrece un perfecto equilibrio entre confort, dinámica y consumo.	Elegimos el X2, pero también podría ser el X4 porque su rival en Audi se encuentra a medio camino entre los dos. Dinámicamente es muy completo, el cambio es muy refinado y parte con el precio más asequible. También el consumo resulta muy atractivo.	Si buscamos un vehículo amplio y confortable el modelo galo se convierte en una gran opción. También ofrece el maletero más generoso y presenta unas prestaciones muy atractivas debido a su mayor potencia. Se remata con calidad.	El motor es muy refinado y es el que mejor respuesta ofrece a bajo régimen. También acelera más rápido debido a la tracción 4Matic. Presume de una buena habitabilidad, una confortabilidad dinámica y es muy avanzado tecnológicamente.
<b>En contra</b>	La sonoridad del motor diésel a ralentí es más alta de lo que esperábamos. El volumen del túnel de transmisión provoca que la plaza central trasera sea algo incómoda. El cambio es rápido, pero más brusco que en el resto.	Se defiende con una buena habitabilidad en líneas generales, pero su menor tamaño le condena a tener las plazas traseras y el maletero más pequeños. Ofrece una peor visibilidad desde el retrovisor interior.	Su comportamiento dinámico es bueno, pero no llega a la deportividad y agilidad de sus rivales, y sus balances son más evidentes. El motor es algo ruidoso y algunos mandos no son demasiado intuitivos.	Es el único que contempla tracción total en toda la gama y eso encarece el precio considerablemente. También es el más pesado y la capacidad del maletero es buena, pero inferior a la de rivales más pequeños.



## EL DETALLE

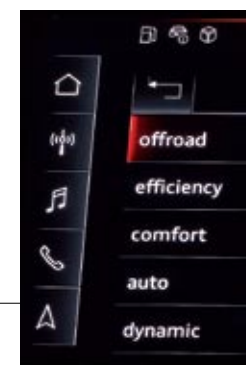
### OFF ROAD Lo lleva, pero...

Nuestra versión 35 TDI S tronic sólo está disponible, de momento, con tracción delantera, pero hereda, casi por compromiso, el modo off road

timizará la electrónica a nivel de la entrega del par motor o el cambio, pero si la cosa se complica, los neumáticos 255/45 R19 que porta nuestra unidad

en el asistente de conducción Audi drive select. Conviene señalar que su lado más aventurero se limitará a pistas de tierra sin grandes dificultades. El programa op-

en opción con el acabado S Line, poco podrán hacer porque son de asfalto completamente. Puede montar un control de descenso por 125 euros.



## SI ME LO QUIERO COMPRAR

### COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,18 euros/km. Coste financiero: 0,87 euros/km. Coste km total: 1,05 euros/km.

### SEGURO

Seguro a terceros: 32719 euros/año. Seguro a todo riesgo: 509,53 euros/año con franquicia de 300 euros.

Seguros contratados en Línea Directa Aseguradora por un conductor de 40 años, residente en Madrid, con más de dos años de antigüedad de carné y plaza de garaje.

### DATOS DEL VENDEDOR

**AUDI**  
 VW-Audi España, S.A. C/de la Selva. Pol. Mas Blau, 08820. El Prat de Llobregat (BCN) Tlf: 934 028 967

### RED DE POSVENTA

176 puntos de asistencia en toda España.

### GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje  
[www.audi.es](http://www.audi.es)



**PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 64.345 EUROS**



# Imparable

Pocos todoterreno son tan capaces como el Wrangler. Y muchos menos pueden hacer sombra a esta versión Rubicon, q podrá llevarte a los confines de la tierra siempre que su 2.0 Turbo esté debidamente alimentado. Sin duda una versión extrema para un público con las ideas claras.



Julían Garnacho | jgarnacho@motor16.com  
Fotos: Bryan Jiménez

Podrías contar con los dedos de una mano los coches que son más fotogénicos sucios que limpios. Y este Jeep puede que sea el mejor ejemplo. Tanto, que a nivel personal

prohibiría a sus dueños llevarlos immaculados.

La pulcritud no casa con el espíritu aventurero de la versión más extrema de este legendario todoterreno 'made in USA', que nació allá por 1941 como vehículo militar y que no recibió el nombre de

Wrangler hasta 1986. 33 años antes de esa fecha un Jeep se aventuró en la 'madre de todas las rutas off road', pues así se conoce la Rubicon Trail, que cubre unos 35 abruptos kilómetros por los estados de California y Nevada. Y también da nombre a esta versión

del Wrangler, que recorrería ese itinerario con más facilidad de la que tendrías para entrar en su habitáculo. Y es que para mejorar su capacidad 'off road' se eliminan los estribos y se eleva su distancia libre al suelo hasta los 252 milímetros -10 más que en

otros Wrangler-. Si no tienes las largas piernas del jugador de los Portland Pau Gasol o de la modelo Adriana Lima, igual hacerte con un taburete no estaría de más, porque el marco inferior de la puerta se encuentra a 64 centímetros del asfalto. Por cierto, estas puertas y la luna se pueden quitar con una llave de estrella Torx; aunque circular sin estos elementos puede que no haga mucha gracia a la benemérita, más que nada porque los retrovisores son solidarios a las puertas. También su techo de lona se puede retirar de forma sencilla,



▲ En la tapa de maletero aparecen las cotas 'off road' y otros guiños a los clásicos Wrangler.

LA CLAVE

jgarnacho@motor16.com

*a sensación de que nada te va a detener es lo que transmite este Wrangler Rubicon, una versión extrema para un cliente muy concreto. Rudo, aparatoso, incómodo, ruidoso... no es la opción perfecta para viajar por 'lo negro', pero cuando el asfalto se acaba, muestra su esencia. Bendita y alabada esencia.*

<b>PRECIO</b>	<b>63.300 €</b>	<b>NUESTRA VALORACIÓN</b>	
<p>EMISIONES DE CO<sub>2</sub>: <b>213 G/KM</b></p>	<b>NUESTRAS ESTRELLAS</b>		<b>NOS GUSTA</b>
	COMPORTAMIENTO	*****	<div style="font-size: 2em; font-weight: bold; color: white; background-color: red; padding: 5px; display: inline-block;">+</div> <p>Capacidad off-road. Prestaciones. Imagen. Agrado mecánico. Consumo comedido. Amplitud interior.</p>
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
	CONSUMO	*****	
PRECIO	*****		
		<b>DEBE MEJORAR</b>	
		-	Sin reposapiés izquierdo y sin cubierta para el maletero. Precio alto y opciones caras. Sonoridad. Una estrella EuroNCAP.

## LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

<b>MOTOR</b>	<b>2.0 TURBO</b>
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.995
Alimentación	Inyección directa de gasolina, turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	272 CV / 5.250
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 3.000

<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	64,8 km/h

<b>DIRECCIÓN Y FRENOS</b>	
Sistema	Recirculación de bolas, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	3,2
Diámetro de giro (m)	12,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 330 mm / Discos 342 mm

<b>SUSPENSIÓN</b>	
Delantera: Semi-independiente con eje rígido, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Semi-independiente con eje rígido, muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	

<b>RUEDAS</b>	
Neumáticos	255/75 R17
Marca	BF Goodrich

<b>CARROCERÍA</b>	
Peso en orden de marcha (kg)	2.103
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.882 / 1.894 / 1.901
Capacidad del maletero (l)	548
Capacidad del depósito (l)	81

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	<b>160 KM/H</b>
<b>ACELERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m salida parada	15,6
De 0 a 50 km/h	2,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,7 (8,9)
Recorriendo (metros)	127

<b>RECUPERACIÓN (en segundos)</b>	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	28,1
De 80 a 120 km/h en D	5,6

<b>FRENADA (en metros)</b>	
A 60 km/h / A 100 km/h / 120 km/h	14,6 / 40,7 / 59,7

<b>SONORIDAD (en decibelios)</b>	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	62,4 / 68,7 / 73,1

## CONSUMOS

<b>EN CIUDAD</b>		<b>l/100 km</b>
A 22,1 km/h de promedio		11,8
<b>EN CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo		9,2
En conducción dinámica		16,3
<b>EN AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo		11,6
A 140 km/h de cruceo		13,1
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		11,2
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos		723
<b>CONSUMOS OFICIALES</b>		
Ciclo urbano/extraurbano (NEDC)		12,0 / 8,3
Ciclo mixto (NEDC)		10,0
Ciclo mixto (WLTP)		11,5







▲▼ El maletero es muy generoso, pero no hay cubierta para ocultarlo y su acceso no es del todo perfecto. Estas gomas son un 80% campo y un 20% asfalto.



◀ **LIMITADO A 160 KM/H GRACIAS A DIOS, PORQUE ESTE WRANGLER ES REALMENTE BRIOSO. SUS 272 CV MUEVEN CON GRAN SOLTURA LOS 2.103 KILOS. Y NO SE DETIENE NADA MAL SENCILLO SOBRE TODO LA PANTALLA DE 8,4" SIMPLIFICA LA VIDA A BORDO Y TAMPOCO HAY CONCESIONES AL LUJO, PUES TODO SU INTERIOR SE PUEDE LAVAR CON UNA MANGUERA**



▲ Tanto en la pantalla central como en la que hay entre sus relojes, se puede ver el estado de su sistema de tracción, que permite desconectar barras estabilizadoras, bloquear diferenciales...



▲▶ Presume de espacio interior y sus asientos son cómodos. El cuero cuesta 1.500 euros y este techo eléctrico supone pagar 5.294 euros más, pues de serie el Rubicon equipa un rudimentario techo de lona.



▲ Solo está disponible con cambio automático de 8 velocidades.

pues el de fibra de tres piezas –Freedom Top– cuesta 1.765 euros, y este eléctrico de lona sale por un buen pico: 5.294 euros.

Desde dentro visualizas el 'campo de batalla' a la perfección. Nunca me he subido a un carro de combate, pero nada tendrá que envidiarle este Wrangler, que además ofrece pantalla táctil de 8,4 pulgadas, asientos de cuero, climatizador de dos zonas... Sí echarás en falta un reposapiés izquierdo para viajar más cómodo. Pero ya está.

Nuestros acompañantes gozarán de mucho espacio, sobre todo en esta versión Unlimited –así llaman a los Wrangler de cuatro puertas–, que requiere pagar un extra

de 3.900 euros en relación al de dos puertas.

En vez de apostar por el motor 2.2 CRD, nos hemos decantado por el nuevo 2.0 Turbo de gasolina. Sí, gasolina. A lo loco. O no tanto.

Es cierto que cuesta lo mismo que el diésel, pero al final no es una ruina. Tampoco un 'mechero' para moverlo todos los días, pero el diésel no firmará un gasto mucho más bajo que los 11,2 l/100 km medidos al 2.0 Turbo. Recuerda que tiene la misma aerodinámica que un ladrillo y que supera las dos toneladas de peso. ¿Qué más quieres?

Pero es cierto que el diésel no tiene el empuje de este gasolina, que corre demasiado. Y no es en sentido metafórico,



▲ En cuanto se acaba el asfalto, el Wrangler Rubicon muestra sus cartas. Es tan divertido en pistas como en uso 'off road' puro y duro.

sino literal. 7,7 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h es lo que demanda un Ford Focus ST con motor diésel, pero también este tanque que no deja de empujar hasta los 19 segundos de haber arrancado. En ese tiempo alcanza

los 160 km/h de velocímetro, porque reales son 155, y por suerte entra en acción su limitador de velocidad. Entonces, en octava, su motor gira a solo 2.390 rpm. ¿Imaginas que no tuviera limitador?

El resto de conductores alu-

cina cuando les adelantas en carreteras de doble sentido como si tú viajaras en un Golf GTI, pero rodar por carretera es cuanto menos una tortura, porque su dirección requie-

re de continuas correcciones para ir recto, y el ruido de sus gomas incomoda en exceso. Menos mal que Alpine firma su sistema de sonido y las suspensiones no son incómodas.

### ▶ SUS RIVALES



#### FORD RANGER RAPTOR 2.0 TDCI BITURBO

Su capacidad off-road es demoledora, pero no corre tanto como el Wrangler y es más aparatoso. Pero también es más eficiente y funcional

Precio	63.050 €
Potencia	213 CV
Consumo	10,8 l/100km
0 a 100 km/h	10,5 s.



#### LAND ROVER DEFENDER 110 S14 AWD AUT.

Mantiene su esencia y su capacidad off-road, pero ahora es más SUV que antes. Los 300 CV le ofrecen buenas prestaciones, pero es demasiado caro.

Precio	68.400 €
Potencia	300 CV
Consumo	11,5 l/100km
0 a 100 km/h	8,1 s.



#### MERCEDES-BENZ G350D 4MATIC

La versión de acceso es excesivamente cara, pero su tecnología y acabado brillan. Este 350d ofrece buenas prestaciones y se sube por las paredes.

Precio	115.600 €
Potencia	286 CV
Consumo	11,0 l/100km
0 a 100 km/h	7,4 s.

Al igual que el 99 por ciento del público compra un SUV para no pisar el campo, el cliente de este Wrangler Rubicon lo hará para no pisar el asfalto. Y para comenzar te diré que sus gomas BF Goodrich MUD Terrain son un 80 por ciento campo y un 20 por ciento asfalto. Ya está dicho todo. Y aún así, atención a cómo frena.

Cuando se acaba 'lo negro' a esta criatura se le tatúa una verdadera sonrisa. La capacidad de tracción y la de merendarse piedras, baches, charcos y todo lo que imagines no es propio de un vehículo de este planeta. Tanto es así, que llegué a pensar que había más imperfecciones en el asfalto que en los caminos.

Si lo necesitas para esto

último, cómprate un Sport o un Sahara, porque este Rubicon es mucho más extremo. Lo entiendes cuando descubres sus ángulos off-road, sus 760 milímetros de vadeo, que equipa ejes Dana 30 delante y 44 detrás, una reductora con un rango más bajo para subir por las paredes. Y ya si miras por delante del selector del cambio entiendes por qué este Rubicon es tan especial. Porque ahí se ha colocado todo un arsenal de botones para bloquear el diferencial trasero y el delantero, así como para liberar las barras estabilizadoras y ganar recorrido de suspensión para que nada te pare.

Y es que a esta criatura nada se le resiste, siempre que haya 'sopa' en su depósito.





LA GAMA MÉGANE ESTÁ COMPUESTA POR 62 VERSIONES EN BASE A COMBINAR 10 MOTORES DE GASOLINA, 4 DIÉSEL Y 7 ACABADOS

# El gran seductor

Exportado diariamente a más de 40 países de todo el mundo, el Renault Mégane fabricado en Palencia es uno de los compactos con mayor gama del mercado. En concreto, 62 versiones para todos los gustos y necesidades, con una calidad y tecnología líderes de su segmento. El gran seductor está disponible desde poco menos de 16.000 euros.



▶▶ El Mégane RS proporciona una potencia de 280 CV, y la versión Trophy de este mismo modelo anuncia 300 CV. El interior del Mégane está presidido por una gran pantalla central.



Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

A pesar de que el Renault Mégane lleva ya cuatro años en el mercado, las ventas acumuladas en lo que va de 2019 han aupado al modelo compacto hasta la quinta plaza general, y a la tercera dentro de su segmento, tan solo por detrás de Seat León y Volkswagen Golf. Pero esto no es fruto de la casualidad ni de un golpe de suerte, este logro es consecuencia de un planteamiento estratégico que juega con una base extraordinaria. Hablamos de un modelo que desde el minuto uno ha convencido al gran público por su calidad, su tecnología y su diseño.

El Mégane se beneficia de

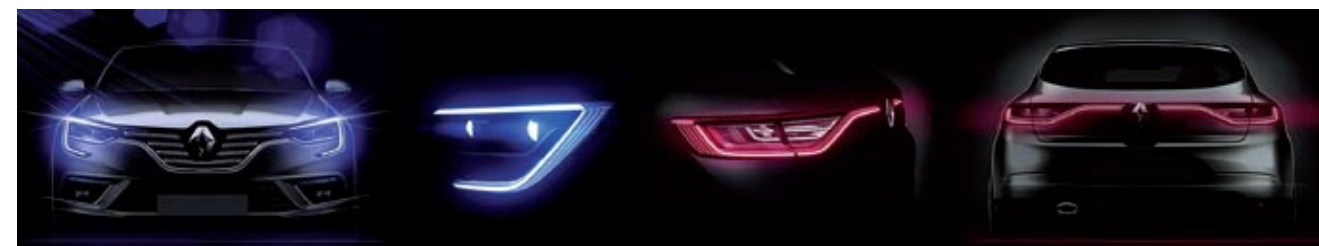
la arquitectura modular CMF C/D (Common Module Family), por lo que cuenta con numerosas prestaciones de segmentos superiores, heredadas del Espace y el Talisman, dos verdaderos buques insignia de la marca del romero: visualización Head-up display en color sobre el parabrisas, cuadro de instrumentos con pantalla TFT en color de 7 pulgadas reconfigurable, dos formatos de tablet multimedia R-Link 2 de 7 pulgadas horizontal y 8,7 pulgadas vertical, Multi-Sense y chasis 4Control. Esta oferta completa de tecnología es única en el segmento y, además, el Mégane es un modelo agradable y muy cómodo, virtudes que

se unen a un comportamiento sano y divertido. Y esto se consigue gracias a una magnífica ergonomía del puesto de conducción, porque ya sean las distintas pantallas o la consola central, se encuentran al alcance de la mano para facilitar el uso diario. Todo está situado en torno al conductor con una configuración en forma de L. Por otra parte, el ancho a la altura de los hombros está entre los mejores del segmento: 1.441 milímetros en la parte delantera y 1.390 milímetros en la trasera.

El éxito del Mégane también se debe al trabajo realizado en torno al confort y la sujeción de los asientos, esculpidos y envolventes, gracias

sobre todo a la espuma utilizada de doble densidad.

También tiene mucho que ver en esa percepción el trabajo específico para lograr unas uniones al suelo seguras y eficientes: los amortiguadores y sus topes se han mejorado para aumentar el control. La dirección es precisa y tiene el tacto adecuado. Mientras que el confort se mantiene intacto gracias al trabajo específico realizado en el filtrado de los triángulos delanteros de la suspensión. El esquema del tren trasero también conlleva un trabajo concienzudo que mejora la filtración de las irregularidades de la carretera. Y el travesaño del eje trasero ofrece mayores 'micro-gi-



**TECNOLOGÍA LED.-** La luz blanca emitida por la tecnología Full LED de los faros delanteros proporciona una iluminación un 20 por ciento más

potente que la iluminación de los faros halógenos clásicos. En la parte trasera, sus luces, también de LED y con un efecto 3D, reflejan de día y de

noche una personalidad muy marcada. Por ello es muy fácil reconocer al Mégane cuando llega por detrás y se le ve aparecer por el retrovisor.

ros' de las ruedas traseras en las curvas, que favorecen la conducción segura a alta velocidad.

A nivel mecánico el Mégane se ajusta a los requerimientos actuales del sector en cuanto

a emisiones se refiere gracias a sus motores de gasolina TCe con filtro de partículas GPF, y a sus motores diésel Blue dCi con AdBlue y filtro SCR. Los consumos con el nuevo método WLTP, mucho más real, se

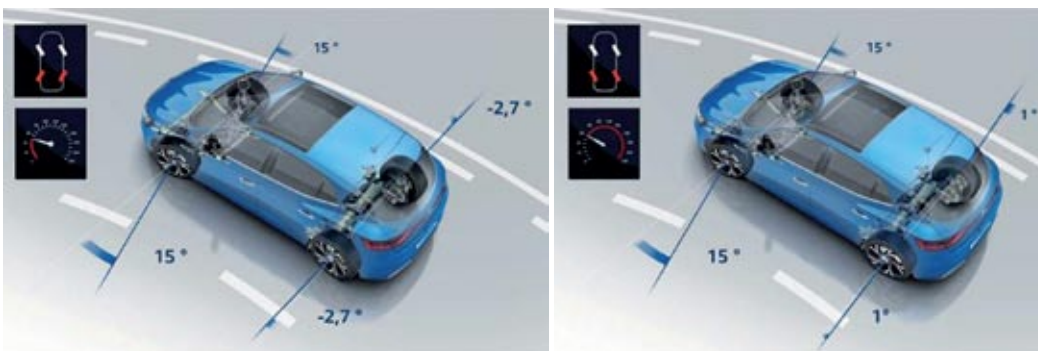
han homologado en 6,0l/100 km para el Mégane 1.3 TCe de 115 CV y en 4,4l/100 km para el Mégane Blue dCi de 95 CV.

La gama Mégane, compuesta por 62 modelos, con dos carrocerías, 14 motoriza-

ciones, dos tipos de cambio y siete acabados, está disponible en el mercado desde 15.819 euros financiando la compra. Un precio muy competitivo que se refleja también en el resto de la gama.

## 4CONTROL DIRECCIÓN A LAS 4 RUEDAS

Con su chasis de cuatro ruedas directrices, el Mégane RS aporta una excelente maniobrabilidad y una gran precisión en la trayectoria. Gracias al 4Control, el Mégane deportivo negocia las curvas más complicadas con una eficacia sorprendente. El agarre en cada curva se optimiza y la adherencia a la carretera es impresionante. Junto con el Multi-Sense, la conducción se transforma en una experiencia al volante muy precisa.



## SEGURIDAD A TODO RIESGO



El Mégane está dotado de numerosas ayudas a la conducción. Incorpora tecnologías intuitivas e inteligentes que ayudan en cada trayecto para garantizar la seguridad. Alerta de exceso de velocidad con reconocimiento de señales de tráfico, Easy Park Assist, Detector de ángulos muertos, Regulador de velocidad adaptativo, Cambio

automático de las luces de cruce/carretera, Alerta de cambio involuntario de carril, Frenada de emergencia asistida, Head-up display, Cámara de visión trasera... El Mégane cuenta con todos los sistemas de seguridad disponibles en el mercado; lo que reduce considerablemente las posibilidades de accidente.





# MÉGANE R.S. LAS VERSIONES DEPORTIVAS DEL MÉGANE LLEVAN EL APELLIDO R.S. DE RENAULT SPORT Y MUCHOS CABALLOS BAJO EL CAPÓ



◀ Los asientos baquet de la firma Recaro tienen un suplemento de 2.382 euros.



## RENAULT MÉGANE R.S. Y R.S. TROPHY

### Rendimiento y deportividad

La versión R.S. del Mégane está disponible desde 30.000 euros, y a cambio el comprador consigue un deportivo como pocos, dotado de una potencia de 280 caballos y reglajes casi de carreras. Como las que podrá hacer la versión R.S. Trophy, con 300 caballos y un precio 4.329 euros mayor.

El Mégane R.S. se ha caracterizado siempre por su espectacular aspecto y sus imponentes prestaciones, batiendo en varias ocasiones el récord de vuelta para modelos de dos ruedas motrices en el mítico Nordschliefe de Nürburgring. Renault ha vendido en España más de 2.700 unidades desde su aparición en 2003, incluyendo dos generaciones y diver-

sas series limitadas como las R26 o las Trophy, entre otras. Y es que el R.S. concentra todo el saber hacer y la pasión de Renault Sport, y ofrece un placer de pilotaje integral, tanto en carretera como en circuito.

Se caracteriza especialmente por un chasis que asocia eficacia, agilidad, estabilidad y confort a través del sistema 4Control de

cuatro ruedas directrices y cuatro amortiguadores con topes hidráulicos; un motor 1.8 turbo de última generación que rinde 280 CV y 390 Nm gracias al desarrollo realizado conjuntamente por los ingenieros de Renault Sport Cars y Renault Sport Racing; la posibilidad de elegir entre cuatro versiones adaptadas para todos los usos, con doble oferta de

caja de cambios –manual o automático EDC de doble embrague– y de chasis –Sport o Cup–; unos equipamientos tecnológicos punteros, como puede ser el R.S. Vision, Multi-Sense...

Pero las emociones al volante no terminan aquí, ya que Renault ofrece también una versión R.S. Trophy con 300 caballos y unas especificaciones que sitúan a este modelo lo más cerca posible de la competición. Y lo hace de la mano de un chasis CUP con diferencial autoblocante Torsen, de unas llantas de 19 pulgadas, de unos discos de freno específicos con pinzas pintadas en rojo y con la versión más completa del RS Monitor.



▲ La versión R.S. Trophy lleva de serie adicionalmente al R.S., el pack CUP con chasis CUP, diferencial LSD Torsen, discos de freno reforzado, pinzas de freno rojas, llantas de 19, y RS Monitor.



Turbina montada en rodamientos de cerámica que reduce el tiempo de respuesta.

El sistema de escape es de doble válvula



▲ Tanto el Mégane R.S. como el Mégane R.S. Trophy pueden solicitarse con cambio manual o automático EDC de doble embrague.

## RENAULT MÉGANE SPORT TOURER Con 521 litros de maletero y mucha calidad

La versión familiar del Mégane ofrece 521 litros de maletero, 137 más que la versión compacta. Y comparte calidad y tecnología con su hermano.

El Renault Mégane Sport Tourer es un familiar que incluye todas las prestaciones, tecnologías y motorizaciones del Mégane compacto, a las que añade elementos especí-

ficos, tales como un gran maletero de 521 litros fácilmente configurable, y una longitud de carga de 2,70 metros, líder en el segmento, gracias a la modularidad de sus asientos.

Ese amplio espacio de carga es práctico, modulable y muy sencillo de utilizar, para facilitar el día a día con dos posiciones a elegir para el piso del maletero: una posición

alta que forma un piso plano, cuando los respaldos traseros se abaten y que facilita la carga de objetos voluminosos. En ese caso dispone de un espacio de 50 litros debajo del piso. Si se opta por la posición más baja del suelo el usuario dispone del máximo volumen del maletero. Además, cuenta con un sistema de compartimentación integrado que permite dividir el maletero en dos –parte delantera/parte trasera– y evita que los objetos se deslicen.

A nivel mecánico, el Mégane Sport Tourer hereda las mismas mecánicas del Mégane compacto, salvo las más potentes asociadas a las versiones R.S., es decir, salvo los TCe de 280 y 300 caballos. Y también comparte los niveles de acabado Life, Limited, Zen, GT-Line y Bose. La gama del Renault Mégane Sport Tourer está disponible a partir de 16.023 euros en gasolina y desde 17.243 euros en diésel. Practicidad a prueba de exigentes.



▲ El amplio habitáculo de la versión familiar del Mégane ofrece espacio para cinco ocupantes y todo su equipaje. Y la calidad se palpa en cada centímetro del coche.



**VERSÁTIL Y GENEROSO.-** El maletero del Renault Mégane Sport Tourer, además de ser grande y aprovechable por sus formas regulares, dispone de varias soluciones que

facilitan la carga. Es el caso del sistema de compartimentación de la zona de equipajes o los respaldos traseros abatibles en una proporción 60:40. Cubica 521 litros en total.





# TAMAÑO EL RENAULT MÉGANE COMPACTO MIDE 4,36 METROS DE LONGITUD Y ESTÁ EN LÍNEA CON SUS RIVALES MÁS DIRECTOS



▶ El maletero del Mégane compacto cubica 384 litros. En opción, el coche puede llevar equipamientos de alto de gama como puede ser el Head-up display. Y el cambio EDC incluye levas de cambio en el volante.

## RENAULT MÉGANE

### Fiel a sus principios

El Renault Mégane ha sido líder absoluto del mercado español en 12 ocasiones, 9 de ellas consecutivas entre 2003 y 2012. Y la gama del modelo fabricado en Palencia es la que ha vendido más unidades en un año natural en nuestro país, con 117.624 unidades en 2014. Pero el Mégane no se conforma, sigue sumando.

Proporciones equilibradas y firma luminosa distintiva. Interior tratado con detalle, asientos cómodos y envolventes. Motores de fiabilidad y eficiencia contrastada. Seguridad a todo riesgo. El Renault Mégane tiene tablas en esto de responder ante el público a cualquier necesidad o exigencia. Son muchos años y muchos récords de ventas como para no conocer al cliente que quiere eso: comodidad,

fiabilidad, seguridad y que el coche entre por los ojos. Y la versión compacta cumple todos estos requisitos.

El despliegue de medios y tecnología es espectacular, pero por ejemplo llama la atención el sistema Multi-Sense, que permite personalizar la experiencia de conducción al actuar en la respuesta del pedal del acelerador y en la del motor –y también sobre las leyes del cambio de mar-

chas cuando se trata de una caja de velocidades automática EDC–, en la firmeza de la dirección o en el ambiente luminoso del habitáculo, así como en la función de masaje del asiento del conductor cuando está disponible. El modelo francés construido en Palencia ofrece cinco modos de conducción: Neutro, Sport, Confort, Personalizado y Eco. Y una lista de equipamientos de serie o en opción

que deja poco hueco a las ausencias.

El Mégane también cuenta con una buena evaluación en cuanto al envejecimiento potencial del vehículo, ya que se sometió a la prueba EDAU –test relacionado con la durabilidad del aspecto y de la utilización–. Dicho ensayo, complementario a las pruebas de rodaje, simula tres años de uso del vehículo mediante acciones repetidas en los siguientes ámbitos: manipulaciones de los asientos, ventanas, cinturones, mandos de velocidades, apertura y cierre de las puertas, pruebas en cámara climática –frío, calor, humedad, sol–, lavados...

Hay 32 versiones del Mégane compacto, que parten de un precio de 15.819 euros.

## MÉGANE BOSE EQUIPAMIENTO TOP

En la versión Bose, los ingenieros de Bose y de Renault han trabajado uniendo sus esfuerzos para elaborar un sonido a medida, específicamente configurado para el Mégane, gracias a un altavoz central colocado en la parte delantera, ocho altavoces de alto rendimiento repartidos por el habitáculo y una caja de graves o subwoofer integrada en el maletero. El Bose Surround System, asociado al R-Link 2 con pantalla de 8,7 pulgadas, cuenta con tecnología digital Centerpoint2 y ofrece una experiencia sonora más realista que apreciarán los amantes de la música.

▶▶ El equipo de sonido Bose Surround System va asociado al R-Link 2 con pantalla de 8,7 pulgadas.



## LOS MOTORES DEL RENAULT MÉGANE Gasolina y diésel limpios

Renault ha evolucionado los motores implantados en el Mégane de manera que cumplan todas las exigencias medioambientales de ahora... y de mañana, incluidos los diésel.

**SEIS GASOLINA Y TRES DIÉSEL.** - La gama Mégane cuenta con seis motores TCE de 110, 115, 140, 160, 280 y 300 caballos en gasolina, y tres motores diésel Blue dCi de 95, 115 y 150 caballos. Todos están sometidos a una reducción de emisiones que les permite superar la normativa.

Los Renault Mégane se aprovechan de dos tipos de motores en gasolina y diésel. Respectivamente, los TCE con filtro de partículas GPF y los Blue dCi que recurren a un doble sistema de control de emisiones: la inyección de AdBlue y el catalizador de reducción selectiva SCR, que acumula los óxidos de nitrógeno NOx que emite el motor eliminándolos químicamente cuando está saturado. Esto se consigue inyectando aditivo AdBlue en el interior del SCR provocando una reacción química que disocia los NOx para que finalmente al exterior salga por el tubo de

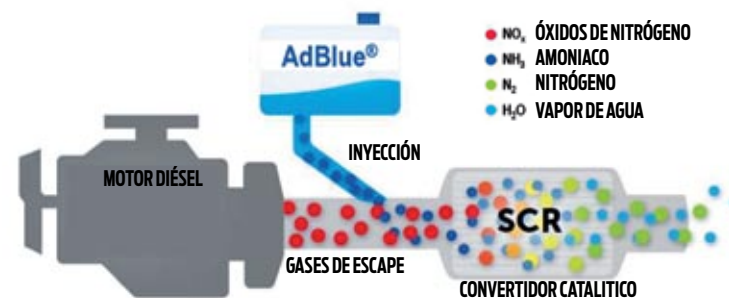
escape exclusivamente nitrógeno y agua.

Independientemente de esto, todos los motores del Mégane, seis de gasolina y tres diésel, cuentan con cuatro cilindros, inyección directa, sistema Stop&Start y recuperación de energía en la frenada. Y los consumos, ya dentro de la nueva normativa WLTP, parten de los

6,0 l/100 km para el Mégane 1.3 TCE de 115 caballos y los 4,4 l/100 km para el Mégane Blue dCi de 95 caballos.

El Mégane también ofrece dos tipos de cambio, uno manual de 6 velocidades para las mecánicas de gasolina con 100, 115, 140 y 160 caballos y para todos los diésel.

Y un cambio automático de doble embrague EDC, rápido y eficaz, disponible en los motores TCE de 140 y 160 caballos, y para el Blue dCi de 115 caballos.



▶ El sistema de los motores diésel Blue dCi cuenta con un catalizador y una inyección de AdBlue que consigue reducir al máximo las emisiones.



▶ Arriba, el motor TCE del Renault Mégane, con 1.332 centímetros cúbicos y disponible con seis niveles de potencia. Debajo, el renovado diésel Blue dCi 1.5, disponible con tres niveles de potencia.





# Hibridación total

La gama Lexus está compuesta por 10 modelos híbridos a cada cual más interesante. Todos cuentan con la etiqueta ECO de la DGT y el consumo medio de toda la gama es de 6,7 l/100 km. Calidad, tecnología y refinamiento son una constante en todos los modelos.



El salpicadero del Lexus RC 300h es un concentrado de calidad, diseño y ergonomía. El habitáculo del RX 450h L ofrece 7 generosas plazas. En la consola del CT se pueden seleccionar 4 modos de conducción. El Apple CarPlay y el Android Auto se incluyen.

Equipo de pruebas | motor16@motor16.com

Uno de los argumentos más sólidos de Lexus a la hora de hablar de sus híbridos es que estos se recargan mientras se desplazan, lo que quiere decir que hay que olvidarse de 'enchufarlos' y de sufrir niveles bajos de batería, una de las obsesiones principales del propietario de un modelo cien por cien eléctrico. Y es que la tecnología híbrida autorrecargable de Lexus no requiere cables ni enchu-

fes, sus coches siempre están listos para circular.

Porque a diferencia de los vehículos eléctricos con una autonomía limitada por la batería, la tecnología Lexus Hybrid Drive no genera estrés en el conductor provocado por la posibilidad de quedarse sin autonomía al circular. Un Lexus nunca tendrá que estar detenido por no disponer de autonomía. En realidad, los Lexus con su tecnología circulan en conducción urbana hasta

dos terceras partes del tiempo únicamente con la energía de las baterías, con el motor térmico apagado. Y eso significa menor consumo y una clara reducción de emisiones.

Pero un Lexus tiene otros muchos argumentos para poner en valor su tecnología. Uno de los más importantes es la etiqueta ECO de la DGT de la que disfruta toda la gama, lo que permite que puedan circular en todos los escenarios anticon-



El nivel de acabado F Sport se ofrece incluso en el modelo LS, la berlina buque insignia de la gama.

taminación previstos en las normativas de las ciudades. Asimismo, los híbridos de Lexus tienen una bonifi-

cación de hasta un 50% en las tarifas de aparcamiento SER (zona azul y verde) en muchas ciudades. Además, son fáciles de conducir por-

que todos son automáticos, sin embrague. Y son suaves y silenciosos.

Otro argumento interesante de Lexus es que el pre-

cio de uno de sus híbridos es equivalente al de un diésel de la competencia, por lo que no se paga más por la tecnología híbrida. Además,

dicen, es una tecnología sostenible y de futuro porque Lexus Hybrid Drive no se basa en subvenciones o políticas transitorias.

Y si alguien tiene dudas sobre la fiabilidad de este sistema habría que decir que Lexus es reconocida como la marca más fiable del mercado, y no sólo en España o Europa si no también en los EEUU o Japón.

La batería híbrida tiene la misma vida útil que el resto de componentes del vehícu-

## LEXUS UNA GAMA COMPROMETIDA CON EL PLANETA

La gama Lexus es totalmente híbrida y cuenta con 10 modelos diferentes que a su vez derivan en numerosas versiones entre las que destacan las F Sport de corte deportivo. Las potencias totales conjuntas de los Lexus oscilan entre los 136 CV del CT 200h y los 359 CV de los LC y LS 500h. Sin embargo teniendo en cuenta esos datos, los consumos son realmente bajos ya que oscilan entre los 4,8 l/100 km del CT 200h y los 9,1 l/100 km del buque insignia, el LS 500h. La media de consumo es de 6,7 l/100 km.



▲ LEXUS CT 200h.- El modelo de entrada a la gama híbrida de Lexus se vende desde 24.900 euros. Tiene 136 CV y gasta 4,8 l/100 km.



▲ LEXUS ES 300h.- Uno de los modelos recién llegados a la marca. Tiene un motor híbrido de 218 CV y un precio que parte de los 45.000 euros.



▲ LEXUS IS 300h.- Tiene una longitud de 4,68 metros y un precio de partida de 35.900 euros.



▲ LEXUS LC 500h.- Este superdeportivo de 4,77 metros tiene una potencia híbrida de 359 CV y su precio parte de los 120.000 euros.



▲ LEXUS LS 500h.- El buque insignia de Lexus comparte con el LC el motor V6 de gasolina y el eléctrico que suman 359 CV.



▲ LEXUS NX 300h.- Este todocamino ofrece opciones 2WD y 4WD. Parte de los 41.900 euros y su mecánica híbrida rinde 197 CV.



# LEXUS ES ESTÁ DISPONIBLE DESDE 45.000 EUROS CON 218 CV

lo, por lo que nunca será necesario sustituirla.

Con más de 12 años de experiencia en la fabricación de vehículos híbridos, Lexus es la marca pionera del sector y suma ya más de un millón de vehículos circulando hoy por el mundo. De hecho, desde que Lexus lanzase el RX 400h en 2004, más de 100.000 personas en España han conducido un híbrido Lexus, recorriendo más de 2.000 millones de kilómetros con una clara e importante reducción de emisiones.

La gama híbrida de Lexus (ver recuadro) cuenta con todo tipo de vehículos, desde el compacto CT 200h,



▲ El crash test de EuroNCAP del Lexus ES logró las 5 estrellas y además fue el mejor de su clase en este tipo de pruebas. Pero no es un caso aislado. En general todos los Lexus ofrecen una seguridad fuera de serie.

las berlinas IS 300h o GS 300h/450h, los crossover NX 300h, RX 450h y RX 450h L (7 plazas), los coupés Deportivos RC 300h y LC 500h, hasta llegara a berlina de re-

presentación de la marca, el lujosísimo LS 500h.

Y el último en llegar ha sido el Lexus UX, un todocamino sin rivales por tamaño, tecnología o calidad que ha

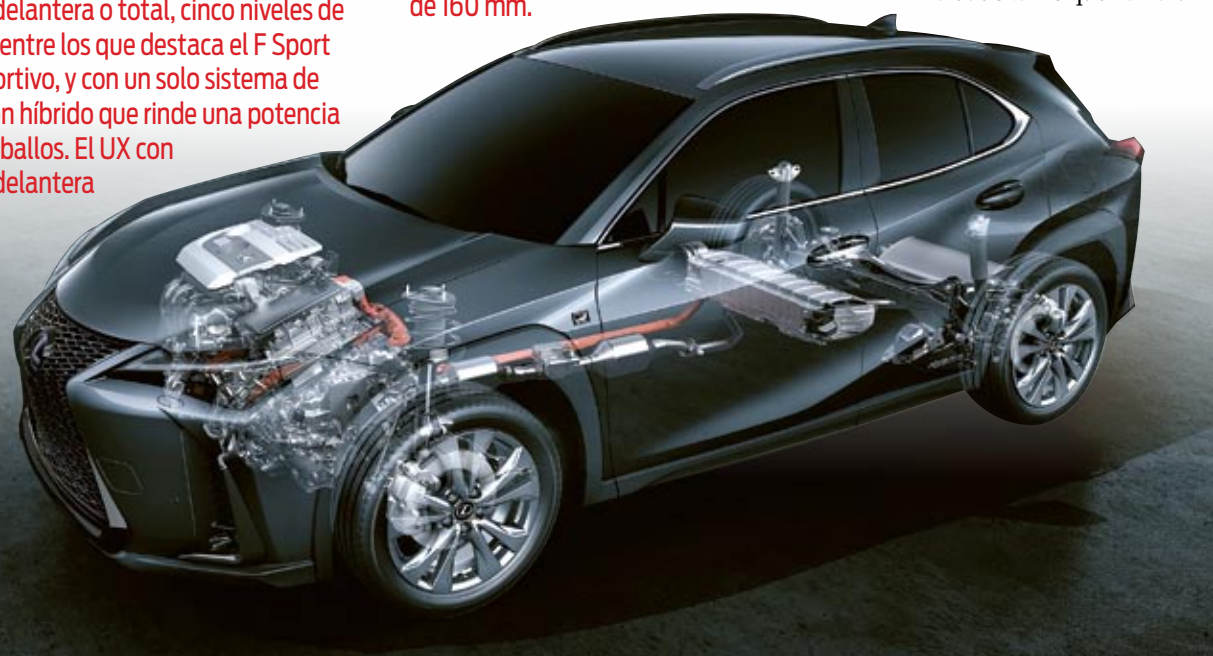
pasado a ser el caballo de batalla de la marca japonesa a la hora de captar clientes de conquista y abrir mercado por la parte baja de segmento con un precio que, partiendo de los 33.900 euros, es el segundo más bajo de la gama Lexus tras el CT 200h.

Nunca antes había sido tan interesante la tecnología híbrida. Y nunca antes un Lexus había dado tanto que hablar.

## UX: EL ÚLTIMO LEXUS EN LLEGAR.-

El UX ha sido el último híbrido en integrarse en la gama Lexus. Este todocamino de 4,50 metros está disponible en 9 versiones con tracción delantera o total, cinco niveles de acabado entre los que destaca el F Sport más deportivo, y con un solo sistema de propulsión híbrido que rinde una potencia de 184 caballos. El UX con tracción delantera

acelera de 0 a 100 km/h en 8,5 segundos y su consumo medio en ciclo WLTP se ha homologado en 5,3 l/100 km. Su maletero cubica 320 litros y su altura libre al suelo es de 160 mm.



▲ LEXUS RC 300h.- Mide 4,7 metros y su combinación híbrida rinde 223 CV. Cuesta 48.100 euros.



▲ LEXUS RX 450h.- Este SUV premium de alto nivel cuesta 74.900 euros. Y su combinación mecánica eroga 313 caballos.



▲ LEXUS RX 450h L.- La versión de 7 plazas del RX cuesta 3.100 euros más que la de 5. Su motor es el mismo, con 313 caballos.



▲ LEXUS UX 250h.- Es el último Lexus en llegar al mercado. Es un SUV compacto de 4,50 metros con 184 CV y un precio de 33.900 euros.

TORRE de BARREDA



FAMILIA DE VINOS

[www.bodegas-barreda.com](http://www.bodegas-barreda.com)



el puntazo

A final de año concluye el plazo para pedir las ayudas del plan MOVES y se han consumido menos del 50% de los fondos.

Esto se debe a que el mercado de coches electrificados en España crece, pero muy despacio y muy por detrás de la media europea. Los planes de incentivo a la compra están registrando una eficacia muy escasa, tal y como refleja el 'Barómetro de la Electromovilidad', que elabora la asociación de fabricantes Anfac. La dispersión de planes MOVES por Comunidades «ha imposibilitado una comunicación única de la puesta en marcha de los fondos y la obligatoriedad de achatarrar un vehículo de más de 10 años para optar a la ayuda ha resultado ser una barrera importante», subraya la entidad.

la cifra

135.000

Es el número de vehículos asegurados que sufrieron un robo el año pasado en España, ya fuera la sustracción del coche, de alguna pieza o de objetos de su interior. La cifra se recoge en un estudio elaborado a través de UNESPA, la Asociación Empresarial del Seguro.

Audi Nuevo consejero delegado



Audi acaba de nombrar a Markus Duesmann nuevo consejero delegado en sustitución de Bram Schot, que ocupaba el cargo desde junio de 2018.

El nombramiento se hará efectivo a partir del 1 de abril de 2020. Duesmann

es ingeniero, tiene 50 años y trabaja en la industria de la automoción desde hace casi tres décadas, en los últimos tiempos como Director de Compras de BMW.

Bram Schot, de 58 años, dejará el grupo a finales del próximo mes de marzo de mutuo acuerdo.

El presidente del Consejo

de Supervisión de Audi AG, Herbert Diess, ha afirmado que el nuevo CEO es un «excelente ingeniero y hará todo lo que esté en su mano para aprovechar el gran potencial de la marca y poner en valor nuestro lema A la vanguardia de la técnica». Al mismo tiempo, Diess mostró su agradecimiento a Bram

Schot, quien «asumió la dirección de AUDI AG en un momento difícil, puso en marcha cambios importantes y dirigió el negocio con gran éxito. Queremos expresarle nuestra gratitud por ello». Entre los objetivos de la marca están convertirse en un proveedor de movilidad sostenible y la descarbonización.

EURO NCAP: MERCEDES-BENZ GLB Y FORD EXPLORER PLUG-IN HYBRID SE UNEN AL CLUB DE LAS CINCO ESTRELLAS

El Mazda CX-30: casi un 10 en la protección a pasajeros

Con un 99% en la nota de protección a pasajeros adultos, el Mazda CX-30 rozó la perfección en las últimas pruebas de choque realizadas por Euro NCAP, el organismo europeo que se encarga de evaluar la seguridad de los automóviles nuevos que llegan al mercado. Este SUV, que se coloca en la gama de la marca entre el CX-3 y el CX-5 y comparte gran parte de su ADN con el nuevo Mazda 3, ha obtenido cinco estrellas en las pruebas de choque y se coloca a la cabeza en la protección a adultos en las pruebas realizadas hasta ahora bajo los nuevos y más estrictos protocolos introducidos por Euro NCAP el año pasado.

Pero no ha sido el único de los modelos evaluados que ha brillado. Las calificaciones de 2019 conti-

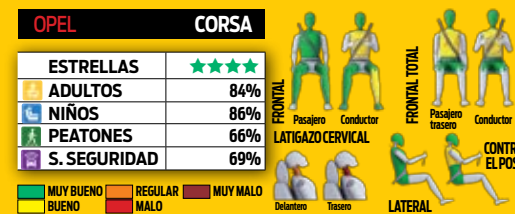
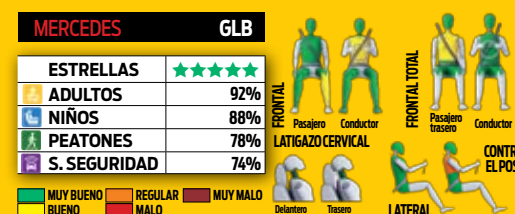
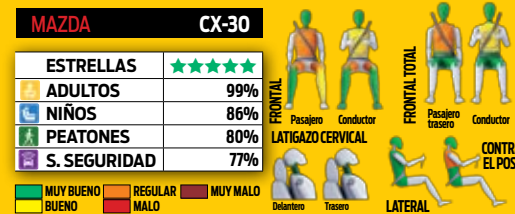
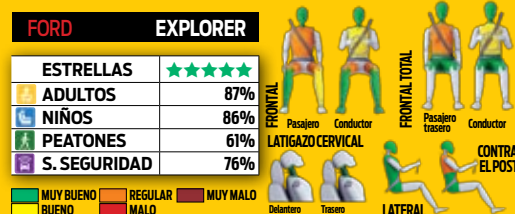
núan batiendo récords y también el Mercedes-Benz GLB de y el Ford Explorer Plug-In Hybrid se han unido a la lista de modelos que este año ha logrado cinco estrellas.

El GLB ha sido el sexto coche de la marca en ser testado este año por Euro NCAP y también ha sido el sexto en lograr la máxima puntuación, lo que reafirma la gran protección que ofrecen los automóviles del fabricante alemán.

La nueva generación del Ford Explorer, ahora híbrido enchufable, es uno de los modelos más veteranos de la marca, con casi tres décadas en el mercado, y también logra la calificación máxima. Es el primer vehículo electrificado de Ford que recibe esta nota de seguridad bajo los nuevos protocolos de Euro

NCAP. La marca ha destacado que este modelo estrena componentes de acero de ultra alta resistencia desarrollados mediante procesos pioneros en el sector patentados por Ford, así como tecnologías basadas en sensores orientados hacia adelante y hacia atrás diseñados para prevenir o mitigar los efectos de las colisiones.

Por muy poco se ha quedado la nueva generación de Opel Corsa con cuatro estrellas. Este modelo, que comparte base con el Peugeot 208 (también fue calificado como cuatro estrellas) cumple los requisitos de cinco estrellas en tres de las cuatro áreas de evaluación de Euro NCAP y solo pierde la calificación más alta por un punto porcentual en asistencia de seguridad.



Volkswagen El ID.3 inicia una nueva era para la marca

Bajo la mirada de la canciller federal Ángela Merkel y del consejero delegado del Grupo Volkswagen, Herbert Diess, salió hace unos días de la cadena de montaje la primera unidad del Volkswagen ID.3, el primer coche de la nueva generación de eléctricos de la marca, que llegará al mercado europeo en verano de 2020. Este modelo se produce en la planta de Zwickau (Alemania), que se ha transformado íntegramente para la movilidad eléctrica con inversiones que alcanzan los 1.200 millones de euros. Está previsto que se fabriquen 100.000 eléctricos el próximo año y, a partir de 2021, hasta 330.000 coches electrificados saldrán de la línea de montaje cada año, convirtiendo a esta planta en la fábrica de este tipo más grande y eficiente de Europa.

El consorcio alemán prevé invertir en los próximos años 44.000 millones en tecnologías, de los que 30.000 millones serán destinados a electromovilidad.



un debate organizado por Continental, en el que participaron representantes del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, la Fundación Scarponi, la Fundación Stop Accidentes y el colectivo ciclista.

Sociedad civil Reclaman formación en seguridad vial

La sociedad civil, a través de las asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico, fundaciones para la seguridad vial, centros de formación, estudios e investigación, etc, han pedido que se apruebe la propuesta de la DGT para que las personas que van a obtener el permiso de conducir reciban un mínimo de ocho horas presenciales de seguridad vial. Consideran que esta medida salvaría vidas, ya que el año pasado fallecieron más de 1.800 personas en accidentes de tráfico y casi 9.000 resultaron heridos graves.

Esta petición, que también se ha promovido a través de Change.org, ha sido firmada por entidades como Aesleme, Stop Accidentes, Pat-A-Pat, la Asociación Española de la Carretera (AEC), Asociación Internacional de Profesionales de la Seguridad Vial (AISEV), Fesvial, la Federación Estatal de Técnicos de Educación Vial (FETEV), Fundación CNAE, INTRAS, Observatorio de Criminología Vial, Secrim y Unijepol, entre otros.

Hasta octubre El renting crece e incrementa su inversión el 18%

El sector del renting matriculó en España 253.435 unidades en los primeros diez meses del año, lo que supone un crecimiento del 10,86% sobre el mismo periodo de 2018, en el que se contabilizaron 228.600 unidades. Esto coloca al renting con un peso del 20,10% sobre el conjunto del mercado.

Además, crece también un 18,13% la inversión realizada en la compra de vehículos nuevos por las

compañías de renting, que hasta octubre alcanzó los 4.965 millones de euros.

Dos ruedas Piden mejorar la convivencia entre ciclistas y conductores

Con motivo del Día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico, se ha recordado la necesidad de formar a ciclistas y conductores en materia de seguridad para garantizar una mejora en la convivencia y la movilidad de ambos grupos en la carretera. El tema se ha puesto sobre la mesa en

Foro Nissan La movilidad sostenible, en el foco del debate

La electrificación, la conectividad y el coche autónomo son los tres pilares sobre los que se asentará el sector del automóvil para los próximos años y, según

diferentes estudios, estos tres aspectos sumados aportarían a la economía más de 190.000 millones de euros, un 15% del PIB español, para el año 2030. Tres asuntos que se pusieron sobre la mesa de debate en la quinta edición del Foro Nissan, celebrado recientemente y en el que se contó con el Secretario de Estado de Energía, José

Domínguez Abascal, para la inauguración. Aunque todo dependerá de lo que ocurra con la deriva política en los próximos meses, Domínguez Abascal adelantó en este encuentro que el Gobierno actual tiene ya un proyecto para impulsar la movilidad eléctrica en España. Para ello, ha cerrado el texto definitivo del que será el nuevo Plan Nacional In-



tegrado de Energía y Clima (PNIEC), en el cual se fija un ambicioso objetivo: lograr que en 2030 circulen en nuestro país cinco millones de vehículos eléctricos".

Por su parte, Mario Armero, vicepresidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac), cifró en la mitad el objetivo de vehículos eléctricos para 2030

en comparación con el del Gobierno. Además, pidió que se apruebe en España una Ley de Movilidad como la que actualmente tramita Francia, donde se proponen soluciones adecuadas para todos los usuarios y que recoge incentivos a la compra de eléctricos, impulso a las infraestructuras de recarga, bonificaciones al término de potencia, etc.





## FALSOS MITOS DE LA MOVILIDAD ELÉCTRICA

# ¿Utilizan los coches eléctricos energía 'sucia'?

La movilidad eléctrica no solo se enfrenta a problemas técnicos que frenan su implantación sino que choca también con falsos mitos. Uno de ellos es el del origen de la energía eléctrica, que en el caso de Iberdrola Smart Mobility es 100% de fuentes renovables.

La implantación de la movilidad eléctrica se enfrenta a varios tipos de problemas. Desde los técnicos —la capacidad de las baterías o la autonomía de los coches— a los económicos, debido al mayor precio de este tipo de vehículos o a la escasez de ayudas gubernamentales. Sin olvidar la necesaria implantación de una red de infraestructuras que permitan acabar con el miedo a quedarse tirado con un eléctrico por falta de un punto de recarga. Y a esos condicionantes se suman también otras ideas preconcebidas que van extendiéndose, en muchos casos, sin ninguna base real. Son falsos mitos que van lastrando el debate y el desarrollo del vehículo eléctrico en nuestro país y que también dificultan que España se sitúe en el nivel de desarrollo de un parque de vehículos eléctricos que tienen otros países de nuestro entorno.

Estos mitos son a menudo fruto de la mala información. Entre ellos, hay unos que se centran directamente en la energía. En ocasiones, se pone en duda el origen 'limpio' de la energía eléctrica. En otros se cuestiona la capacidad de la red energética para dar respuesta a las necesidades de la futura flota de coches eléctricos y en otros es la disponibilidad de una estructura de recarga suficiente la que parece poner las principales trabas al desarrollo de la movilidad 0 emisiones. Desde aquí vamos a tratar de desmontar algunos de esos prejuicios.

### Mito número 1: los vehículos eléctricos utilizan electricidad 'sucia'

Cuando se quiere atacar al coche eléctrico se alude a que hay que medir todas las emisiones que se generan a lo largo de su vida —incluyendo su proceso de fabricación, donde se generan más emisiones por la

producción de la batería. Y en ocasiones se olvida que en el total de su ciclo de vida un eléctrico, como recoge un informe de Eurelectric, supone un 56,7% menos de emisiones de CO<sub>2</sub> además de no emitir NO<sub>x</sub>, ni partículas en suspensión.

De la misma manera, a veces se siembran dudas sobre el origen de la electricidad, afirmando que en un alto porcentaje está generada por carbón y otros combustibles fósiles.

Pero la realidad es que en la Unión Europea, según Eurelectric, el 58% de la energía que se genera en el continente ya es neutral en carbón. Y los ciudadanos de la mayoría de países de la UE pueden elegir puntos de recarga que usen energías renovables. Siguiendo con los datos de Eurelectric, el 93% de la población de la UE tiene la opción de usar energías 100% renovables para recargar su vehículo.

En los 26 países de la UE el contenido de CO<sub>2</sub> de la electricidad generada en ellos es inferior a

600 gramos por kWh. Y siempre que el contenido de CO<sub>2</sub> de la electricidad sea inferior a esa cifra, las emisiones de los vehículos eléctricos serán mucho más reducidas que cualquier modelo de combustión.

Un dato más concreto aún, destacado por Eurelectric, es que en 2018 el consumo eléctrico en Europa presentaba una intensidad en carbono de 296 gramos de CO<sub>2</sub> por kWh, y esta tendencia a la baja sigue en curso. Hoy en día, un VE que se recargue con electricidad generada según la media de la UE emite 60 gramos de CO<sub>2</sub> por kWh, que es menos que de lo que emite cualquier coche que utilice combustibles fósiles.

Pero, además, la oferta de las empresas energéticas en el continente permite que cada usuario pueda elegir con quién y de qué fuentes proviene su energía. Y se puede lograr una recarga con energía 100% renovable, en función del proveedor elegido. Un

origen cien por cien verde que en determinados países es condición indispensable para poder instalar puntos de recarga públicos.

En España esto es posible gracias a Iberdrola, pues toda la energía que comercializa para Mobility es cien por cien limpia. Con esa energía procedente de fuentes renovables certificada, Iberdrola propone sus soluciones para la recarga pública y privada.

Con el Plan Vehículo Eléctrico se consiguen ahorros de hasta un 90 por ciento de consumo respecto a un vehículo diésel o de gasolina. En su modalidad de recarga en casa, Iberdrola ofrece seis horas de ahorro diario —entre la 1.00 y las 7.00h—, donde podrás cargar tu coche para recorrer 100 kilómetros con un gasto de solo 50 céntimos. Además, sin necesidad de tener contador inteligente, disfrutando de las ventajas de la factura electrónica y con energía 100% verde.

Y si optas por la recarga pública, las ventajas de Iberdrola son evidentes: gracias a la App Recarga Pública Iberdrola puedes controlar todo el proceso de recarga, encontrar los puntos más cercanos, conocer su estado y características en tiempo real, acceder a la infraestructura de recarga sin contrato previo, conocer las tarifas, reservar puntos de carga, recibir notificaciones del fin de la recarga o descargar facturas. Un mundo de posibilidades el que ofrece Iberdrola... Y siempre con energía limpia. Para acabar con los falsos mitos.

## Renault

# Una segunda vida para las baterías

Renault ha conseguido dar una segunda vida a las baterías de ion-litio procedentes de sus vehículos eléctricos, que serán utilizadas para impulsar un barco de pasajeros por el río Sena parisino. La embarcación —Black Swan— eléctrica y de cero emisiones, ha sido desarrollada por la empresa Seine Alliance, tiene capacidad para transportar a entre dos y ocho pasajeros y se espera que entre en funcionamiento como barco para cruceros familiares en 2020.

Se propulsa gracias a dos motores eléctricos y no dispone de grupo electrógeno ni de motor térmico de apoyo, por lo que no emite gases y se desplaza sin ruidos. Al término de su 'primera vida' en el automóvil, las baterías han sido reacondicionadas y ahora se alojan bajo las banquetas laterales del barco en cuatro compartimentos de acero inoxidable especialmente diseñados para garantizar la estan-



## Movilidad sostenible

# Los 650 eléctricos de Zity seguirán cargándose con energía de Iberdrola

Zity, la compañía de carsharing eléctrico de Ferrovial y Renault, vuelve a confiar en la energía verde de Iberdrola para la recarga de sus vehículos. La eléctrica seguirá suministrando energía procedente de fuentes de generación 100% renovable a la totalidad de la flota de Zity, compuesta en la actualidad por 650 vehículos.

Además, los coches de Zity pasan a incorporar la imagen personalizada de Iberdrola en los asientos delanteros, así como la descripción de seguridad en los salpicaderos. La eléctrica continuará también desarrollando iniciativas comerciales para promocionar el servicio de Zity entre sus clientes y empleados.

Los coches de Zity se pueden alquilar en todo el área metropolitana de Madrid y en localidades como Alcobendas, Pozuelo de Alarcón, San Sebastián de los Reyes y Coslada. Iberdrola, por su parte, contempla en su Plan de Movilidad Sostenible la puesta en marcha de 25.000 puntos de recarga de vehículo eléctrico en España hasta 2021. Este objetivo incluye el despliegue de estaciones de recarga rápida, superrápida y ultrarrápida en las principales autopistas y corredores del país durante este año, llegando a todas capitales de provincia y permitiendo recorrer España de punta a punta.

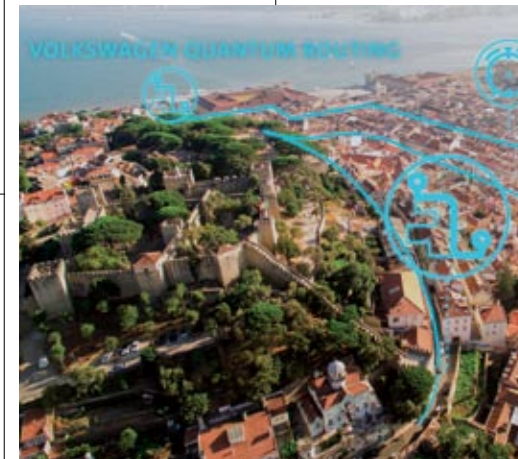
queidad y seguridad. El peso total de estas baterías es de 278 kilos, inferior al del depósito de gasolina que equipaba el barco en su versión térmica.

## Aplicación EQ Ready

# ¿Sabes si te interesa cambiar tu coche por uno electrificado?

¿Necesitas un coche eléctrico o híbrido? Mercedes-Benz te asesora gracias a una aplicación, EQ Ready, que registra los desplazamientos que hacemos con el coche (de cualquier marca o modelo), analiza nuestra movilidad y la compara con numerosos parámetros de vehículos eléctricos e híbridos. Después, la aplicación recomienda qué modelo eléctrico o híbrido de Smart o Mercedes-Benz se adaptaría mejor a nuestras necesidades.

Esta app es gratuita y está disponible para iOS y Android. Para su desarrollo, se ha contado con clientes y empleados del Grupo Daimler, incluidos directivos.



## Grupo Volkswagen Ordenadores cuánticos para optimizar el tráfico

El Grupo Volkswagen ha equipado nueve autobuses de la flota de MAN de la ciudad de Lisboa con un sistema de gestión de tráfico, que utiliza un ordenador cuántico D-Wave para calcular la mejor ruta para llegar a su destino. Esto permite reducir los tiempos de viaje de los

pasajeros y mejorará el flujo de vehículos en la ciudad portuguesa.

La gestión inteligente del tráfico es una de las posibles aplicaciones de los ordenadores cuánticos en la vida real, que pueden optimizar la ruta mediante computación. El sistema de gestión del tráfico de Volkswagen incluye, además, una predicción del número de pasajeros que se subirán en cada parada de la ruta con el objetivo de ofrecer un transporte a medida a un mayor número de personas.

## EN BREVE

Lamborghini será el primer fabricante de automóviles que investigue el comportamiento en el espacio de algunos de los materiales de fibra de carbono que podrían equipar sus futuros vehículos. Para ello, ha enviado muestras de cinco compuestos diferentes a la Estación Espacial Internacional, donde permanecerán seis meses expuestos a radiaciones, fuertes variaciones térmicas, etc.

Hyundai ha realizado con éxito la primera prueba de conducción autónoma replicando condiciones de tráfico real. Se ha llevado a cabo en la autopista inteligente de Yeosu (Corea del Sur), un tramo de 7,7 kilómetros establecido para el desarrollo de tecnología de conducción autónoma. La prueba se realizó con dos camiones Hyundai Xcient con remolque.

Seat ha puesto en marcha un proyecto piloto que permite el uso de drones para enviar componentes desde el centro logístico de la marca, en Martorell (Barcelona) hasta el taller de montaje en solo 15 minutos. Con esto se consigue mejorar la eficiencia, la flexibilidad y el impacto ambiental en las entregas. El uso de drones ha comenzado con el traslado de volantes y airbags, pero se quiere ampliar a otros componentes.



LEXUS



FLOTA PARA LA COPA DAVIS

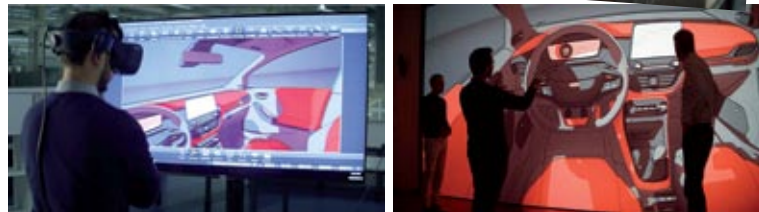
El Lexus UX 250h híbrido es el vehículo oficial de la Copa Davis de tenis, que se celebra en la Caja Mágica de Madrid del 18 al 24 de noviembre. La marca ha cedido una flota de 100 vehículos para desplazar a los integrantes de los equipos que participarán en la competición, a las autoridades, VIPs, etc. Además, el tenista Roberto Bautista (actual número 10 en el ranking de la ATP), es el embajador de la marca para esta competición.

VOLKSWAGEN IMPULSA EL EMPLEO JOVEN Talentia, el programa de Volkswagen para impulsar el empleo joven, tiene como objetivo ofrecer 1.500 empleos en su red de concesionarios de aquí a cinco

años. Para ello, ha puesto en marcha su segunda promoción, que cuenta con 365 alumnos matriculados en 35 institutos de 11 comunidades autónomas.

FORD

► Representar en 3D los diseños permite identificar más fácilmente las mejoras a realizar.



◀ Ford ya experimenta con la herramienta de realidad virtual boceto en 360º en su Centro de Diseño de Colonia, Alemania, para recrear los interiores de sus coches. Esto permite a los desarrolladores tener una visión más realista.

REALIDAD VIRTUAL PARA DISEÑAR AUTOMÓVILES

El mundo de los videojuegos ha servido de inspiración a Ford para dar vida a los bocetos de los diseñadores con una nueva herramienta de realidad virtual –el boceto en 360º– con la que ha comenzado a diseñar el interior de sus vehículos en su Centro

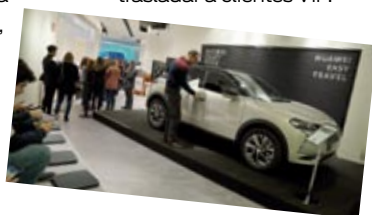
de Diseño de Colonia, Alemania. Esta tecnología permite a los diseñadores prácticamente 'sentarse' en el interior del vehículo que están desarrollando, lo que les aporta una visión más realista. Con el boceto 360º, los diseñadores pueden

probar colores y formas de forma ilimitada e identificar más fácilmente las posibles mejoras que deben hacerse y aplicarlas al instante. También pueden interactuar con los diferentes elementos del diseño, cambiándolos de sitio, iluminando las pantallas, etc.

MADRID CRAFT WEEK DS APOYA EL TRABAJO DE LOS ARTESANOS

Los automóviles de DS tienen mucho de trabajo artesano y, por eso, esta marca ha decidido apoyar Madrid Craft Week, la primera semana de la artesanía, que se ha celebrado en la capital y ha reunido a 50 locales y es-

pacios gastronómicos. El DS 3 Crossback E-Tense estuvo presente en la muestra mientras que el DS 7 Crossback sirvió para trasladar a clientes VIP.



CON EL PÁDEL

Cupra amplía su colaboración con el pádel y apoyará a la Federación Internacional de Pádel (FIP) hasta el final de 2020. La marca se asoció con el World Padel Tour (WPT) para los tres próximos años.

LA MARCA CORRERÁ LA GARMIN TITAN DESERT SKODA YA TIENE EQUIPO

Skoda ya ha elegido a los seis ciclistas amateurs (tres hombres y tres mujeres) que participarán en la próxima edición de la Garmin Titan Desert (del 19 al 24 de abril de 2020) formando parte del equipo Skoda WeLoveCycling Titan. Esta competición, inspirada en el Rally Dakar, es una de las carreras de montaña más exigentes

del mundo de las dos ruedas. Por eso, se ha sometido a los ciclistas a una dura selección en la que han tenido que enfrentarse a pruebas físicas, técnicas y de equipo. Más de 20.000 ciclistas se presentaron a la preselección, de los que salieron 24 finalistas, que se dieron cita en el Pirineo catalán para el reto definitivo.



► Los ciclistas amateurs que participarán en la Garmin Titan Desert formando parte del equipo oficial Skoda WeLoveCycling se han sometido a duras pruebas de selección.

SUBARU ESTRENA 'GEONESTESIA' UNA SERIE DE TV PARA MOSTRAR LA GAMA HÍBRIDA

Javier Rey ('Fariña') protagoniza la serie de TV 'Geonestesia', que Subaru ha grabado para dar a conocer sus nuevos híbridos, XV y Forester.

Los nuevos Subaru XV y Forester híbridos forman parte de la trama de una serie de TV de cuatro capítulos titulada 'Geonestesia', la primera ficción de Branded Entertainment que llega a la televisión de la mano de una marca de automóviles. La producción cuenta con el protagonismo de Javier Rey ('Fariña'), Will Shepard ('Mar de plástico') y Patricia Peñalver

('Las chicas del cable'), entre otros, y presenta un mundo distópico en el que los protagonistas sienten una conexión especial con la naturaleza, capacidad denominada Geonestesia. La naturaleza les pide ayuda y esto les hace buscar soluciones para lograr un futuro mejor para el planeta, en el que los híbridos de Subaru pondrán su grano de arena.



▲ Carlos Sedes (arriba), director de 'Fariña' o 'Velvet' es el realizador de esta serie protagonizada, entre otros, por Javier Rey (en primer plano).



DATAPLUG SEAT TE CONECTA CON TU COCHE

Seat instala ya en sus vehículos un dispositivo denominado DataPlug, que permite al coche estar siempre conectado a través de la aplicación My Seat App, disponible gratis para Android e iOS. La marca realiza la instalación del DataPlug de forma gratuita en todos los coches nuevos matriculados así como en

los de ocasión comercializados por Das Welt Auto. También puedes ponerte en contacto con tu concesionario para que lo insta-

len en tu coche, siempre que el modelo sea compatible. Este dispositivo permite, entre otras cosas, conocer de manera rápida la información relevante sobre el estado del coche, contactar con el servicio oficial, etc.



HYUNDAI MODA ECOLÓGICA CON ASIENTOS RECICLADOS

Los asientos de los automóviles o las bolsas de los airbags pueden tener una segunda vida en el mundo de la moda. Hyundai se ha asociado con la marca china ReClothing Bank en su programa de diseño de moda reciclada Re:Style y ha presentado siete looks confecciona-

dos con telas de asientos de automóvil recicladas y fundas de abrigo hechas a mano con airbags.





LA POTENCIA MÁXIMA ALCANZA LOS 680 CABALLOS, PERO USAMOS EL PROGRAMA 'CIVILIZADO' QUE REBAJA EL VALOR A 408 CV



# Conducimos una fiera eléctrica

En 2020 echará a rodar el E-TCR, el primer campeonato de turismos eléctricos, y Cupra apuesta de forma tan decidida por ese certamen que ya tiene listo el e-Racer, un modelo que sirve de laboratorio para desarrollar las nuevas monturas y que acabamos de probar en circuito. Os contamos cómo nos fue.



▲ Es en frenadas fuertes o curvas de radio pequeño donde más se notan los 400 kilos extra en comparación con un León del TCR. Pero cuando aceleramos, mejor dosificar el 'pisotón' porque su respuesta es salvaje.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

No me pilla de sorpresa que un vehículo eléctrico pueda tener prestaciones de infarto, porque me he subido recientemente en varios modelos de serie con más de 400 caballos –Tesla, Jaguar, Audi...– que aceleran como si les empujara el mismísimo diablo. Y hace dos años tuve la fortuna de probar en una pista a las afueras de París el DS Virgin Racing de Fórmula E, que me llamó la atención por sus prestaciones y, sobre todo, por su exigente conducción, en la que tiene mucho que ver la utilización de neumáticos 'de calle' que obligan a trabajar sobre el volante mucho más de lo imaginable.

Pero todo eso empequeñece cuando te hablan de los 680

caballos del e-Racer, un León muy especial concebido, desarrollado y fabricado por Cupra en Martorell que está permitiendo a la firma española poner a punto su montura para el futuro E-TCR, primer campeonato de turismos eléctricos que echará a andar en 2020 con algunas carreras de exhibición y la participación ya asegurada de Cupra o Hyundai; aunque debería ser en 2021 cuando el certamen arranque con todo su potencial y bastante más marcas representadas.

Pinta eléctrico el futuro del sector del automóvil y pinta también así de ecológico y 'friendly' el futuro de la competición. Y no hay mejor manera de ver lo que llegará en unos meses que subirse al protagonista del proyecto,

que es el coche. El e-Racer fue presentado a comienzos de 2018, y desde entonces Cupra ha ido evolucionando su máquina con ensayos en diferentes escenarios, como el circuito croata donde vivió su bautismo de fuego, el trazado de Castellolí en el que Jordi Gené buscó los límites del e-Racer por vez primera o una pista de hielo en Andorra donde los técnicos, después de subir 20 milímetros la altura del conjunto y dotarle de neumáticos de 420 clavos, comprobaron la influencia sobre la mecánica de las condiciones extremas de temperatura.

Como el Cupra León TCR de gasolina –que rinde 350 CV– y como los otros coches del grupo que participan en el disputado TCR –Audi RS3 LMS y Volkswagen Golf

GTI–, el e-Racer es construido por Seat Sport en sus instalaciones barcelonesas, que mutan radicalmente en estos momentos para convertirse en Cupra de aquí en adelante. Nos cuenta Xavier Serra, responsable de ingeniería de la marca y uno de los tipos más afables que conozco, que «la batería marca todo el diseño y la posición de cada elemento». Está situada «lo más abajo posible para lograr un centro de gravedad más próximo al suelo y favorecer la dinámica del coche». Y cuando le pregunto si entre el e-Racer que estoy a punto de probar y el definitivo que corra en 2020 habrá muchas diferencias para cumplir la reglamentación definitiva del E-TCR me contesta que, en realidad, el e-Racer está sirviendo de laboratorio para de-

sarrollar el coche homologable del E-TCR, y que sus rivales, a medida que se vayan presentando –Hyundai ya tiene un i30 'electrizado'–, respetarán lo que se ha definido con el coche de Cupra, pues la organización del certamen sigue de cerca su progreso. No está tan claro, por contra, el formato de la competición, y en la firma española apuestan por innovar también en ese sentido, de modo que no sólo el coche sea revolucionario, sino que también lo sean las carreras o las sesiones de entrenamiento. Lo que sí parece seguro es que las mangas no serán a muchas vueltas por la autonomía de la batería, y conviene pensar en carreras al sprint.

La batería a la que alude Serra son, en realidad, 6.072 baterías. O, mejor dicho, 6.072

► Distribuida por el suelo para bajar el centro de gravedad va la batería, que en realidad son 23 paneles con un total de 6.072 pilas y una potencia equivalente a 9.000 móviles conectados a la vez. Y en el eje trasero van los cuatro motores.



pilas cilíndricas distribuidas en 23 paneles que se reparten por el suelo. Si eso sorprende, quizás lo hace más descubrir que el e-Racer tiene cuatro motores eléctricos, y que los cuatro van en el eje posterior –el que tracciona–, con dos motores a un lado y otros dos al otro. Solo la batería supone

450 kilos extra, pero como los motores eléctricos son más ligeros que el 2.0 TSI de gasolina y no hay caja de cambio tradicional, al final el sobrepeso es de 'sólo' 400 kilos frente a un Cupra León TCR. Una barbaridad en el mundo de la competición, aunque a cambio disponemos de un máxi-

mo de 500 kW –680 CV–, que es otra barbaridad. Ahí están esos 3,2 segundos para alcanzar 100 km/h desde parado, y nos cuenta Serra que ese valor aún podría haber sido más bajo de ser esa la prioridad.

No obstante, aquí lo que importa es también transmitir con eficacia esa potencia al



# EL DESARROLLO DEL E-RACER SIRVE DE LABORATORIO PARA EL CAMPEONATO ETCR



suelo, y por ahí nos llegan las primeras recomendaciones sobre la prueba que estamos a punto de realizar. «Acelera rápido a la salida de las curvas pero no de un pisotón, porque la potencia llega con tanta fuerza que tendrás problemas». Tener ‘problemas’ es lo último que apetece cuando manejas en circuito un coche del que sólo existe una unidad, y me grabo el consejo en el cerebro para evitar un trompo de esos que se sabe cómo empiezan pero no cómo terminan. En cualquier caso, para la ocasión conduciré el e-Racer en su modalidad ‘civilizada’, con 300 kW, equivalentes a 408 CV. Puede parecer una pérdida sustancial, pero os aseguro que semejante ‘cuadra’, y

con la respuesta tan instantánea de un propulsor eléctrico, se traduce en mucho empuje. Muchísimo, para ser exactos. Mattias Ekström ya me ha enseñado el circuito curva a curva desde un Cupra Ateca cuando me enfundo el mono y me coloco el casco para subirme en el e-Racer. Igual que un monoplaza de Fórmula-E

exige cierta ceremonia para lograr ubicarse ‘cómodamente’ en su cockpit, aquí la postura es más de coche normal, aunque sentados más abajo y más atrás que en un Seat León de serie para bajar el centro de gravedad y centrar las masas. Pero se va realmente cómodo, incluso cuando uno de los mecánicos tensa los arneses

◀ Junto a estas líneas, Xavier Serra nos explica unas cuantas claves para disfrutar del test sin poner en riesgo un e-Racer que es... único. Y Ekström, arriba, nos transmitió sus experiencias.

como si quisiera extraerme el aire de los pulmones. Seguridad, ante todo. Aunque el puesto de conducción es complejo en lo que se refiere a mandos, Serra y su equipo me dan un curso acelerado que se centra en las ocho o diez cosas que realmente necesito saber para completar unos giros a buen ritmo en la estela de Ekström. De hecho, ni me fijo en los retrovisores porque no pienso mirarlos jamás, aunque sé que el e-Racer prescinde de los espejos tradicionales y opta por cámaras. Eso ya lo dejo para los pilotos ‘de verdad’ el próximo año. Ya estoy sentado y ‘atado’ en el e-Racer cuando Ekström indica desde el León TCR que él está listo también. Alza el

pulgar y yo repito el gesto al miembro de Cupra que vigila mis movimientos atento a posibles dudas de última hora. Es el momento de salir a pista y me voy raudo tras el sueco, que abandona los boxes a más velocidad de lo que podía esperar. Pero me basta con pisar un poco más el acelerador para que el e-Racer se sitúe en la zaga del León TCR camino de la recta y de la curva a derechas del fondo. Ekström no apura y yo lo agradezco, porque aún me estoy haciendo al tacto de los pedales y del volante. Pero en tres o cuatro curvas creo haberme aclimatado ya al coche, porque todo es sencillo y fluir tras el sueco no me cuesta tanto. Imagino que él debe ir a un 70 u 80 por ciento de sus posibilidades, pero para esta primera vuelta me vale. Además, empiezo a ver virtudes e inconvenientes del e-Racer, que son básicamente los imaginables. Entre los primeros, un paso por curva aplomado y sin balanceo alguno, un magnífico agarre de los ‘slicks’ o una respuesta brutal y rápida del motor—de los motores, en realidad— cada vez que acelero; y entre los segundos, una frenada en la que se notan los kilos o unas inercias claras al abordar virajes muy cerrados, donde se echa en falta la agilidad de un coche de carreras al uso. En cuanto al sonido mecánico,

## FICHA TÉCNICA

CUPRA E-RACER	4 MOTORES ELÉCTRICOS
Posición de motores	En el eje trasero
Potencia máx. (pico)	500 kW (680 CV)
Potencia máx. (contin.)	300 kW (408 CV)
Par máximo	960 Nm (98,0 mkg)
Régimen máximo giro	12.000 rpm
Frenos del./tra.	Discos ventilados / Discos ventilados
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Tipo de batería	iones de litio
Capacidad de batería	65 kWh / 800 V
Peso de batería (kg)	450
Composición de batería	6.072 pilas (23 paneles de 264)
Refrigeración de batería	Tres circuitos indep.
Velocidad máx. (km/h)	270
De 0 a 100 km/h (s)	3,2
De 0 a 200 km/h (s)	8,2
Tiempo de recarga	40 minutos
Emissiones CO2	0g/km



▶ En Castellolí rodamos con el e-Racer siguiendo a Ekström, al volante del Cupra León del TCR, que calca los tiempos por vuelta.



## MATTIAS EKSTRÖM, PILOTO OFICIAL DEL E-RACER Un embajador de alto voltaje

Nacido en Suecia en 1978, Mattias Ekström se ha labrado en el último cuarto de siglo una de las trayectorias más laureadas en el automovilismo deportivo, y en especialidades bien diferentes, lo que debió influir sin duda en el interés de Cupra por convertir al nórdico en su embajador y, por supuesto, en el piloto oficial del E-Racer. Ekström, con el que tuvimos ocasión de charlar largamente en la sede de la marca española en Martorell, nos acompañaría después también en el test de Castellolí, primero como ‘monitor de lujo’ cuando nos pusimos al volante de un Cupra Ateca para conocer a fondo el bellissimo trazado catalán, después como ‘liebre’ mientras probábamos el e-Racer—el sueco nos precedía con el Cupra León TCR de gasolina para optimizar las trazadas, marcar los puntos de frenada y, evidentemente, controlar de cerca la posible fogosidad del ‘probador’ invitado— y finalmente como piloto en las dos vueltas finales con que nos obsequió, ya al volante del Cupra eléctrico, para mostrarnos lo que es capaz de hacer hoy por hoy el e-Racer en un circuito tan exigente como este, con 4.146 metros de longitud,

una generosa anchura de 12 metros y 12 curvas en total, de las que 7 son a derechas y 5 a izquierdas. Además, Castellolí presenta un perfil muy irregular, con pronunciados ascensos y descensos en algunos puntos. Ekström, que ha logrado en dos temporadas el título del DTM alemán, ganó tres veces la Carrera de Campeones y se adjudicó en una ocasión el Mundial de Rallycross, es un deportista versátil y se le ve perfectamente adaptado a una montura como el e-Racer, su primer eléctrico. Con él al volante, el prototipo de Cupra se mueve por la pista como un rayo, aunque aprecio desde el bacquet de la derecha que el sueco también frena con más antelación de lo que sería normal en un León TCR—400 kilos de lastre son muchos kilos— o que en los virajes más cerrados, como una horquilla lentísima hacia la izquierda, el e-Racer pasa verdaderamente despacio si lo comparamos con un turismo de gasolina. Pero las aceleraciones son tan fulgurantes que me comprimen la espalda al asiento, y en recta y curva rápida Ekström vuela, sin tener que ‘pegarse’, en apariencia, con un coche que ya parece competitivo y bien calibrado.

cada aceleración se acompaña de un ruido que me recuerda bastante el de los trenes de Cercanías, y quizás por ahí vendría trabajar para buscar ‘algo’ que transmita más emoción a los futuros espectadores. Difícil decisión cuando eléctrico es sinónimo de silencio, pero incluso a mí me gustaría oír más al e-Racer, pues te plantas con él a mucha velocidad al final de cada recta y su baja rumorosidad impide a

veces ser consciente del ‘trapo’ al que realmente vas. Porque Ekström ha avivado un poco el ritmo a partir de la segunda vuelta, pero el e-Racer sigue marchando como por raíles. Pienso que debo ir a un 80 u 85 por ciento de las posibilidades del coche, y le hago ‘trampas’ al piloto sueco, a mi manera, retrasándome un poco de forma voluntaria a la entrada de las curvas para pasarlas a más velocidad que

él y dar ‘gas’ sin miramientos al afrontar las rectas. Ahí el coche ya empieza a decirme que toda la tracción es trasera, pero no hay atisbo de coletazo y me echo encima de mi ‘liebre’ nórdica cuando hundo el pie en el acelerador. «Esto tiene unas posibilidades tremendas en las carreras», me digo a mí mismo cuando desde boxes me comunican por radio que he de volver. Lástima, pues ya me sentía ‘electropiloto’.





**HAMILTON ES EL PILOTO CON MAYOR PORCENTAJE DE VICTORIAS, CASI UN 34 POR CIENTO. HA GANADO 83 CARRERAS DE 249 DISPUTADAS**



► Michael Schumacher es el hombre que acapara más récords en la F-1, donde también Vettel, Raikkonen, Senna, Alonso y Jim Clark dominan en algún apartado. A todos ellos tiene Hamilton en el punto de mira.



# Lewis Hamilton se los puede zampar a todos

Javier Rubio | jrubio@motor16.com  
Fotos: Motorsport Images

Cuando Michael Schumacher cerró el increíble ciclo con Ferrari en el año 2005, sus cifras y récords se elevaron como un listón inaccesible ante la dimensión de sus logros. No se trataba únicamente de los siete títulos mundiales, cinco de ellos consecutivos. El listado de

marcas en diferentes facetas de la Fórmula 1 quedó prácticamente copado por el piloto alemán. Sin embargo, 14 años después, un piloto ha logrado situarse a la estela del piloto alemán y con serias opciones de superarle en buen número de esas marcas.

Antes de analizar sus respectivas carreras en cifras, conviene adelantar algunos

factores que han jugado a favor tanto de Schumacher como de Lewis Hamilton. Descontando un talento único, ambos se han visto favorecidos por la evolución de la Fórmula 1 en las dos últimas décadas gracias al mayor desarrollo de la fiabilidad frente a otras épocas del pasado. Por otro lado, el incremento de carreras por temporada también ha pro-

picado mayores oportunidades para forjar un gran palmarés. A todo lo anterior habría que sumar una organización que dominara de manera absoluta sobre sus rivales.

Hasta esta temporada de 2019, Ferrari mantenía la racha más exitosa de un equipo en la historia de la Fórmula 1, con cinco títulos consecutivos y un dominio

Con su larga lista de éxitos cosechada desde que llegó a Mercedes, Lewis Hamilton encabeza numerosos récords en la Fórmula 1. Su intención de seguir en activo varios años más le puede aupar a lo alto de la la mayor parte de las listas, muchas de las cuales están encabezadas por Michael Schumacher, para terminar como el piloto más exitoso en la historia del deporte.

aplastante. Esta temporada, dicha marca ha sido superada por Mercedes. A lomos de semejantes 'purasangre', tanto Michael Schumacher como Lewis Hamilton han sabido capitalizar ese talento excepcional.

Hasta 2005, Juan Manuel Fangio reinó en solitario durante varias décadas con sus cinco títulos mundiales. Ni siquiera Ayrton

Senna o Alain Prost pudieron igualarle. Pero en 2003 Michael Schumacher se puso a la par del mítico piloto argentino, para superarle al año siguiente y llegar a sus siete entorchados actuales. Hamilton está ahora a falta de solo uno más para igualar al piloto alemán. Dado el extraordinario nivel alcanzado por Mercedes en pista y en todas las facetas duran-

te estos últimos años, no es descartable en absoluto que en 2020 el británico podría alcanzar a Schumacher en otro hito histórico en la Fórmula 1.

La asociación de Hamilton con el equipo alemán ha sido crucial en los resultados y cifras alcanzadas y a su alcance en el futuro. Ello se ha reflejado, por ejemplo, en la espectacular ristra de

victorias cada año. El primer título (McLaren) llegó en 2008 con cinco triunfos. No hubo otro hasta 2014. Y aunque Hamilton ha conseguido victorias en todas las temporadas desde que llegó a la Fórmula 1, solo en 2017 ha logrado el título bajando de los diez triunfos anuales desde ese primero de 2014. En 2017 logró nueve triunfos, por los once los dos últimos años. Cinco de sus títulos se han logrado en los últimos seis años.

En solo 13 temporadas, el piloto británico se ha acercado a otra marca que parecía realmente inalcanzable, los 91 triunfos de Michael Schumacher. Hamilton cuenta con 83 para un total de 249 carreras disputadas desde





# JIM CLARK LIDERA EL RÉCORD DE VICTORIAS CON POLE Y VUELTA RÁPIDA, CON 8 TRIUNFOS, DONDE HAMILTON SOLO HA LOGRADO 5



▲ Fernando Alonso, a la derecha, lidera la clasificación de carreras completadas, 245, por 221 del inglés. Y Vettel podría ser el único piloto en activo en poner en duda alguno de sus récords.

▲ Ayrton Senna, arriba a la derecha tiene el récord de poles consecutivas –8– por las 7 de Hamilton. Raikkonen, abajo a la derecha, es el piloto con mayor número de podios en circuitos diferentes.

que debutara en la Fórmula 1. Y aún puede aumentar dicha cifra este mismo año en el último gran premio. Además, el británico ha ganado en todos los circuitos del actual calendario. De la era moderna, Hamilton es el piloto con mayor porcentaje de victorias en relación a sus participaciones (casi, el 34 por ciento). Si mantuviera la media de triunfos cosechados desde 2014 con el equipo alemán, en 2019 Hamilton podría superar a Schumacher. Se desconoce aún el recorrido que Hamilton tiene en la Fórmula 1, aunque confesara en México –donde remató el sexto título– que aún tiene desafíos por delante. Al ritmo de años anteriores –no será fácil con el nuevo reglamento de 2021– en dos o tres años Hamilton podría optar a alcanzar el centenar de triunfos y de poles incluso la próxima temporada. Sebastian Vettel sería el

único piloto en condiciones de poder acercarse a Schumacher y Hamilton por seguir aún en activo, aunque con sus 53 victorias ha entrado en la recta final de su trayectoria. Tras el alemán se encuentran pilotos como Alain Prost (51) Ayrton Senna (41) o Fernando Alonso, retirados de la Fórmula 1. Un idóneo 2020 permitiría a Hamilton el séptimo título, superar a Schumacher en victorias y hasta alcanzar el centenar de poles, lo que haría palidecer los éxitos de temporadas anteriores. También podría superar en podios a Schumacher, 155 por los 150 del británico. Eso sí, Hamilton no ha podido batir los trece triunfos en una sola temporada de Schumacher y Vettel. Once es la cifra tope para el británico... por ahora.

Donde Lewis Hamilton sí reina en solitario y lo hará durante décadas será en el número de poles logra-

das. Igualó las 68 de Michael Schumacher en el Gran Premio de Bélgica de 2017 y 37 de ellas cayeron en las cuatro últimas temporadas. También supera a Schumacher en clasificaciones de primera línea: 144 veces por 116 del alemán. El alemán comparte con el británico y Ayrton Senna el mayor número de poles logradas en un mismo Gran Premio (8). Si el británico ganara en Australia lideraría en solitario esta clasificación. Sin embargo, no está cerca igualar a Senna en poles consecutivas, con ocho por las siete de Hamilton.

Schumacher y Hamilton rivalizan en numerosas listas de récords en la Fórmula 1. En algunas de ellas, el británico persigue al alemán. En otras, ya le ha superado. Por ejemplo, en número de puntos. En parte, porque el sistema que otorga 25 de ganador en el presente, por los 10 puntos en varias dé-

cadadas. De aquí que Hamilton, Vettel y Alonso lideren este apartado, con 3.399 por los 2.975 del alemán o los 1.899 del español. Hamilton también ostenta el récord de terminar dentro de los puntos en 33 grandes premios consecutivos, desde Japón de 2016 al Gran Premio de Francia de 2018. Pero a Hamilton aún le faltan otras marcas por superar. Está a falta de cuatro ocasiones para igualar a Ayrton Senna en primeras líneas consecutivas (24). Kimi Raikkonen es el piloto con mayor número de podios en circuitos diferentes, y la llegada de nuevas carreras al calendario –Vietnam– podrían permitir a Hamilton

igualar al piloto finlandés. Si ganara el próximo año en Hungría o Canadá empataría con Schumacher en mayor número de victorias en un mismo gran premio. El alemán cuenta con ocho en Canadá, Francia y San Marino. En 2020, Hamilton podría superar el récord de puntos en una sola temporada. En 2018 logró 381, y solo está a falta de 27 a la hora de cerrar estas líneas. También está a un podio de lograr el récord de subidas al podio en una misma temporada (17, Schumacher, en 2002), aunque favorecido por el paulatino incremento del calendario. Igualmente, está a una carrera de igualar

la cifra de grandes premios liderados en una temporada (17, sobre 18 récord del pasado año por parte del británico) Más difícil lo tendrá Hamilton con las vueltas rápidas en carrera, ya que la filosofía solicitada a Pirelli no ha favorecido este aspecto en los últimos años. Schumacher cuenta con 77, pero el británico queda lejos con 46, y empatado con Raikkonen. Tampoco Hamilton alcanzará al piloto alemán, en triunfos unidos junto a la vuelta rápida (48 de Schumacher por 26 del británico), quien también necesitaría ocho grandes premios con pole, vuelta rápida y triunfo para igualar

los 22 ‘hat tricks’ del alemán. Donde Hamilton iguala a Schumacher es en ‘Gran Chelem’ (carreras dominadas de principio a fin con pole y vuelta rápida). Ambos cuentan con cinco y solo le faltan tres para empatar con Jim Clark. Hamilton podría desbancar a Ayrton Senna y sus 19 grandes premios liderados de principio a fin por los 18 que acumula el británico. Schumacher también supera a Hamilton en la clasificación de vueltas en cabeza (5.111 por 4.409), cifra también difícil de superar en el futuro para el británico. La marca también se corresponde con los kilómetros en los que se ha liderado un

gran premio, ya que Schumacher cuenta con 24.148 por los 22.317. En cuanto a grandes premios completados, Hamilton también persigue a Fernando Alonso, 245 por 221. Un par de años más, y esta cifra podría ser también suya. «Ya he considerado los dos próximos años y, naturalmente, sé que seguiré corriendo», explicaba Lewis Hamilton antes del pasado Gran Premio de Brasil. «Adoro lo que hago y no veo razón de parar pronto». Con esa intención declarada, aún habrá margen para superar muchas de las cifras y récords arriba mencionadas... Porque su ambición parece intacta.





## MATRICULACIONES EN ESPAÑA

### SEAT LIDERA EL AÑO Y LAS COMPRAS DE PARTICULARES SIGUEN CAYENDO

En nuestro país se vendieron 93.961 coches el pasado mes de octubre, una cifra que crece un 6,3% con respecto al mismo periodo del año anterior, pero que no es suficiente para poner un signo positivo en el conjunto del año, ya que las matriculaciones acumulan hasta la fecha 1.059.275 unidades y una caída del 6,3% entre enero y octubre.

Según las principales asociaciones –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, la evolución positiva del pasado mes de octubre está impulsada principalmente por el canal de empresas, que creció un 28,8%. En el lado contrario se colocan las compras por parte de particulares, que retroceden un 6,9% con respecto al mismo mes de 2018, manteniendo unos registros que estas asociaciones consideran «preocupantes». Los clientes particulares son «el único canal que registra cifras negativas en octubre, continuando con la tendencia a la baja marcada durante todo el año», añaden. En 2019, se matricularon 485.011 unidades, lo

que supone un 12,4% menos que el año anterior.

Por marcas, la española Seat sigue líder con 7.810 unidades vendidas (94.605 en lo que va de año) y su modelo León encabeza el 'top' de los preferidos por el público (29.927 unidades), aunque 'le pisa los talones' el Dacia Sandero, con un precio imbatible en el mercado. La marca de Martorell ha firmado el mejor octubre de su historia, con 43.900 vehículos vendidos, un 11,1% de crecimiento y casi medio millón de coches en lo que va de año.

Por segmentos, aunque no copen el 'top 10' –ver tabla–, los SUV de tamaño medio (25.001 unidades) fueron los preferidos por los compradores. También lideran las ventas del año, con 246.061 unidades.

Los turismos con motores tradicionales, de gasolina (60,7% de cuota anual) y diésel (27,7% de cuota en el año), siguen copando el mercado, aunque las ventas de estos últimos caen un 29,05% entre enero y octubre. Si nos fijamos en los vehículos electrificados, híbridos y de gas –suponen el 11,6% del mercado–, en octu-

#### LAS MARCAS MÁS VENDIDAS

Octubre	Enero-Octubre
SEAT <b>7.810</b>	SEAT <b>94.605</b>
VW <b>7.739</b>	PEUGEOT <b>82.723</b>
PEUGEOT <b>7.692</b>	VW <b>78.840</b>
TOYOTA <b>5.816</b>	RENAULT <b>75.464</b>
KIA <b>5.482</b>	OPEL <b>61.891</b>
RENAULT <b>5.481</b>	TOYOTA <b>59.764</b>
HYUNDAI <b>5.062</b>	CITROËN <b>57.542</b>
FORD <b>4.700</b>	HYUNDAI <b>51.615</b>
DACIA <b>4.563</b>	KIA <b>48.166</b>
CITROËN <b>4.524</b>	DACIA <b>46.887</b>

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

#### LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS

Octubre	Enero-Octubre
SANDERO <b>3.046</b>	LEÓN <b>29.927</b>
LEÓN <b>2.350</b>	SANDERO <b>28.329</b>
QASHQAI <b>2.219</b>	QASHQAI <b>25.703</b>
2008 <b>1.966</b>	CLIO <b>22.682</b>
3008 <b>1.922</b>	MÉGANE <b>22.017</b>
GOLF <b>1.899</b>	ARONA <b>21.429</b>
COROLLA <b>1.831</b>	IBIZA <b>21.003</b>
ARONA <b>1.725</b>	GOLF <b>20.585</b>
MÉGANE <b>1.682</b>	CORSA <b>20.151</b>
POLO <b>1.673</b>	3008 <b>19.775</b>

bre se vendieron 13.474 turismos, con un crecimiento del 38,04%. En los primeros diez meses del año se han matriculado 122.876 turismos de este tipo, lo que supone un crecimiento del 38,08% respecto a

2018. La venta de coches equipados con estas tecnologías sube en todas las comunidades (52%), con Cantabria, Cataluña, Murcia y Navarra como los lugares donde más eléctricos puros se vendieron.

### FREE2MOVE

Así es la **plataforma** de servicios de movilidad de **PSA**

El Grupo PSA aspira a ser más que un fabricante de automóviles y se ha marcado como objetivo conseguir que en el año 2030 el 25% de sus ingresos procedan de servicios de movilidad. Una de las primeras acciones para conseguir esta meta es

la unificación de todas sus soluciones de movilidad en la plataforma Free2Move, que está dirigida tanto a particulares como a empresas.

Los primeros encontrarán en Free2Move alternativas de carsharing –la marca de coche compartido emov se integra aquí–, alquiler convencional, carga de vehículos eléctricos, soluciones de pago de aparcamientos y peajes o una app, disponible en 34 ciudades, en la que se puede alquilar desde un coche a un patinete eléctrico.



**Pack Luxury por 2.300 € en el acabado Emotion**

**GUÍA DEL COMPRADOR,** Puedes consultar la lista de precios más completa, con las características de cada modelo en [www.motor16.com/precios](http://www.motor16.com/precios)

### KIA

## El Niro actualiza sus variantes híbridas

El Kia Niro, modelo del que la marca coreana ha vendido ya en nuestro país 16.900 unidades desde su lanzamiento en 2016, actualiza sus variantes híbrida e híbrida enchufable, que ya están a la venta con la garantía habitual de 7 años o 150.000 kilómetros. Se ofrecen en tres acabados: Concept, Drive y Emotion, y cuentan con un Pack Luxury, que se puede añadir al equipamiento más completo.

Ambas variantes mantienen dimensiones y motor, y actualizan su exterior en línea con el lenguaje de diseño introducido en la versión eléctrica e-Niro. Reciben nuevos paragolpes, nueva parrilla con cromados y grupos

ópticos rediseñados. También hay un nuevo tono para la carrocería –Horizon Blue– y más opciones de llantas.

En el interior suman más novedades, entre ellas el freno de estacionamiento eléctrico, las levas en el volante o un nuevo salpicadero.

Cuentan con un completo equipamiento desde el acabado más básico, en el que incluyen el sistema de asistencia de mantenimiento de carril, el detector de fatiga, las luces de circulación diurna y traseras de LED, los faros antiniebla delanteros, volante y palanca de cambios en piel, panel de instrumentos de 4,2 pulgadas, sistema de au-

PRECIOS NIRO	
<b>HÍBRIDO</b>	<b>PVP</b>
Kia Niro f/1.6 HEV Concept	27.500 €
Kia Niro f/1.6 HEV Drive	29.500 €
Kia Niro f/1.6 HEV Emotion	32.000 €
<b>HÍBRIDO ENCHUFABLE</b>	<b>PVP</b>
Kia Niro f/1.6 PHEV Concept	35.800 €
Kia Niro f/1.6 PHEV Drive	37.500 €
Kia Niro f/1.6 PHEV Emotion	39.300 €

### PEUGEOT

## 3008 y 508 plug-in hybrid: ya están aquí

La gama de Peugeot se electrifica no solo con modelos cien por cien eléctricos, como el e-208, sino también con la llegada al mercado de la nueva generación de versiones híbridas enchufables como el 3008 Hybrid4, los 508 y 508 SW Hybrid y, próxi-

amente, el 3008 Hybrid. El Hybrid4 cuenta con cuatro ruedas motrices y desarrolla una potencia equivalente a 300 CV. Solo está disponible en la versión GT, con una tapicería exclusiva de Alcantara Gris Greval, acompañada de detalles en madera de

roble envejecida. También dispone de nuevas funciones de ayuda a la conducción. En primavera de 2020 llegará la versión de dos ruedas motrices, denominada Hybrid de 225 CV.

Por su parte, el 508 Hybrid y su variante familiar suman la me-



PRECIOS	
508 Hybrid	Desde 36.050 €
508 SW Hybrid	Desde 37.250 €
3008 Hybrid4	Desde 42.950 €
3008 Hybrid	Desde 35.200 €





## Aldauto Motor consigue el 100 % de eficacia en la gestión de expedientes gracias a Papel Cero

Papel Cero es la solución de gestión documental más avanzada del mercado, asegurando que todas las gestiones entre departamentos se completen de manera efectiva.

Hablamos con Ángel García, gerente del Aldauto Motor. Tras varios meses de implantación, se encuentran haciendo balance de todo lo que han podido aprender y lo que le ha aportado tener la herramienta.

Antes de Papel Cero se operaba todo como hace veinte años, en cuanto al tema de los expedientes. Estos viajaban en papel durante la concesión, generando problemáticas de eficiencia y problemáticas entre los equipos por la falta de rigor que se producían en los procesos. Una manera muy rudimentaria y lenta de operar y gestionar expedientes.

“Decidimos iniciar con Papel Cero por la eficiencia y el ahorro de costes, objetivo que hoy está conseguido. El segundo motivo es dar un paso más en la digitalización y actualización total del concesionario” postula Ángel García.

Papel Cero es esencialmente una aplicación diseñada para crear un entorno virtual personalizado que sea imagen del flujo de trabajo del concesionario, convirtiendo así en modo digital lo que ahora mismo se realiza en formato papel. Este software construye un ecosistema digital definitivo para los concesionarios.

Desde que operan con Papel Cero disfrutan de muchas ventajas. Una de ellas es la mejor gestión del tiempo, disminuyéndose el número de confusiones entre los departamentos del concesionario. Además, se han eliminado los errores

técnicos y administrativos, debido al control total que se tiene sobre el expediente.

“Pero lo más importante para mí es la mayor velocidad de gestión, ya que se automatizan muchas de las tareas que anteriormente eran manuales. Como ejemplo, os puedo poner la grabación del expediente. Con Papel Cero lee directamente el pedido y graba los datos en el expediente y también la realización del cuadro económico de la operación de forma automática” destaca Ángel García.

La herramienta se basa en un sistema de integración muy sencillo y tiene plena adaptabilidad a cada marca, tamaño y casuística; ampliando su uso a áreas como VO, RRHH o Administración. Por ello, no solo participó el gerente, sino también empleados dentro del departamento de Administración y Ventas. Gracias a esto, Papel Cero te permite ver todo lo que pasa en



tu concesionario.

“Tienes acceso a toda la documentación, evitando errores. Es mucho más rápido entre los departamentos, no perdiendo el tiempo en dudas. La comunicación es mucho más fluida y mucho más rápida” añade José Barceló, comercial dentro de Aldauto Motor.

Es evidente que estamos sufriendo una gran revolución tecnológica que está cambiando nuestro día a día en el trabajo. Papel Cero es la respuesta a esta revolución, actualizando la manera tradicional de actuación dentro de un concesionario.

**Guillermo Díaz**  
Gerente de Gestión Documental

### TOYOTA GR SUPRA

#### PRIMERAS UNIDADES DEL DEPORTIVO

Toyota ha comenzado a entregar las primeras unidades de la quinta generación del legendario deportivo GR Supra a los clientes que compraron este modelo durante el periodo de pre-venta.

Puesto a punto en Nürburgring por Toyota Gazoo Racing, el GR Supra equipa un motor delantero de seis cilindros de 340 CV, transmisión automática de ocho velocidades y tracción trasera. Está disponible en siete colores y cuenta con un habitáculo inspirado en los monoplazas de competición.

Desde 69.900€



### MOTOS

#### SEAT FABRICARÁ UN SCOOTER 100 % ELÉCTRICO

Seat ha mostrado ya el 'concept' del que derivará su futuro scooter 100 % eléctrico, que tendrá una potencia equivalente a 125 cc. y saldrá a la venta en 2020. La marca desarrollará este concepto en colaboración con el fabricante barcelonés de motocicletas eléctricas Silence. El modelo estará disponible tanto para clientes particulares como para servicios compartidos.

La firma española será la que lidere la estrategia de micromovilidad del Grupo Volkswagen, en la que se incluye también el Minimo concept car o el eXS KickScooter powered by Segway, que está disponible para servicios compartidos a través de la start-up UFO.



Los 20 primeros clientes que reserven disfrutarán de una jornada VIP en las instalaciones de la marca



La reserva cuesta 1.000€

### CUPRA

#### Ateca Limited: 350 unidades para España

El Cupra Ateca más exclusivo ya está en el mercado. Se trata de la versión Limited Edition, de la que solo se fabricarán 1.999 unidades para todo el mundo, 350 de ellas destinadas al mercado español. Esta serie especial se puede reservar online a través

de la web de Cupra (<https://reservar.cupraofficial.es>) mediante un depósito de 1.000 euros, que se devolverá al cliente en el momento de la compra –tanto si se queda con el coche como si desiste–. De momento, solo hay 20 unidades disponibles para la

reserva pero, una vez realizada, estos clientes recogerán el coche en las nuevas instalaciones de la marca, junto a la fábrica de Seat en Barcelona, y disfrutarán de una experiencia VIP.

El exclusivo modelo cuenta con elementos específicos, como los

### AUDI

#### El A1 Citycarver llega a los concesionarios

Sobre la base del Audi A1 Sportback, llega la aventurera versión Citycarver, que cuenta con detalles exclusivos y una altura que aumenta algo más de cuatro centímetros su distancia libre al suelo, gracias a los 35 milímetros extra que le proporcionan las modificaciones realizadas en la suspensión y a unas ruedas con mayor perfil de neumático. También cuenta con una parrilla específica, un nuevo diseño del paragolpes trasero o protecciones inferiores acabadas en acero.

El interior se puede pedir en tres acabados: básico, design selection y S line. Es muy deportivo, con un salpicadero orientado hacia el conductor, instrumenta-

ción digital con pantalla de 10,25 pulgadas de serie y otra pantalla central táctil de 8,8 pulgadas también de serie. Se ofrece con motores 25 TFSI y 30 TFSI, que erogan 95 y 116 CV respectivamente y se combinan con cambios manuales de 5 y 6 velocidades. El más potente ofrece en opción (1.870 euros) el S tronic de 7 marchas.

Con motivo de su lanzamiento, Audi estrena también una edición especial 'edition one' con llantas de 18 pulgadas y color exterior gris Flecha o naranja Pulso. El techo, las carcasas de los espejos exteriores y la parte inferior de las puertas están pin-

tadas en contraste. Los grupos ópticos delanteros y los pilotos traseros están oscurecidos y la parrilla Singleframe, los cuatro aros de Audi y los marcos de las entradas de aire van pintados en negro brillante. El equipamiento interior se basa en el acabado S line con detalles añadidos

### PRECIOS

A1 Citycarver 25 TFSI	24.230 €
A1 Citycarver 30 TFSI	25.410 €
A1 Citycarver 35 TFSI	Llega en 2020



## ¿Buscas empleo?

Asesor Ventas B2B  
(Bodajoz)

Asesor Ventas VN  
(Madrid)

Asesor Ventas B2B  
(Girona)

Jefe de ventas  
(Oviedo)

Asesor Comercial Venta Online  
(Madrid)

Asesor Ventas VN  
(A. Coruña)

Márcanos tu CV a  
[seleccion@dealerbest.com](mailto:seleccion@dealerbest.com)

dealerBest in f

## EUROSOL

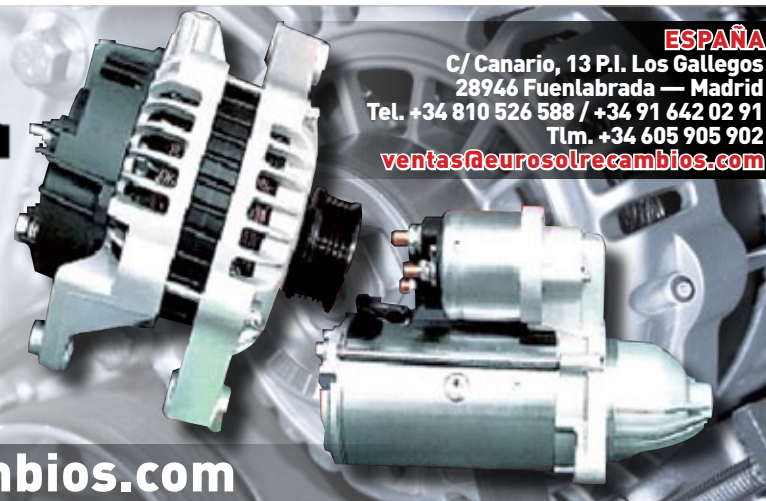
### RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ [www.eurosolrecambios.com](http://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](mailto:ventas@eurosolrecambios.com)



GUÍA DEL COMPRADOR, PUEDES CONSULTAR LA LISTA DE PRECIOS MÁS COMPLETA, CON LAS CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO EN [WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS](http://WWW.MOTOR16.COM/PRECIOS)





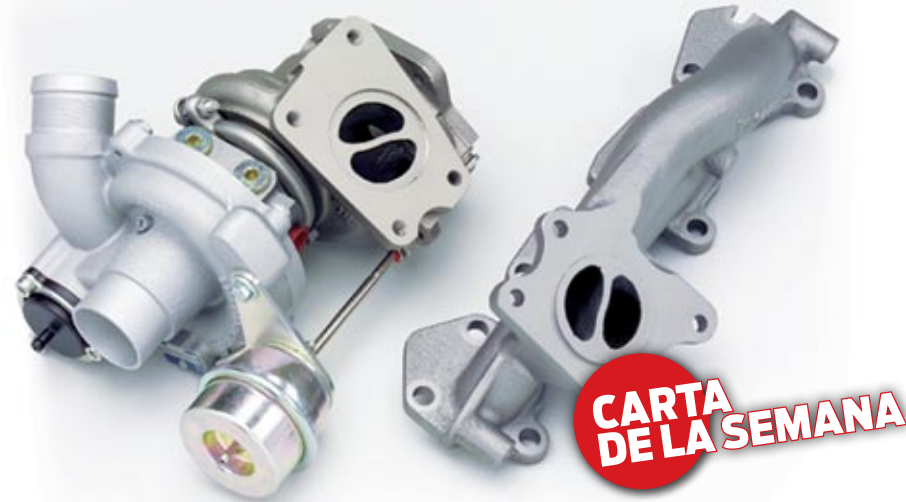
## ALGUNAS DUDAS SOBRE EL COCHE ELÉCTRICO

Santiago Cuevas

Tengo algunas preguntas relacionadas con el coche eléctrico que me gustaría que me aclararan. He leído que la primera parte de la carga es mucho más rápida que el tramo final. ¿Por qué? También me han comentado que no es bueno dejar el coche descargado largo tiempo. Y por último: ¿qué es exactamente el pedal háptico? Muchas gracias

### RESPUESTA

Vamos por partes. Respecto a la primera cuestión, eso sucede porque la velocidad de recarga es inversamente proporcional al estado de carga, debido a la saturación del proceso electroquímico. En cuanto a la segunda de tus dudas, ante un tiempo de inactividad prolongado, se recomienda que se estacione el vehículo con un estado de carga alto. Si la batería se mantiene mucho tiempo con un estado de carga bajo, disminuirá su capacidad de forma significativa.



CARTA DE LA SEMANA

## UNA COSA ES UNA SOBREALIMENTACIÓN BITURBO Y OTRA UN SOLO TURBO CON DOBLE ENTRADA

Antonio Salazar

Tengo 17 años y me apasionan los coches. Procuro estar al día en todo lo que sale y leo con atención revistas y páginas web del motor. Aprovecho para mandarles una duda que tengo. Cuando hablan de modelos biturbo y otras veces de doble entrada, ¿son conceptos diferentes o es lo mismo?

### RESPUESTA

Al realizar nuestras pruebas tratamos de explicar cómo es la sobrealimentación del vehículo en cuestión y la solución por la que se apuesta. Pero estamos encantados de poder ayudarte en esta duda personalmente. En primer lugar tenemos que decirte que no es lo mismo un vehículo biturbo que otro dotado de un turbo con doble entrada o 'twin scroll'. El primero, como su nombre indica, monta dos turbocompresores en su alimentación. Se suele recurrir a un sistema en serie en los motores de cuatro cilindros, que consta de un pequeño turbo, que trabaja de una manera más efectiva a bajas revoluciones, y se complementa con una segunda unidad, de mayor tamaño y capacidad, que entra en acción cuando se

Por último, el pedal háptico es un componente esencial en los programas de conducción centrados en el ahorro de energía. Se comunica con el conductor variando su resistencia, ayudándole

alcanza un régimen de giro más elevado. De esta manera se consigue una respuesta óptima en un rango de revoluciones más amplio. En motores con más de cuatro cilindros se suele ubicar un turbo por cada bancada, lo que se conoce como en paralelo.

Por su parte, cuando nos referimos a un turbo 'twin scroll' hablamos de un solo turbo con dos entradas diferentes. En este caso los colectores de escape se agrupan por parejas, llegando a la turbina por dos caminos separados. Esto evita el efecto 'rebote' en el llenado del siguiente cilindro, ya que consta de dos entradas independientes, propiciando un giro más rápido y anticipado y, en consecuencia, con un menor tiempo de respuesta.

a practicar un estilo económico de conducción. De esta manera, el sistema limita el par de propulsión e indica la velocidad máxima que debes respetar para poder llegar a tu destino.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ZASTAVA YUGO, TAMBIÉN CABRIO

Alfonso Ruiz

Sentimos no poder reproducir la imagen que nos has enviado, pero no tenía calidad suficiente. Se trata, efectivamente de un Zastava Yugo, vehículo fabricado en la desaparecida Yugoslavia bajo licencia Fiat. La marca era especialista en armamento y maquinaria pesada, pero construyó desde 1980 este utilitario de tres puertas que compartía buena

parte de su modesta tecnología con el Fiat 127, aunque en Italia se denominaba Innocenti Koral. Tenemos constancia que montaba un propulsor 1.0 de gasolina de 45 caballos y otro 1.3 de 68 CV, y como bien señalas tuvo un atractiva versión cabriolet.

### REFUERZOS EN MOTORES SOBREALIMENTADOS

Pedro Hernández

Como es lógico sería un ejercicio maratónico ir motor por motor,

pero sí te podemos decir que muchos de los propulsores sobrealimentados que derivan de uno atmosférico cuentan con refuerzos extra en muchos de sus componentes para neutralizar el esfuerzo adicional al que son sometidos. Por ejemplo, a las paredes de los cilindros, la culata, el cárter, los pistones, las bielas o al cigüeñal se les suele aplicar tratamientos específicos para aguantar mejor la fatiga. También se refuerza el sistema de refrigeración.

## CONSULTAS RÁPIDAS

### ¿CÓMO Y DÓNDE ESTÁ PERMITIDO REALIZAR UN CAMBIO DE SENTIDO? SI SE REALIZA MAL ¿CUÁL SERÍA LA MULTA?

En general la normativa reguladora establece que se deberá elegir un lugar adecuado para efectuar la maniobra, de forma que se intercepte la vía el menor tiempo posible, debiéndose advertir el propósito con las señales luminosas preceptivas, bien indicadores de dirección o bien las luces de emergencia. Y con la antelación suficiente, cerciorándose que no va a poner en peligro u obstaculizar a otros usuarios de la vía, ya que, en caso contrario, se deberá abstener de realizar dicha maniobra y esperar el momento oportuno para efectuarla. Cuando su permanencia en la calzada, mientras espera para efectuar la maniobra de cambio de sentido, impida continuar la marcha de los vehículos que circulan detrás del suyo, deberá salir de ella por su lado derecho, si fuera posible, hasta que las condiciones de la circulación le permitan efectuarlo. Hay que recordar que no se podrá realizar el cambio de sentido en aquellos lugares expresamente prohibido por la señalización existente, así como en toda situación que impida comprobar las circunstancias indicadas anteriormente. También está prohibido en los pasos a nivel, en los túneles, pasos inferiores y tramos de vía afectados por la señal 'Túnel', así como en las autopistas y autovías, salvo en los lugares habilitados al efecto y, en general, en todos los tramos de la vía en que esté prohibido el adelantamiento, salvo que el cambio de sentido esté expresamente autorizado. Por último, hay que recordar que las infracciones por realizar un cambio de sentido incumpliendo la normativa al respecto, son consideradas graves y, por tanto, son sancionadas con multa de 200 euros y supondrán la pérdida de 3 puntos.

## BUENA PREGUNTA

### SE PUEDE ACUDIR A OTRA ITV, CUMPLIENDO CON EL PLAZO MÁXIMO DE DOS MESES

Si me declaran desfavorable la ITV de mi vehículo ¿puedo acudir a otra estación de ITV distinta para pasar una segunda inspección?

### RESPUESTA

Actualmente, tras la última reforma de la normativa reguladora, existe libertad de elección de la estación ITV para efectuar tanto la primera inspección técnica como las inspecciones sucesivas tras la subsanación de defectos. No obstante, hay que recordar que en ocasiones la normativa sobre las obligaciones que deben cumplir los vehículos, especialmente, en el tema de emisiones, puede variar de una comunidad autónoma a otra y, en ese caso, tal vez la inspección que se realiza fuera de la comunidad autónoma de residencia no emita informe sobre todos los puntos necesarios que exijan en la comunidad donde se encuentre registrado el vehículo, lo que significa que hay que tener muy en cuenta este aspecto a la hora de elegir la estación de ITV donde pasar la inspección.

Además, conviene recordar que si la inspección detectó algún defecto muy grave, será

declarada negativa, por lo que el vehículo no podrá circular, debiendo desde ese mismo instante ser trasladado en grúa. Si los defectos detectados fuesen graves, la inspección será declarada desfavorable y, en ese caso, el vehículo sólo podrá circular de la ITV al taller, y tras la reparación de los citados defectos, del taller a la ITV.

En cualquier caso, cuando no ha sido favorable, el plazo para volver a llevar el vehículo a la inspección está dentro de los 2 meses siguientes, ya que, de lo contrario, los elementos declarados favorables en la primera inspección deberán ser revisados nuevamente, debiéndose en ese caso abonar el importe de una inspección completa e, incluso, quedar sujeto, el titular del vehículo, a una posible sanción.



### EL IMPORTE DE LA SANCIÓN PUEDE SER DE 200 EUROS

¿Me pueden denunciar por no facilitar mis datos en un accidente leve? Y si no se encontraba la otra parte ¿cómo los iba a facilitar?

### RESPUESTA

Cada vez es más habitual este tipo de denuncias que se producen, especialmente, cuando se ha golpeado o rozado a un vehículo estacionado. Pues bien, hay que señalar que en esos casos, cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviese presente, la normativa exige que se adopten las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente, o en su defecto por intermedio de los agentes de la autoridad.

Por tanto, es claro y evidente que, aunque la otra parte no se encuentre en el lugar, el reglamento exige gestionar de inmediato, avisando a los agentes de la autoridad, la notificación de los hechos ocurridos y los datos identificativos, ya que, en caso contrario, se estaría cometiendo una infracción. Del mismo modo, también existe obligación de comunicar la identidad a otras personas implicadas en un accidente, si se lo pidiesen. En estos casos, donde no se cumple con la normativa, se estaría cometiendo una infracción considerada leve, cuya multa podría ser de hasta 100 euros; no obstante, cuando los datos no se facilitasen al agente de la autoridad encargado de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de sus funciones, la infracción sería considerada grave y el importe de la sanción sería de 200 euros.

▶ mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid  
▶ mándanos tu mail a: [cartasaldirector@motor16.com](mailto:cartasaldirector@motor16.com)  
▶ mándanos tu fax a: 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](http://www.motor16.com)



## HAY MUCHOS SEGUROS PARA EL COCHE. SOLO UNO PARA EL CONDUCTOR.

Legálitas Defensa del Conductor es el único seguro que te cubre conduzcas el vehículo que conduzcas.

- Asesoramiento jurídico:
  - Tráfico y Seguridad Vial.
  - Trámites del vehículo.
  - Seguro.
  - Vigilancia de multas de tráfico.
- Recursos de multas.
- Servicio de grúa en caso de inmovilización.
- Abogado presencial en delitos contra la seguridad vial.
- Reembolso de cursos de recuperación de puntos.
- Subsidio en caso de retirada de carné.

DESCUENTO EXCLUSIVO  
-20%  
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS  
DEFENSA DEL  
CONDUCTOR

CONTRATA HOY MISMO  
**902 090 351**  
o entra en [legalitas.com](http://legalitas.com)



LEGALITAS.COM



## Citroën Xantia Activa: alfombra mágica

El trabajo en confort de marcha y suspensiones siempre han sido seña de identidad de Citroën. Con el Xantia Activa llegó, posiblemente, a su máxima expresión.

Una polémica de hace 25 años empezaba a cerrarse. Josep Borrell, por entonces ministro de Obras Públicas, había decidido eliminar los carteles publicitarios en las carreteras.

Eso incluía los icónicos 'toros de Osborne', lo que levantó gran revuelo. La Junta de Andalucía decidía 'indultarlo' y declararlo Bien de Interés Cultural. Luego se siguió este ejemplo.

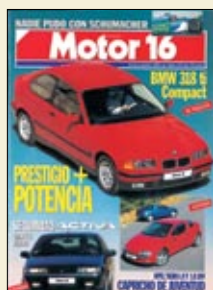


Novedad de la semana las fotos espía del futuro Ferrari F130 que se preparaba para sustituir al legendario F40 con su motor de más de 650 caballos. Y también, entre las novedades, el primer GTI de BMW, el Serie 3 Compact Ti de 140 caballos, que conducíamos por primera vez.

La prueba de gama tenía como protagonista al nuevo deportivo de Opel, el Tigra, en versiones 1.4 de 90

caballos y 1.6 de 102. Ambos destacaban por el rendimiento mecánico y su personal línea.

Y la prueba a fondo del Citroën Xantia Activa nos mostraba la máxima evolución en el apartado de suspensiones. Un sistema que evitaba el balanceo y permitía más velocidad en el paso por curva y la seguridad. El Xantia Activa -150 CV y 4,2 millones de precio- brillaba por comportamiento y confort.



LA PORTADA  
Nº 575  
FECHA  
25-10-1994  
HABLAMOS DE

La imagen del BMW Serie 3 Compact, en su versión más deportiva, dispuesta a competir con los clásicos GTI, era la imagen principal de la portada. Junto al modelo alemán, la prueba a fondo del sorprendente Citroën Xantia Activa. Y la prueba del nuevo Tigra, el deportivo más pequeño de Opel en sus dos variantes de potencia.



Lee este número completo en 'La máquina del tiempo' [www.motor16.com/revistas](http://www.motor16.com/revistas)

## BMW Serie 3 Compact Ti frente a sus rivales

La llegada del GTI alemán nos daba pie a una comparativa con todos sus rivales: Citroën ZX, Ford Escort, Opel Astra, Peugeot 306, Renault 19 y Volkswagen Golf.

Empezamos, en esta ocasión, por el final, por la clásica viñeta de Juan Ballesta que cerraba nuestra revista. El genial humorista ya había descubierto, hace 25 años, en los inicios de la telefonía móvil, al-

guno de sus peligros al mezclar con el coche.

Esta semana se anunciaban los primeros modelos a la venta en España de Tata, fabricante indio que llegaba con el Telco Line y el Telco Sport. Y tam-

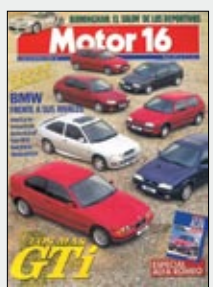


bién era noticia la llegada de una nueva marca coreana, Kia. 25 años después, una de las preferidas en nuestro mercado.

Una comparativa de berlinas diésel: Citroën XM y Peugeot estrenaban un motor turbodiésel de 130 CV. El de los chevroneos -5,5 millones- brillaba por confort y el del león -5,6 millones- por amplitud. Y ambos por el rendimiento del motor.

Otra gran compa-

rativa enfrentaba al BMW Serie 3 Compact Ti -140 CV y 3,3 millones- a los GTI del mercado. Citroën ZX 2.0i 16V -150 CV y 3 millones-, Ford Escort RS2000 -150 CV y 2,8 millones-, Opel Astra GSi -150 CV y 3 millones-, Peugeot 306 S16 -150 CV y 3 millones-, Renault 19 RSi 16V -137 CV y 2,5 millones- y Volkswagen Golf GTI -150 CV y 3,1 millones- le daban réplica al alemán.



LA PORTADA  
Nº 576  
FECHA  
1-11-1994  
HABLAMOS DE

Los siete compactos GTI que se ofrecían en el mercado español se juntaban para una comparativa con el recién llegado BMW Serie 3 Compact. Junto al alemán, veíamos a Renault 19, Ford Escort, Volkswagen Golf, Peugeot 306, Citroën ZX y Opel Astra.

# 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](mailto: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



Amortiguadores Progresivos Hidráulicos®  
3 Asientos Individuales en segunda fila  
Grip Control con Hill Assist Descent  
20 Ayudas a la conducción  
Hasta 720l de maletero

DESDE

**19.990€<sup>(1)</sup>**

FINANCIANDO CON  
PSA FINANCIAL SERVICES

CITROËN **prefiere TOTAL** (1) PVP recomendado en Península y Baleares de Nuevo SUV C5 Aircross PureTech gasolina 130 S&S 6v Start 19.990€ (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: 20.990€. Modelo visualizado Nuevo SUV C5 Aircross PureTech 130 S&S 6v FEEL con Opciones desde 23.390€. Oferta válida para pedidos del 1 al 30 de noviembre de 2019. PSAG Automóviles Comercial España, C/ Eduardo Barreiros 110, 28041, Madrid.

Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0. Emisiones de CO<sub>2</sub> (g/Km): 132 a 181 WLTP (106 a 132 NEDC).