

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.770 del 14 al 27 de enero de 2020



Prueba de fiabilidad

HYUNDAI KONA HYBRID


**LOS PRIMEROS
10.000 KM**

NOVEDADES ELÉCTRICAS LOS 16 PROTAGONISTAS DE 2020

- Audi e-tron Sportback ● DS3 Crossback E-Tense ● Ford Mustang Mach-E
- Honda e ● Lexus UX300e ● Mazda MX-30 ● Nissan Leaf e+
- Opel Corsa-e ● Peugeot e-208 ● Peugeot e-2008 ● Renault Zoe
- Seat Mii Electric ● Skoda Citigo iV
- Volkswagen e-Up! ● Volkswagen ID.3
- Volvo XC40 Recharge


Conducimos el nuevo

Ford Puma

**El SUV urbano
más deportivo**

- Etiqueta ECO
- Hasta 155 CV
- 456 litros de maletero


PRUEBAS 3

Diésel 190 CV



Volvo V60 Cross Country D4

Híbrido enchufable 218 CV



Volkswagen Passat Variant GTE

Gasolina 150 CV



Skoda Kamiq 1.5 TSI

NUEVO SUV PEUGEOT e-2008

FULL ELECTRIC

UNBORING THE FUTURE



PEUGEOT i-Cockpit® 3D

320 KM DE AUTONOMÍA*

CARGA RÁPIDA 80% EN 30 MINUTOS**

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo Peugeot SUV e-2008 motor eléctrico. Valores WLTP: datos en curso de homologación.

Consulte la información sobre el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) en wltip.peugeot.es

* Ciclo WLTP, 2019 estándar, correspondiente a 320 KM WLTP

**En puntos públicos de carga de 100 kW

Al detalle



CARLOS GHOSN, UNA HUIDA DE PELÍCULA

Como en las mejores películas de suspense, empezamos el año con la sorprendente huida de Japón de Carlos Ghosn escondido en una caja de unos altavoces. No sabemos si el ex todopoderoso líder de la Alianza Renault Nissan Mitsubishi encontrará de esta manera la justicia que busca o si con eso se librará de rendir cuentas. Pero sí parece claro que podría optar al Oscar al mejor guión original. No descartemos que su periplo hasta llegar al Líbano pueda convertirse en una película en breve.



TRAGEDIA EN EL DAKAR

Da lo mismo que se dispute en África, en Sudamérica o en Arabia; el Dakar sigue demostrando con cada edición que es la carrera más dura del mundo, no solo por el nivel de exigencia en la pista sino también, y sobre todo, por la larga lista de participantes que han perdido la vida a lo largo de su historia. El último de ellos, Paulo Gonçalves, el piloto de motos portugués que fue segundo en 2015, perdió la vida en mitad del desierto y volvió a teñir de luto la caravana del Dakar.

Motor 16

Edita:

GRUPO COMUNICACIÓN
SEXTA MARCHA S.L.L.

EDITOR-FUNDADOR: Ángel Carchenilla - acarchenilla@motor16.com

DIRECTOR: Javier Montoya - jmontoya@motor16.com

Subdirectores: Andrés Mas - amas@motor16.com

Pedro Martín - pmartin@motor16.com

Redacción: Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julian Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Gregorio Arroyo, Alberto Mallo, Ramón Roca Maseda, Javier Rubio y Montse Turiel.

Consejo editorial: María Jesús Benítez, Alfonso J. Nieto

Publicidad: Gustavo Segovia - gsegovia@motor16.com

Teléfono: 91 685 79 69-699 697 507

Administración:

Laura Fernández - lfernandez@motor16.com

Redacción, Administración y Servicios Comerciales,

Publicitarios y Suscripciones: C/Truena, 66. Polígono

Industrial San José de Valderas. 28918 Leganés. Madrid

Teléfono: 91 685 79 90. Fax: 91 685 79 92

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247/983

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

Boycá

ARI

REVISTAS

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

Los inciertos años 20

La caída en las ventas de 2019 es fruto de las incertidumbres político-económicas, las contradictorias medidas medioambientales y la confusión con los planes estatales. Todo eso aporta inseguridad sobre qué coche comprar.

Para predecir la década del sector del automóvil en España, un tiempo que según los puristas comienza en 2021, es de obligado cumplimiento repasar el mercado nacional del último año. Así, la comercialización de vehículos descendió al nivel del 2012, totalizando 1.258.260 unidades que representan una caída del 4,8 por ciento respecto a 2018. Unas cifras que no corresponden exactamente con la realidad, si tenemos en cuenta que la subida del 6,6 por ciento de las matriculaciones de diciembre son producto de acciones de marcas y concesionarios que mejoran las cifras globales de ventas y posteriormente venden como 'kilómetros 0', para dar salida a las existencias. Eso, además de restar posibles sanciones de la norma CO2 de 2020, por la cual en la Unión Europea los fabricantes no

podrán pasar la media de los 95 gramos por kilómetro en cada coche vendido. Con todo, la mejor demostración de la caída del mercado está en las ventas de particulares, con un desplome de un 11,6 por ciento. Dicho de otra forma, las incertidumbres político-económicas, las diferentes y contradictorias medidas medioambientales y la desconfianza y confusión del po-

sible comprador con los planes estatales, aportan inseguridad sobre qué coche comprar. Pese a todo, la producción de las 17 fábricas instaladas en España acaba el curso con un ligero repunte respecto a 2018. Lo cual no está mal, si tenemos en cuenta que Alemania, principal fabricante de coches de Europa, ha reducido su producción un 9 por ciento y vuelve a niveles de 1997.

Por eso, visto lo anterior, es difícil predecir una década a la que tenemos que añadir la guerra comercial que Estados Unidos libre con China y Europa, los efectos del Brexit y la influencia de una nueva normativa cuyos resultados dependen de muchos y diferentes factores. Es evidente que en 2020 las principales marcas apostarán y se emplearán a fondo para poner coches eléctricos y electrificados en el mercado. Exactamente

Es difícil predecir qué puede pasar en la década que estamos iniciando, a la que tenemos que añadir la guerra comercial que Estados Unidos libre con China y Europa, los efectos del Brexit y la influencia de una nueva normativa medioambiental que sanciona de forma contundente el exceso de emisiones y cuyos resultados dependen de muchos y diferentes factores.

igual que ocurrirá con los vehículos 'ECO' o '0 emisiones' y con unos diésel que ganan algún que otro punto, gracias a que la nueva norma beneficia a los que emiten menos CO2. Eso sin olvidar la fórmula renting de 36 a 48 meses, que eligen tres de cada diez clientes como fórmula para renovar el viejo vehículo. En resumen, no queda otra que cambiar de hábitos. Al tiempo.

SUMARIO

Nº 1.770 · 14 al 27 de enero de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- QUÉ PASA

FIAT 500 Y PANDA HYBRID

La marca italiana presenta versiones Mild Hybrid de sus dos utilitarios.

8.- CES LAS VEGAS

El sector del automóvil copa las novedades en la feria de consumo de Las Vegas.

10.- EN PORTADA

LOS ELÉCTRICOS QUE MARCARÁN 2020.

Este año va a ser el de las novedades eléctricas. Estos son los 16 protagonistas del año.

10.- VOLKSWAGEN ID.3

12.- SEAT MII ELECTRIC, SKODA CITIGO IV Y VOLKSWAGEN e UP!

14.- AUDI E-TRON SPORTBACK Y FORD MUSTANG MACH-E

16.- NISSAN LEAF E+ Y RENAULT ZOE

18.- DS3 CROSSBACK E-TENSE Y OPEL CORSA-e

20.- PEUGEOT e-208 Y e-200

22.- HONDA e Y LEXUS UX300e

24.- MAZDA MX-30 Y VOLVO XC40 RECHARGE

28.- LA MOVILIDAD DEL FUTURO YA ESTÁ AQUÍ

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

30.- CUATRO RUEDAS FORD PUMA

Se convierte en referencia por dinamismo entre los SUV urbanos.

32.- HYUNDAI KONA

Iniciamos prueba de fiabilidad con el híbrido coreano. Los primeros 10.000 kilómetros, como la seda.

36.- SKODA KAMIQ 1.5 TSI.

Brilla por la calidad, amplitud y funcionalidad de su carrocería.

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	14
DS	18
FIAT	6
FORD	15, 30
HONDA	22
HYUNDAI	32
LEXUS	23
MAZDA	24
NISSAN	16
OPEL	19
PEUGEOT	20
RENAULT	17
SEAT	12
SKODA	12, 36
VOLKSWAGEN	12, 42
VOLVO	25, 46



6



34



44



30



40

42.- VW PASSAT GTE

Amplio, potente, equipado, eficiente y con etiqueta 0 gracias a su autonomía eléctrica. El Passat más limpio lo tiene casi todo.

46.- VOLVO V60 CC D4

Comodidad, seguridad, versatilidad y espíritu aventurero en el nuevo Cross Country de Volvo.

50.- LA SEMANA

52.- AL DÍA HABLAMOS CON... TEÓFILO DE LUIS

El expresidente de la Comisión de Seguridad Vial impulsa una Alianza por la Seguridad Vial.

54.- A LA ÚLTIMA

56.- DE CARRERAS LAS 10 LEYENDAS DEL DAKAR

Los pilotos que han forjado la historia de la prueba.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE.

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

Nuevo Renault CAPTUR

Para todas tus vidas



COPYRIGHT: JAVIER HILBER



Renault Captur: Consumo mixto WLTP (l/100km): 4,6 a 6,7. Emisiones de CO₂ WLTP (g/km): 122 a 152. Emisiones de CO₂ NEDC BT (g/km) desde 106 a 131.

Renault recomienda **Castrol**

renault.es



EL PRIMER SUV DE GÉNESIS

Se llamará GV80 y será el primer SUV de Genesis, una exclusiva marca de Hyundai que ya ofrece las berlinas de lujo G70, G80 y G90 en mercados como el coreano o el norteamericano. El GV80 tendrá versiones de tracción trasera o a las cuatro ruedas, y con capacidad de cinco o siete ocupantes.



MINI CABRIO SIDEWALK EDITION

La versión descapotable del Mini ofrecerá a partir de marzo las versiones especiales Sidewalk Edition, con equipamiento extra –llantas de 17 pulgadas o capota especial– y tres motores de gasolina a elegir: 102 CV en el One, 136 en el Cooper y 192 en el Cooper S.



UN SKODA DESTINADO A INDIA

La marca checa ha hecho públicos los primeros bocetos del Vision IN, un 'concept' que será presentado el 5 de febrero en el Auto Expo 2020 de Nueva Delhi para avanzar cómo será el futuro SUV de 4,26 metros de largo –tamaño Kamiq– destinado al mercado indio, que estrenará la nueva plataforma modular MQB AO IN.



VOLKSWAGEN ARTEON R-LINE EDITION

Disponible en Alemania, el Arteon R-Line Edition es una serie especial de 250 unidades que, con precios desde 55.970 euros, ofrece una imagen deportiva –llantas de 20 pulgadas– y permite escoger entre motores TDI de 190 y 240 CV, y TSI de 190 y 272 CV.



Panda Hybrid y 500 Hybrid rinden 70 CV

Fiat presenta sus dos primeros híbridos

El primer paso hacia la electrificación de Fiat tiene forma de utilitarios, pues la casa italiana acaba de desvelar las versiones Hybrid del Panda y el 500, éste disponible con carrocería normal o descapotable. En realidad recurren a mecánicas Mild Hybrid, de hibridación ligera, pues equipan el nuevo motor tricilíndrico 1.0 de la familia Firefly, que aquí se combina con un sistema eléctrico BSG –generador de arranque integrado en la correa–

de 12 voltios y una batería de litio, rindiendo una potencia máxima de 70 CV. En comparación con las respectivas versiones 1.2 Fire de 69 CV, los nuevos Panda Hybrid y 500 Hybrid procuran una rebaja del 20 por ciento en el consumo de gasolina y las emisiones de CO₂, y del 30 por ciento en el caso del Panda Cross, al margen de otras ventajas, como la etiqueta ECO o un arranque silencioso y sin vibraciones en las fases de parada y arranque

del motor. Las entregas se iniciarán en toda Europa en el primer trimestre del año, y su carácter ecológico va más allá de la parte mecánica, pues las versiones Launch Edition de ambos modelos estrenarán la tapicería Hilo Seaqual, derivada del plástico reciclado que se recoge del mar –un 10 por ciento– y del suelo –90 por ciento–, pues esa basura se transforma en escamas de tereftalato de polietileno que después se convierten en hilo.



▲▼ La instrumentación del 500 Hybrid es específica, y permite observar el flujo de energía del sistema híbrido. El interior, además, estrena materiales reciclados, procedentes en parte de la basura marina.

PARA PENSAR

261

caballos rinde el Toyota GR Yaris, dotado de tracción total y basado en el coche del WRC.

estrena un 1.6 tricilíndrico turboalimentado con 36,7 mkg de par que, asociado a una caja manual de seis marchas, permite acelerar de 0 a 100 km/h en 5,5 segundos y alcanzar 230 km/h. Su peso, 1.280 kilos.

EL PUNTAZO

El Lamborghini Huracán EVO RWD sólo tiene tracción trasera, pero estrena un control de tracción P-TCS especialmente calibrado. Rinde 610 CV y pasa de 0 a 100 km/h en 3,3 segundos.



Dos nuevos Renault en Bruselas

Los Clio E-Tech y Captur E-Tech Plug-in, a punto

La firma del rombo ha elegido el Salón de Bruselas, donde también Opel desvelaba la actualización del Insignia, para presentar oficialmente las versiones híbridas de sus dos últimos produc-

tos: el Clio E-Tech, con 140 CV de potencia, y el Captur E-Tech Plug-in, de 160 CV. De esta forma, Renault refuerza su gama electrificada en el segmento de los

modelos más compactos, donde ya contaba con el Zoe, recientemente renovado, y pronto dispondrá del Twingo EV, previsto para finales de año y también con mecánica cien por cien eléctrica. La motorización E-Tech se inspira en la del 'concept car' EOLAB de 2014 y utiliza elementos diseñados en el seno de la Alianza Renault Nissan, como su motor de gasolina 1.6 atmosférico –replantado para la ocasión–, los dos motores eléctricos que in-

corporan –uno de ellos, el llamado HSG, es un motor de arranque de alta tensión– o la innovadora transmisión multimodo sin embrague, basada en la experiencia en Fórmula 1 y que además de optimizar el rendimiento energético suaviza el cambio de marchas. En el caso del Clio E-Tech, un híbrido autorrecargable que se hará merecedor de la etiqueta 'ECO', la batería de

230V tiene una capacidad de 1,2 kWh y permitirá circular de forma eléctrica a velocidades de hasta 75 km/h durante unos pocos kilómetros –un botón EV permite forzar el modo eléctrico–, mostrando sus mayores virtudes en conducción urbana, donde un 80 por ciento del tiempo funciona solo la parte eléctrica, lo que rebaja el consumo un 40 por ciento. El sobrepeso frente a la versión diésel dCi 115 es de sólo 10 kilos, y Renault anuncia



◀◀ Tanto el interior como el exterior de las nuevas versiones híbridas del Clio y el Captur reciben detalles identificadores.

50 en ciclo mixto –alcanza 135 km/h en EV–. El gasto medio WLTP es de 1,5 l/100 km –emisiones de CO₂ de 32 g/km– y dispone de un programa E-Save que preserva la carga de la batería para posteriores usos.

que las emisiones de CO₂ en uso mixto (ciclo WLTP) serán inferiores a 100 g/km, mientras que la recuperación de 80 a 120 km/h se hará en 6,9 segundos. En cuanto al Captur E-Tech Plug-in, un '0 Emisiones' dotado de mecánica híbrida enchufable, en este caso

la batería es de 400V y 9,8 kWh, lo que permitirá cubrir hasta 65 kilómetros en modo eléctrico por ciudad o

la batería es de 400V y 9,8 kWh, lo que permitirá cubrir hasta 65 kilómetros en modo eléctrico por ciudad o

la batería es de 400V y 9,8 kWh, lo que permitirá cubrir hasta 65 kilómetros en modo eléctrico por ciudad o





◀ El Mercedes-Benz Vision AVTR es un vehículo eléctrico y autónomo con tracción total, más de 350 kW de potencia y 700 kilómetros de autonomía.

Asombrosa descripción del futuro

El paso de la actual movilidad con motores de combustión a una realidad marcada por los vehículos electrificados se queda en un juego de niños si echamos un vistazo a las tecnologías que se avencinan en torno al automóvil y al transporte en general. El CES se ha convertido en la mejor ventana para atisbar ese futuro, pues los principales fabricantes vuelcan allí toda su capacidad de imaginar e investigar, dibujando un panorama donde no parece haber límites, y en el que los automóviles, además de ser autónomos y hasta voladores, interactúan con sus ocupantes mediante relaciones persona-máquina que, a la vez que fascinan, generan cierta inquietud.

MERCEDES-BENZ VISION AVTR.-

Avatar, una de las marcas más innovadoras en la industria del entretenimiento, se ha asociado con el fabricante alemán para crear el Vision AVTR, prototipo que materializa la visión de diseñadores, ingenieros e investigadores de tendencias sobre la movilidad de un futuro lejano. El Vision AVTR se conecta con sus pasajeros prácticamente como un ser vivo, pudiendo relacionarse con la familia en su conjunto o con cada miembro individual, pues reconoce a los ocupantes por el contacto de la mano. No hay volante, y basta con tocar la unidad de control para que el interior cobre vida y el vehículo perciba los latidos o la respiración. La batería, de 110 kWh, tiene un alcance de 700 kilómetros.

▶ El Vision AVTR, capaz de desplazarse lateralmente, identifica a cada pasajero por el contacto de la mano sobre la consola.



▲ EL AVIÓN ELÉCTRICO DE HYUNDAI.-

Uber y Hyundai Motor anunciaban en el CES su asociación para desarrollar un sistema de taxis aéreos compartidos, cuyo primer paso es el 'Air Vehicle Concept', que avanza cómo podría ser el futuro avión eléctrico de la marca coreana. Volaría a una velocidad de crucero de 290 km/h, con una altitud de 1.000 a 2.000 pies –300 a 600 metros–, y en trayectos de hasta 100 kilómetros.



◀ Hay volante, pero el AI:ME es un vehículo autónomo ideado especialmente para las grandes urbes.



▲ AUDI AI:ME, UN COCHE PARA LAS MEGACIUDADES.-

Entre las múltiples propuestas de Audi en Las Vegas –iluminación con tecnología de videoproyección, sonido esférico 3D, recarga inteligente 'smart charging', instrumentación con visión espacial...– destacaba el AI:ME, cuarto prototipo de una serie iniciada en 2017 compuesta por vehículos eléctricos que se adaptan a diferentes áreas de uso. En este caso se trata de un vehículo autónomo y totalmente conectado a las megaciudades del futuro que permite a los pasajeros emplear el tiempo a bordo a su antojo, mientras les ofrece una variada oferta de comunicación, entretenimiento o relajación.

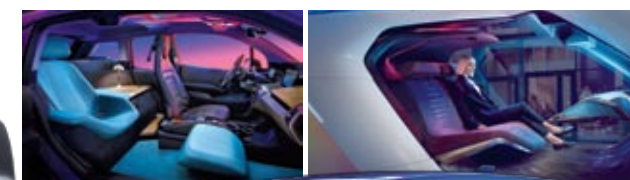


◀ **GOODYEAR VENTURES.-** El fabricante de neumáticos anunciaba su apuesta por la futura movilidad con la creación de un fondo de capital riesgo, Goodyear Ventures, que destinará 100 millones de dólares –90 millones de euros– en los próximos diez años a crear soluciones mediante la asociación e inversión en 'startups' que tengan la misma visión sobre nuevas experiencias de movilidad sostenibles y seguras. Goodyear Ventures se centrará en tecnologías eléctricas y autónomas, soluciones de movilidad conectadas, la próxima generación del transporte público...

▼ BMW Y SUS ENFOQUES VISIONARIOS.-

Fiel al CES desde hace varias ediciones, BMW basaba su presencia en la cita de Las Vegas en la conducción autónoma, que ya se ha convertido en algo común y caracterizará el futuro de la movilidad según la firma bávara. Presentaba la tecnología BMW i Interaction EASE, que detecta la mirada de cada ocupante para ofrecer informaciones relevantes como parte de una relación vehículo-pasajero más intuitiva y casi humana. Además, mostraba el BMW i3 Urban Suite, cuyo interior invita a la relajación –el asiento del copiloto se sustituye por una zona de descanso–, además del X7 ZeroG Lounger, equipado con un asiento que permite viajar tumbado y aún más seguro.

▼ Bajo estas líneas, el interior del i3 Urban Suite y del concepto i Interaction EASE, basados en el máximo confort.



▲ Arriba, el X7 ZeroG Lounger, dotado de un asiento de viaje protegido por un innovador airbag de tipo capullo.

¿Es el momento?

Para este año 2020, el ya denominado como el más 'eco' del automóvil, se prepara el lanzamiento de no menos de 85 novedades en el segmento de los modelos electrificados, que incluye eléctricos, híbridos autorrecargables o enchufables, vehículos de gas o motores de hibridación ligera. Sin embargo, la veintena de modelos puramente eléctricos en los que hoy centramos nuestra información, encabezados por el revolucionario Volkswagen ID.3, representan y anticipan ya de verdad el profundo cambio que se avecina en la movilidad, sobre todo de las grandes ciudades. La marca alemana pone el listón del precio por debajo de los 30.000 euros para un modelo del tamaño del Golf, pero los habrá incluso más baratos. Sin duda, ya es el momento.

Gregorio Arroyo/Pedro Martín/Andrés Mas || motor16@motor16.com

Volkswagen ID.3

Tracción trasera, hasta 550 km de autonomía y desde **30.000 €**

Para 2023, Volkswagen habrá invertido unos 9.000 millones de euros en movilidad eléctrica, y la casa alemana producirá más de diez millones de vehículos eléctricos en los próximos diez años; un periodo en el que se prevén más de 20 modelos eléctricos lanzados por la marca. Pero este año el protagonista será el ID.3, un compacto del tamaño de un Golf nacido desde cero para ser el eléctrico más sofisticado y revolucionario que ha desarrollado una firma generalista en la historia. Dotado de tracción trasera y un motor eléctrico de 150 kW —equivalentes a 204 CV—, el ID.3

ofrece tres tipos de batería a elegir en base a las necesidades de autonomía que tenga el cliente. Por ello, el ID.3 dispone de batería de 45 kWh con una autonomía de 330 kilómetros, de 58 kWh con alcance de hasta 420 kilómetros —según los ingenieros de VW, la que será más demandada— y, por último, una de 77 kWh con autonomía de hasta 550 kilómetros, según el ciclo WLTP. Los procesos de carga del ID.3 se podrán realizar a 7,2 u 11 kW —corriente alterna—, o a 50 kW —corriente continua—. Y de forma opcional se podrá cargar con corriente continua de 100 kW,

de manera que en 30 minutos se cargará suficiente energía como para recorrer 290 kilómetros. En casa, con un wallbox, cada noche se puede hacer una carga completa del ID.3 a 11 kW. En las estaciones públicas Ionity de carga rápida, la batería se carga más deprisa por su mayor potencia de carga.

Y aunque dependerá mucho del número de

cargas, Volkswagen garantiza que, al cabo de 8 años, o tras recorrer 160.000 kilómetros —lo que suceda antes—, la batería conservará al menos el 70 por ciento del valor de su capacidad útil.

El maletero del ID.3 cubica 385 litros y la versión más ligera anuncia un peso de 1.719 kilos, 104 más que el Golf eléctrico que se vende

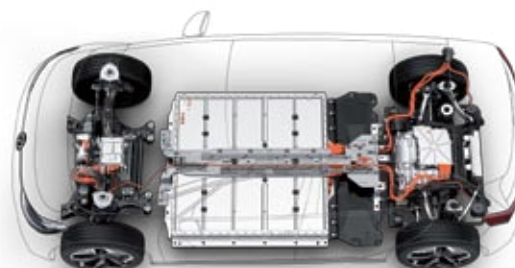


►► Cargando en un poste de carga rápida y de hasta 100 kW de la red Ionity se podrá conseguir en 30 minutos de carga una autonomía suficiente para cubrir 290 kilómetros.

►► Diseñado desde un folio en blanco para ser un eléctrico, el Volkswagen ID.3 mide lo que un Golf y su interior está repleto de botones sensibles al tacto.



►► El interior del ID.3 ha sido creado conforme a la filosofía Open Space, con una amplitud reforzada por la ausencia de túnel central en el piso y por el diseño minimalista de todas sus superficies.



►► El motor eléctrico de 204 caballos va situado en el tren trasero, por lo que el ID.3 será el primer VW de propulsión tras el Escarabajo original.



en la actualidad. Y las baterías van situadas en el piso del coche, por lo que se espera que el eléctrico de la marca alemana ofrezca un comportamiento sano y eficaz en cualquier situación.

El ID.3 empleará un Sistema de Alerta Acústica de Vehículo (AVAS, por sus siglas en inglés) para generar un sonido de conducción artificial cuando arranca, a velocidades de hasta 30 k/h y cuando circula marcha atrás.

El AVAS del ID.3 resulta audible

dentro y fuera del vehículo, y ha sido diseñado en colaboración con el compositor y productor de música Leslie Mandoki.

El ID.3 estará disponible en su versión de menos autonomía por debajo de los 30.000 euros en Alemania, cifra a la que habrá que aplicar las subvenciones previstas. Aunque hay una edición especial de lanzamiento, que contará con la batería de 58 kWh y un equipamiento muy completo, a un precio de 40.000 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	150 kW (BAT. 45 kWh)	150 kW (BAT. 58 kWh)	150 kW (BAT. 77 kWh)
Potencia máxima	150 kW (204 CV)	150 kW (204 CV)	150 kW (204 CV)
Par máximo	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)	310 Nm (31,6 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	Trasera
Peso en vacío (kg)	1.719	n.d.	n.d.
La./An./AL. (mm)	4.261 / 1.809 / 1.552	4.261 / 1.809 / 1.552	4.261 / 1.809 / 1.552
Maletero (l)	385	385	385
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	45 kWh	58 kWh	77 kWh
Radio de giro	10,2	10,2	10,2
Vel. máxima (km/h)	160	160	160
Alcance máximo medio WLTP (km)	330	420	550
Tiempo de recarga (para 290 km)	30 minutos (a 100 kW)	30 minutos (a 100 kW)	30 minutos (a 100 kW)
Precios desde... (euros)	30.000	N.D.	N.D.



BATERÍA VW GARANTIZA QUE TRAS 8 AÑOS O 160.000 KM, LO QUE OCURRA ANTES, CONSERVARÁ AL MENOS EL 70% DE SU CAPACIDAD ÚTIL



URBANITAS SU TAMAÑO ES UN GRAN ALIADO PARA MOVERSE CON AGILIDAD EN LA CIUDAD, PERO NO RENUNCIAN A RETOS MAYORES



▲ El Seat Mii Electric es el modelo que ofrece un precio y una campaña de descuentos más agresiva. Dispone de dos niveles de acabado y cuatro paquetes opcionales en su gama.

▲ En una hora se puede cargar hasta el 80 por ciento de la batería en los tres modelos.

▲ La disposición y la presentación del interior es la misma en los tres vehículos. ▲ El Volkswagen e-up! es el que más empeño pone a la hora de personalizar el aspecto exterior. Los paragolpes y el portón trasero rematado en cristal parecen más 'trabajados'.

Seat Mii Electric / Skoda Citigo iV / VW e-up! Los 'trillizos' más accesibles a la **movilidad eléctrica**

El Grupo Volkswagen presentó hace meses su nueva plataforma MEB, que dará vida a millones de vehículos eléctricos en los próximos años. Serán automóviles avanzados que cubrirán una amplia gama de carrocerías y segmentos. Sin embargo, con la llegada del 2020 ya se ofrece a modo de 'aperitivo' una atractiva gama, más modesta y asequible, compuesta por estos 'trillizos' que presumen de cero emisiones.

El Seat Mii Electric, el Skoda Citigo iV y el Volkswagen e-up!

son el mismo perro con distinto collar. Comparten tecnología, habitabilidad, aforo... y sólo se diferencian con ligeros retoques estéticos en el exterior, de corte corporativo para diferenciar los productos de las tres marcas.

Los tres vehículos eléctricos son ideales para moverse por la ciudad, por sus tamaños —no superan los 3,60 metros de longitud— y por su eficiente sistema de propulsión. Este trío apuesta por un motor eléctrico que rinde 83 CV y está alimentado por una

batería de iones de litio, ubicada bajo el piso, entre ambos ejes. Esta última presenta una capacidad útil de 32,3 kWh y otorga una autonomía homologada de hasta 260 kilómetros en ciclo WLTP. El radio de acción, si nos movemos exclusivamente por ciudad, es de 358 kilómetros. Y el consumo medio oscila entre los 14,4 y los 14,7 kWh cada 100 kilómetros, dependiendo de los diferentes acabados.

El tiempo de carga de la batería varía, como es lógico, en

función de la naturaleza de la carga. En el mejor de los casos, en una estación rápida de 40 kWh, la máxima que admiten los tres modelos, en apenas una hora se puede almacenar hasta un 80 por ciento de la energía.

En un cargador wallbox de 7,2 kW el tiempo se incrementa hasta las cuatro horas, y en un toma doméstica de 2,3 kWh se prolongará hasta las 16 horas. Por cierto, la garantía cubre hasta ocho años o 160.000 kilómetros.

Los tres modelos contemplan un asistente que permite elegir entre tres programas de conducción diferentes: Normal, Eco y Eco+. El primero queda libre de ataduras eléctricas,

salvo la de la velocidad máxima, limitada a 130 km/h; en el segundo, el Eco, la potencia se limita hasta los 68 CV, el par hasta los 167 Nm y la velocidad no superará los 115 km/h. Por último, el modo Eco+ recorta el rendimiento hasta los 54 CV, el par hasta los 133 Nm y la velocidad a 90 km/h, además de desconectar automáticamente la climatización; todo con el fin de incrementar la autonomía.

También se puede alargar el radio de acción cuanto más eficientes seamos a la hora de gestionar la frenada regenerativa. Para ello la palanca del cambio, que cuenta con una sola relación, presenta hasta cuatro niveles diferentes de regeneración. Los tres primeros se acti-

van con movimientos laterales sobre la palanca, mientras que el último, el más 'intrusivo', se realiza con un movimiento longitudinal, desde la posición 'D' hasta la 'B'. Con este último, y anticipándonos a las condiciones del tráfico, podremos circular prácticamente prescindiendo del pedal del freno debido a su potente retención. No es el sistema más brillante a nivel ergonómico —preferimos hacer lo mismo mediante unas levas en el volante, pero es muy eficaz.

También se ha incrementado

▼◀ La habitabilidad y el maletero son iguales en los tres. También la capacidad de la batería y la potencia del motor.

la oferta en materia de conectividad, algo vital en los modelos eléctricos. A través de sus respectivas plataformas, tanto el Mii Electric, como el Citigo iV y el Volkswagen e-up! permiten conectar el smartphone con el coche para conocer su 'estado de salud', como el porcentaje de la carga o gestionarla en las horas en que la factura sea más económica. También nos permite climatizar el habitáculo con antelación, localizar puntos de recarga o estacionamientos; pero todo a través del teléfono inteligente porque, eso sí, ningu-

no de los tres ofrece pantallas táctiles en el salpicadero.

Estos tres 'reyes de la ciudad' ofrecen un equipamiento de serie bastante completo, que se puede complementar con diversos paquetes opcionales.

Por último, y en plena fase de lanzamiento, se contemplan atractivas ayudas para la instalación de un punto de recarga wallbox, lo que unido a unos precios ya muy competitivos, más sus agresivos descuentos, los convierten hoy por hoy en la puerta de entrada al mercado de la movilidad eléctrica.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	MII ELECTRIC	CITIGO iV	E-UP!
Potencia máxima	61 kW (83 CV)	61 kW (83 CV)	61 kW (83 CV)
Par máximo	212 Nm (21,6 mkg)	212 Nm (21,6 mkg)	212 Nm (21,6 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.160	1.160	1.160
La./An./Al. (mm)	3.556 / 1.645 / 1.481	3.597 / 1.645 / 1.492	3.600 / 1.645 / 1.492
Maletero (l)	251	250	251
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	36,8 kWh (32,3 útil)	36,8 kWh (32,3 útil)	36,8 kWh (32,3 útil)
De 0 a 100 km/h (s)	12,3	12,5	11,9
Vel. máxima (km/h)	130	130	130
Alcance máximo medio WLTP (km)	259	260	260
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	1 hora (a 40 kW)	1 hora (a 40 kW)	1 hora (a 40 kW)
Precios desde... (euros)	21.420	22.970	22.585





MUY POTENTE CON 313 Y 408 CV, EL E-TRON SPORTBACK QUE LLEGA ESTA PRIMAVERA A ESPAÑA OFRECERÁ UN GRAN DINAMISMO



◀ Mientras que el e-tron de carrocería 'normal' tiene un aspecto más tradicional, lo cierto es que esta versión Sportback transmite a simple vista deportividad y mucho dinamismo.



► El interior de esta versión Sportback del e-tron difiere muy poco del de su hermano menos deportivo. Eso sí, el maletero pierde 45 litros por el diseño coupé de su carrocería.

Audi e-tron Sportback Más deportivo, aerodinámico y con **mayor autonomía**

Aunque pierde algo de maletero y se reduce 20 milímetros la altura al techo en las plazas traseras, la nueva variante de carrocería del Audi e-tron, denominada Sportback, lo compensa con otras ventajas. Es el caso de su mejor aerodinámica, pues el Cx pasa de 0,26 a 0,25; y de una mayor autonomía, ya que la versión Sportback 55 Quattro de 408 CV con batería de 95 kWh ha homologado 446 kilómetros en el ciclo WLTP, 34 más que el e-tron 55 Quattro normal. Esta versión adicional

mantiene la longitud y la anchura: 4,90 y 1,94 metros, respectivamente. Sin embargo, se reduce la altura 13 mm –hasta 1.629 milímetros–, y se apuesta por un techo con mayor caída, lo que reduce la capacidad del maletero en 45 litros: de 600 a 555 litros. El maletero delantero sigue teniendo los 60 litros que ya anunciaba su hermano.

E l

Audi e-tron Sportback 55 Quattro de 408 caballos acelera de 0 a 100 km/h en 5,7 segundos, mientras que la versión 50 Quattro, de 313 CV, lo hace en 6,8 segundos.

El nuevo vehículo eléctrico de la marca de los cuatro aros llegará

a nuestro país durante la próxima primavera, y lo hará con unos nuevos faros denominados Matrix LED Digital, mucho más precisos y con nuevas funciones de iluminación inteligente. Por ejemplo, estos faros, con un haz de luz LED formado por 1,3 millones de diminutos espejos, serán capaces de mostrar mensajes de advertencia, peligro o distancia de seguridad, así como animaciones. Un avance más para una marca con tecnología de vanguardia.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	50 QUATTRO	55 QUATTRO
Potencia máxima	230 kW (313 CV)	300 kW (408 CV)
Par máximo	540 Nm (55,1 mkg)	664 Nm (67,7 mkg)
Tracción	Total	Total
Peso en vacío (kg)	n.d.	n.d.
La./An./Al. (mm)	4.901/1.935/1.616	4.901/1.935/1.616
Maletero (l)	555+60/1.655+60	555+60/1.655+60
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	71,0 kWh	86,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	6,8	5,7
Vel. máxima (km/h)	190	200
Alcance máximo medio WLTP (km)	347	446
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	n.d.	n.d.
Precios desde... (euros)	N.D.	N.D.

► El piso del e-tron Sportback está ocupado por la batería.



Ford Mustang Mach-E

Un deportivo con hasta 600 km de **alcance eléctrico**

Ford ha visto una buena oportunidad de utilizar la imagen de uno de sus modelos míticos, el Mustang, a la hora de lanzar su producto estrella para este año 2020. Se trata del Ford Mustang Mach-E, un crossover coupé cien por cien eléctrico que estará disponible desde finales de año en

kilómetros de autonomía. El Mustang Mach-E mide 4,71 metros de longitud y ofrece un espacio de carga de 402 litros, más otro hueco bajo el capó delantero de 100 litros extra. Y está muy cuidado a nivel de acabados o equipamiento de serie. El salpicadero está presidido por una gran pantalla de 15,5

pulgadas inspirada en las de Tesla, pero con un funcionamiento más rápido e intuitivo. Y el cuadro de instrumentos, de 10,2 pulgadas y totalmente digital, se puede configurar en función de los modos de conducción elegidos.

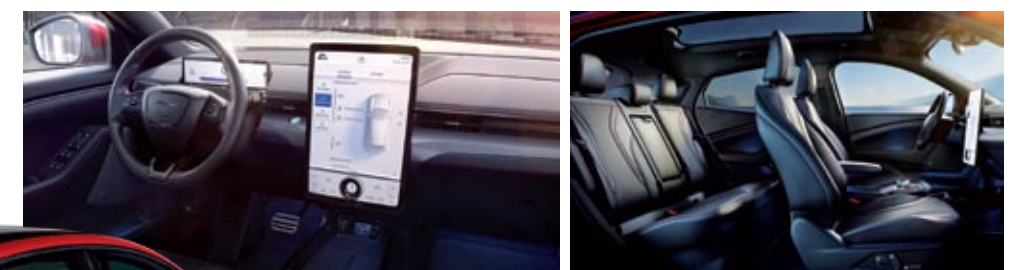
El Mach-E tendrá tres acabados: First Edition, Select y Pre-

mium, aunque en verano de 2021 llegará un cuarto nivel, denominado GT, con características mucho más deportivas. El Mustang Mach-E eléctrico estará disponible con tracción trasera o total, y en cada caso el comprador podrá elegir entre autonomía normal (Standard Range) o autonomía extendida (Extended Range). La primera recurre a una batería de 75,7 kWh de capacidad: 450 kilómetros de autonomía en WLTP con tracción trasera y 420 con tracción total. El resto de modelos utiliza una batería de 98,8 kWh: 600 kilómetros de alcance con tracción trasera y 540 con tracción total. En cuanto a las potencias disponibles, el Mach-E cuenta con uno o dos motores para rendir 258, 285, 337 o 465 caballos, según la versión elegida. A la hora de cargar, el Mustang crossover eléctrico podrá hacerlo en diferentes cargadores, aunque destacan los de la red Ionity, de 150 kW, que permitirán recargar la batería del 10 al 80 por ciento en sólo 38 minutos.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	RWD 75,7 kWh	RWD 98,8 kWh	AWD 75,7 kWh	AWD 98,8 kWh	GT AWD 98,8
Potencia máxima	190 kW (258 CV)	210 kW (285 CV)	190 kW (258 CV)	248 kW (337 CV)	342 kW (465 CV)
Par máximo	415 Nm (42,3 mkg)	415 Nm (42,3 mkg)	565 Nm (57,6 mkg)	565 Nm (57,6 mkg)	395 Nm (40,3 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera	Total	Total	Total
Peso en vacío (kg)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
La./An./Al. (mm)	4.712/1.881/1.597	4.712/1.881/1.597	4.712/1.881/1.597	4.712/1.881/1.597	4.712/1.881/1.597
Maletero (l)	402+100/1.420+100	402+100/1.420+100	402+100/1.420+100	402+100/1.420+100	402+100/1.420+100
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio	iones de litio	iones de litio
Capacidad de la batería	75,7 kWh	98,8 kWh	75,7 kWh	98,8 kWh	98,8 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	Menos de 8,0	n.d.	Menos de 7,0	Menos de 5,0
Vel. máxima (km/h)	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Alcance máximo medio WLTP (km)	450	600	420	540	500
Tiempo de recarga (del 10 al 80 %)	38 minutos (a 150 kW)	38 minutos (a 150 kW)	38 minutos (a 150 kW)	38 minutos (a 150 kW)	38 minutos (a 150 kW)
Precios desde... (euros en Alemania)	46.900	N.D.	54.000	66.800	N.D.

nuestro mercado –en otros países europeos ya se puede reservar– con tracción trasera o a las cuatro ruedas, potencias de hasta 459 caballos, dos tamaños de batería –75,7 y 98,8 kWh– y hasta 600



► La gran pantalla central de 15,5 pulgadas tiene un inconfundible aire Tesla, marca que parece estar en el punto de mira del nuevo modelo de Ford. El interior ofrece un espacio muy generoso.



► Al gran maletero trasero de 402 litros se le une otro práctico hueco de 100 litros bajo el capó delantero.



DOS POTENCIAS EL NISSAN LEAF ESTÁ DISPONIBLE YA CON DOS NIVELES DE POTENCIA: 147 Y 214 CV. Y AUTONOMÍAS WLTP DE 270 Y 385 KM



batería de 62 kWh y un alcance medio que pasa de 270 a 385 kilómetros. De hecho, este nuevo Leaf e+ amplía la autonomía hasta un 43 por ciento frente a la versión de 40 kWh, llegando a ofrecer en un uso cien por cien urbano más de 500 kilómetros de alcance. Este aumento de autonomía viene acompañado de un incremento en la potencia del motor, que ahora entrega 160 kW (214 CV) y 340 Nm de par, ayudando a que el eléctrico de la marca japonesa consiga una aceleración de 0 a 100 km/h en 6,9 segundos.



► Con las cinco plazas ocupadas, el maletero del Nissan Leaf cubica una buena cifra de 435 litros, ampliables a 1.176 si se abaten los respaldos traseros.



►► Al ir colocadas las baterías en el piso del coche, se baja el centro de gravedad y se libera espacio para el habitáculo.

Nissan Leaf e+

Mayor potencia para la verdadera 'Intelligent Mobility'

El Nissan Leaf ha finalizado el ejercicio 2019 con un volumen de ventas de 1.510 unidades, lo que representa un 25 por ciento más que el año anterior. Este vehículo eléctrico ha marcado un nuevo récord en España, pues nunca antes se había conseguido matricular

tantos Leaf en un solo ejercicio; y ha alcanzado una cuota de mercado del 15 por ciento. Y no hay que olvidar que sigue siendo el modelo eléctrico más vendido del mundo, con más de 430.000 unidades acumuladas desde el lanzamiento del primer Leaf en

2010. Pero ahora tiene todavía más argumentos para llamar la atención del público en este gran año de los eléctricos.

Y es que ya está disponible en los concesionarios una versión más potente y con mayor autonomía. Se trata del Leaf e+ con

El Nissan Leaf e+ incorpora lo último en asistentes, como la conducción mediante un solo pedal –la firma japonesa lo llama e-pedal–, que gracias a la máxima retención y regeneración con él activado aumenta la autonomía de la batería. El Leaf e+ también cuenta con asistente de aparcamiento autónomo ProPILOT Park, y con el sistema de conducción semiautónoma Nissan ProPILOT, que gracias a su control de crucero adaptativo permite circular con seguridad y confort en situaciones variopintas. Además, el Leaf e+ mantiene una garantía respecto a la pérdida de capacidad de la batería de 8 años o 160.000 kilómetros, lo que antes suceda.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	110 kW	160 kW
Potencia máxima	110 kW (147 CV)	160 kW (214 CV)
Par máximo	320 Nm (32,6 mkg)	340 Nm (34,7 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.580	1.760
La./An./Al. (mm)	4.490 / 1.788 / 1.540	4.490 / 1.788 / 1.540
Maletero (l)	435 / 1.176	435 / 1.176
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	40 kWh	62 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	7,9	6,9
Vel. máxima (km/h)	144	157
Alcance máximo medio WLTP (km)	270	385
Tiempo de recarga (7 kW)	7,5 horas	11,5 horas
Precios desde... (euros)	35.620	43.570

Renault Zoe

Más tecnológico, completo y eficiente

La renovación del Zoe ya es una realidad, y el modelo francés sube varios escalones en materia de polivalencia, tecnología y calidad para situarse en una posición de privilegio frente a sus rivales, que ahora serán muchos y bien preparados. Además, el Zoe juega con una ventaja adicional, y es que cuando nació hace siete años el eléctrico de la marca del rombo se había diseñado, desarrollado y puesto a punto para ser eso, un

ca, pero donde de verdad se notan los cambios es en un interior revolucionario, con un puesto de conducción y un salpicadero renovados que buscan sobre todo el confort y persiguen la máxima calidad. Por eso la presentación y la calidad de los materiales utilizados es mejor a la vista y al tacto. Y destaca la gran pantalla táctil de 9,3 pulgadas.

El nuevo Zoe ofrece lo que todo el mundo busca: mayor auto-

mía. Y es que su versión de 52 kWh alcanza hasta 395 kilómetros con una sola carga según el ciclo de pruebas WLTP, más realista. Además, el coche introduce la carga continua (DC) para ofrecer más posibilidades de carga al comprador, que ahora podrá cargarlo en puntos de hasta 50 kW. También hay que destacar el nuevo motor de 100 kW o 135 caballos, con el que el Zoe sale sin contemplaciones a carretera manteniendo un

ritmo alegre y constante con una batería de 52 kWh y una autonomía de 386 kilómetros WLTP.

El Zoe también estrena un nuevo programa de conducción, llamado Modo B, con el que el conductor casi no necesita usar el pedal de freno. Se trata de un sistema de regeneración de energía similar al del nuevo Leaf, muy adecuado para uso urbano o en carreteras con desniveles.

Además de la nueva versión de 135 CV, el Zoe se comercializa también con el motor de 108 CV asociado a una batería de 41 kWh; o a otra de 52 kWh, pasando la autonomía de los 342 kilómetros del primero a los 395 del segundo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	R110 40 KWH	R110 50 KWH	R135 50 KWH
Potencia máxima	80 kW (108 CV)	80 kW (108 CV)	100 kW (135 CV)
Par máximo	225 Nm (22,9 mkg)	225 Nm (22,9 mkg)	245 Nm (25,0 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.570	1.577	1.577
La./An./Al. (mm)	4.084 / 1.730 / 1.562	4.084 / 1.730 / 1.562	4.084 / 1.730 / 1.562
Maletero (l)	338 / 1.225	338 / 1.225	338 / 1.225
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	41 kWh	52 kWh	52 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	11,4	9,5
Vel. máxima (km/h)	135	135	140
Alcance máximo (WLTP) (km)	342	395	386
Tiempo de recarga (7 kW)	n.d.	8 horas y 33 minutos	8 horas y 33 minutos
Precios desde... (euros)	29.227	31.348	32.915

eléctrico y nada más, sin compromiso alguno. Y ahora, tras la nueva actualización, el Zoe ofrece un elevado nivel de prestaciones y un precio muy competitivo. El eléctrico más vendido de la firma gala cambia exteriormente hacia una carrocería más aerodinámi-



► La versión R135, con 135 caballos y una batería de 52 kWh, ha homologado una autonomía media de 386 kilómetros.



► El maletero del renovado Zoe cubica 338 litros, y dispone de un hueco muy práctico para guardar los cables de carga.



►► El interior del Leaf es casi como el de cualquier otro coche con motor térmico. Destaca la ausencia de palanca de cambios, el protagonismo de la gran pantalla central y el espacio en las plazas traseras, cuyo piso carece de túnel central.



UNO PARA TODOS EL DS 3 CROSSBACK E-TENSE Y EL OPEL CORSA-E COMPARTEN LA MISMA GENÉTICA Y TECNOLOGÍA ELÉCTRICA



Los 136 caballos del motor eléctrico mueven las ruedas delanteras. El chasis prima el confort, con unos tarados de suspensión muy suaves. La dotación tecnológica y su excelente calidad de acabados le sitúan un escalón por encima de la media de sus rivales. El interior está muy cuidado.



DS 3 Crossback E-Tense Un SUV refinado y premium para el estreno **eléctrico de DS**

Presume de ser el primer B-SUV totalmente eléctrico con sello premium, o rodeado de lujo francés para ser más exactos. Es cierto que se viste con una calidad y un cuidado por el detalle superiores a la media, y esta versión monta, además, un parabrisas acústico y cristales más gruesos para incrementar la insonorización. La experiencia en la Fórmula E ha

sido un pilar básico a la hora de desarrollar el DS 3 Crossback E-Tense. El sistema está compuesto por un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) que actúa sobre las ruedas delanteras gracias a la energía que le proporciona una batería de iones de litio, de 50 kWh, que se ubica en los bajos del vehículo. La autonomía homologada alcanza los 320 kilómetros.

Los tiempos de recarga oscilan entre los 30 minutos al 80 por ciento en una toma rápida de 100 kW y las 5 horas utilizando un wallbox de 11 kW. En 7 horas y media se completaría la carga en una toma de 7,4 kW, y en un enchufe doméstico se 3,7 se alargaría hasta las 17 horas. El conductor puede elegir entre tres programas de conducción:

Eco, Normal y Sport. Sólo en el último disfrutaremos de los 136 CV y el máximo rendimiento del sistema. También cuenta con dos niveles de recuperación de la energía al frenar o decelerar. Este vehículo hereda el confort del resto de la gama, con un chasis en el que prima un tarado suave de los amortiguadores. A su completa dotación en asistentes de conducción añade una atractiva oferta multimedia, como la aplicación MyDS, que permite conocer el estado del vehículo y programar la carga de manera remota, por ejemplo.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW (136 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.598
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.118 / 1.791 / 1.536
Maletero (l)	350 / 1.050
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,7
Vel. máxima (km/h)	150
Alcance máximo medio WLTP (km)	320
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	Entre 30 minutos (100 kW) y 8 horas (7,4 kW)
Precios desde... (euros)	38.300



▲ Aspecto SUV que tanto gusta ahora y una autonomía eléctrica de hasta 320 kilómetros.

Opel Corsa-e Un eficiente 'made in Spain' con **330 kilómetros de autonomía**

La nueva generación del Corsa llega con esta eficiente variante eléctrica que comparte línea de montaje con el resto de la gama en la factoría zaragozana de Figueruelas. El Opel Corsa-e comparte su tecnología 'cero emisiones' con otros modelos del Grupo PSA, como el Peugeot e-208 o el DS 3 Crossback E-Tense.

Por lo tanto, no se sale del patrón establecido, formado por un motor de 100 kW (136 CV) y una batería de iones de litio de 50 kWh de capacidad, y que presume de refrigeración líquida. En este caso la autonomía homologada en ciclo WLTP es de 330 kilómetros y la velocidad máxima alcanza los 150 km/h.

Los tiempos de recarga oscilan entre las 5 horas y 15



La batería en 'H' se ubica debajo de los asientos delanteros y traseros.



minutos usando un cargador trifásico de 11 kW y los 30 minutos, al 80 por ciento, si la toma es de 100 kW. En un cargador monofásico de corriente alterna necesitaríamos 8 horas. La batería está garantizada durante ocho años o 160.000 kilómetros al 70 por ciento de su capacidad.

El Corsa-e acelera con más solvencia que el anterior Corsa GSi, y el conductor puede elegir entre tres diferentes programas de uso: uno de carácter deportivo, el estándar y otro de corte más eficiente denominado ECO. El rendimiento y la autonomía del vehículo varían considerablemente según sea uno u otro el modo elegido. Otro de los atractivos de este modelo es su avanzada dota-

FICHA TÉCNICA

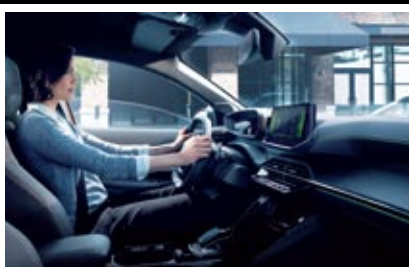
MOTOR ELÉCTRICO	100 kW (136 CV)
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.530
La./An./Al. (mm)	4.060 / 1.745 / 1.435
Maletero (l)	267
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50,0 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Alcance máximo medio WLTP (km)	330
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	Entre 30 minutos (100 kW) y 8 horas (7,4 kW)
Precios desde... (euros)	29.900

ción. Destacan los sofisticados faros matriciales LED IntelliLux, un control de crucero adaptativo, un asistente de mantenimiento de carril, una instrumentación totalmente digital, una cámara de visión trasera, un sistema de aparcamiento automatizado y una completa oferta multimedia, con los servicios OpelConnect que mantienen al conductor conectado con el vehículo.



El interior es muy aparante, y la información es totalmente digital en el cuadro de mandos. La pantalla táctil del salpicadero puede ser de hasta 10 pulgadas en su versión mejor dotada. El exterior se puede personalizar con una atractiva pintura bicolor.

 POR 1.100 EUROS MÁS QUE EL e-208, SU HERMANO SUV, EL e-2008, OFRECE MÁS ESPACIO ATRÁS Y UN MALETERO 138 LITROS MAYOR



▲ El puesto de conducción de cualquiera de los dos modelos se ajusta al diseño del i-Cockpit.

de 0 a 100 km/h en 8,1 segundos supera, incluso, al de la versión PureTech 155. Los consumos medidos en sendas tomas de contacto realizadas con estos modelos han arrojado unas cifras muy interesantes. Por



Peugeot e-208 y e-2008

Desde 30.000 euros y hasta 340 km de **autonomía**

En estas semanas iniciales del año Peugeot va a comenzar a entregar las primeras unidades del e-208. Y a partir de la primavera también estará ya listo el e-2008, la versión eléctrica del todocamino pequeño de la marca del león. Ambos comparten motor y batería, el primero con 100 kW (136 caballos) y la segunda con 50 kWh, suficiente para recorrer con una sola carga entre 310 y 340 kilómetros. El e-208 pesa 290 kilogramos más que un 208 PureTech 130 EAT8; sin embargo, ese sobrepeso queda bastante compensado por un centro de gravedad más bajo y por unos

reglajes de suspensión algo más firmes, por lo que el tacto general de conducción, el aplomo y la dinámica del e-208 se mantienen a un excelente nivel, muy similar al comportamiento mostrado por los 208 de motor térmico. Por su parte, el e-2008, fabricado en Vigo, comparte potencia y capacidad de batería con su hermano menor, aunque las diferencias entre ambos modelos son evidentes por tamaño y peso. Y es que el e-2008 es 24 centímetros más largo que el e-208, unos centímetros extra que le sientan de maravilla para proponer una alternativa más versátil y espa-

ciosa, con mayor amplitud en las plazas traseras y en el maletero, apartado donde 'cojea' el e-208. Además, el e-2008 pesa 93 kilogramos más que el e-208, por lo que la autonomía de la batería de 50 kWh pasa de 340 a 310 kilómetros. Al volante, el e-2008 se muestra muy vivo, por lo que su radio de acción se amplía a carretera porque alcanza su velocidad punta, limitada a 150 km/h, en un suspiro; y su paso



►► El e-2008 es 24 centímetros más largo que el e-208, lo justo para mejorar el espacio en las plazas traseras y en el maletero.



▲▼ El e-208 compensa su mayor peso, debido a las baterías, con un centro de gravedad más bajo y una suspensión algo más firme. El coche ofrece un comportamiento magnífico. El interior del e-208 es prácticamente igual que el del e-208.



ejemplo, al e-208 a ritmo normal y en modo ECO le hemos medido un gasto de 15,3 kWh/100 km, con el que se podrían recorrer más de 300 kilómetros con una carga. En modo Normal el consumo medido

marcó 16,2 kWh/100 km, mientras que en modo Sport, realizando una conducción más viva, el promedio aumentó a 20,6 kWh/100 km. En cualquier caso, es en ciudad, con continuas reducciones, paradas y

a menor velocidad, donde más aumenta la autonomía de los coches eléctricos, superando en este caso los 400 kilómetros de alcance.

El Peugeot e-208 estará dis-

ponible desde 29.350 euros, y por el e-2008 habrá que pagar 1.100 euros más. Y en ambos modelos la marca francesa ofrecerá cuatro niveles de acabado: Active, Allure, GT Line y GT.



◀▼ El maletero del e-208 pierde 42 litros respecto a las versiones con motor térmico. En concreto, se queda en 267 litros, frente a los 309 de sus hermanos.



FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	e-208	e-2008
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.455	1.548
La./An./Al. (mm)	4.055/1.745/1.430	4.300/1.770/1.550
Maletero (l)	267	405
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh	50 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	8,1	8,1
Vel. máxima (km/h)	150	150
Alcance máximo medio WLTP (km)	340	310
Tiempo recarga (wallbox de 11 kW)	5 horas	5 horas
Precios desde... (euros)	29.350	30.450



HONDA SUS CARGADORES CUENTAN CON UNA FUNCIÓN DE AUTORRECUPERACIÓN EN CASO DE QUE SE SUFRA UN CORTE DE LUZ



◀ El minimalista y futurista salpicadero del Honda e rompe con todo lo visto hasta ahora en un utilitario, incluso del segmento premium. Está homologado para cuatro plazas.



Honda e El enchufado más original

Este año llegan al mercado muchos modelos eléctricos, pero ninguno con el original y exclusivo diseño vintage del Honda e. El primer eléctrico de la marca japonesa en Europa mide sólo 3,89 metros y está homologado para cuatro ocupantes. Eso, más una autonomía media de hasta 220 kilómetros, convierte a este Honda 'retro' en un modelo básicamente ciudadano pero con una serie de especificaciones que le convertirán en el amo del entorno urbano. El Honda e tiene dos modos de conducción: el

Normal, para una conducción tranquila y refinada por ciudad, y el Sport, que ofrece una respuesta más precisa y que también ajusta la suspensión para garantizar su maniobrabilidad en curva, un modo que le viene que ni pintado a la versión más potente de este exclusivo eléctrico. Y es que habrá dos variantes, una con 136 CV y otra de 154 llamada Advance;

ambas con tracción trasera y un reparto de pesos idóneo: 50:50. Los dos se aprovechan de una pequeña batería de 35,5 kWh, exactamente la misma capacidad que ha utilizado Mazda en su eléctrico MX-30 y que parece estar en la línea de muchos fabricantes. Eso equivale a homologar una autonomía que en el mejor de los casos llega a 220 kilómetros, pocos pero en cualquier caso suficientes para circular sin pasar por el enchufe durante

te una semana si el usuario recorre unos 30 kilómetros diarios. El Honda e equipa el conocido sistema de seguridad Honda Sensing, con extras como el sistema de alerta de inicio de la marcha, el control de la aceleración para la mitigación de impactos y la función de frenado a baja velocidad. Además, entre sus toques sofisticados destacan las manetas de las puertas que van montadas a ras de la carrocería del coche y se abren cuando te acercas, o los espejos retrovisores mediante cámaras, que esperamos funcionen mejor que los probados en modelos eléctricos de otras marcas.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW	113 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)	113 kW (154 CV)
Par máximo	315 Nm (32,1 mkg)	315 Nm (32,1 mkg)
Tracción	Trasera	Trasera
Peso en vacío (kg)	1.525	1.537
La./An./Al. (mm)	3.894 / 1.752 / 1.512	3.894 / 1.752 / 1.512
Maletero (l)	171 / 857	171 / 857
Tipo de batería	Iones de litio	Iones de litio
Capacidad de la batería	35,5 kWh	35,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.	n.d.
Vel. máxima (km/h)	145	145
Alcance máximo medio WLTP (km)	220	205
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	n.d.	n.d.
Precios desde... (euros)	34.800	37.800

◀ Cinco colores de carrocería están disponibles en el Honda e: negro, gris, amarillo, azul y blanco.



Lexus UX 300e

Llega el primer eléctrico del especialista en híbridos

Después de basar su gama y su crecimiento en la tecnología híbrida, Lexus prepara el lanzamiento de su primer modelo cien por cien eléctrico. Se llama UX 300e, mide 4,50 metros y está realizado sobre la base del UX, aunque con la plataforma reforzada para soportar el peso de las baterías, que están alojadas en el piso de este crossover. Las baterías del UX 300e están equipadas con un sistema de gestión de la temperatura que entra en funcionamiento a temperaturas ambiente muy bajas o elevadas. También

se consigue una mayor fiabilidad gracias al uso de sistemas de control que evitan situaciones como la sobrecarga. Teniendo en cuenta que en los vehículos eléctricos se multiplica el sonido que llega a los pasajeros de origen co-

mo la rodadura, viento o la suspensión, el UX 300e añade más aislamiento que el propio de la batería y suprime los ruidos externos, por ejemplo el del viento o los



◀ La batería de 54,3 kWh está alojada en el piso, y el motor eléctrico va en el eje delantero. Más adelante podría añadirse otro motor atrás, y sería 4x4.

▶ Basado en el NX, la versión 300e cien por cien eléctrica tiene una autonomía de unos 300 kilómetros. Podrá cargarse en 8 horas usando un enchufe de 6,6 kWh.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	150 kW
Potencia máxima	150 kW (204 CV)
Par máximo	300 Nm (30,6 mkg)
Tracción	Delantera
Peso en vacío (kg)	1.900
Largo/Ancho/Alto (mm)	n.d.
Maletero (l)	n.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	54,3 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.
Vel. máxima (km/h)	160
Alcance máximo medio WLTP (km)	300
Tiempo de recarga (6,6 kWh)	8 horas
Precios desde... (euros)	N.D.

pactos de las piedrecitas en los bajos, que de otro modo se oirían al no haber motor de combustión ni transmisión. Esta gestión acústica de Lexus permitirá a los conductores disfrutar de un habitáculo cómodo y tranquilo, en un todocamino eléctrico que anuncia 204 caballos de potencia y equipa una batería de 54,3 kWh. Según la homologación de ciclo NEDC la autonomía de este coche sería de un máximo de 400 kilómetros; sin embargo, conforme al nuevo ciclo WLTP, más realista, la distancia recorrida con una sola carga quedaría fijada en un máximo de 300 kilómetros. Está previsto que el UX 300e salga a la venta en los mercados chino y europeo a finales de 2020, y en Japón a principios de 2021 con un precio aún sin determinar.





ESTRENOS MAZDA Y VOLVO LANZAN ESTE AÑO SUS PRIMEROS MODELOS TOTALMENTE ELÉCTRICOS. SUS PERFILES SON DIFERENTES



◀ Su diseño es muy original, tanto en el exterior como en el interior, donde destaca la consola central flotante. La habitabilidad y el maletero son parecidos a los del CX-30, con el que comparte su base.



Mazda MX-30

Diseño y personalidad en el debut **eléctrico de Mazda**

En otoño llegará a nuestro mercado el MX-30, el primer modelo eléctrico de Mazda. Mide 4,40 metros y su carrocería presenta cinco puertas, aunque su particularidad reside en que las dos traseras cuentan con apertura inversa. De esta manera, y al carecer de pilar central, el acceso a las tres plazas posteriores resulta más cómodo. La habitabilidad y el maletero son muy similares a los del CX-30. No en vano está construido sobre la misma base. Todavía faltan muchos datos técnicos definitivos, pero sabemos que el motor eléctrico síncrono ofrece 105 kW (143 CV), recurre a la tracción delantera para impulsarse y en los bajos, entre los dos ejes, monta una batería de iones de litio que presenta 35,5 kWh de capacidad. La autonomía total

homologada es de 200 kilómetros, una cifra inferior a la de sus principales rivales, pero que en Mazda han considerado suficiente para un uso diario y urbano, que es el principal enfoque del vehículo eléctrico, según la marca. El agradable tacto general y la buena dinámica que Mazda im-

prime en sus modelos deberían mantenerse en esta variante eléctrica, que incorpora un control vectorial e-GVC Plus que optimiza el paso por curva y las transiciones de las fuerzas G. Como es lógico se ha reforzado su estructura para compensar la ausencia de los pilares centrales.



▲ Las puertas traseras con apertura inversa y la ausencia de los pilares centrales definen la personalidad del nuevo MX-30.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	105 kW
Potencia máxima	105 kW (143 CV)
Par máximo	265 Nm (27,0 mkg)
Tracción	Delantera
Peso en vacío (kg)	n.d.
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.395 / 1.795 / 1.570
Maletero (l)	n.d.
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	35,5 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.
Vel. máxima (km/h)	n.d.
Alcance máximo medio WLTP (km)	200
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	n.d.
Precios desde... (euros)	N.D.

La batería contempla cargas de hasta 50 kW, suficientes para que en poco más de media hora registre un 80 por ciento de su capacidad. Admite tanto corriente continua como alterna, esta última de hasta 6,6 kW. Otra particularidad del MX-30 es que emitirá un sonido artificial en el interior para que el conductor reconozca el estado de trabajo del motor y así controlar mejor la velocidad a la que se circula.

Volvo P8 AWD Recharge

Tracción total, **408 CV** y hasta **400 kilómetros** de autonomía

En la recta final de este 2020, Volvo presumirá también de su primer modelo de serie totalmente eléctrico. Se trata del XC40 P8 AWD Recharge y nace desde la plataforma modular compacta (CMA), que comparte también con la variante híbrida enchufable TwEn de este mismo modelo. El nuevo vehículo contempla dos motores eléctricos idénticos, con 204 CV de potencia, ubicado cada uno en un eje y que suman 408 CV de potencia total combinada. Además, dotan al vehículo suceso de tracción total sin nece-

sidad de una conexión física mediante un eje de transmisión. La batería se sitúa bajo el piso, presume de 78 kWh de capacidad y eso se traduce en una autonomía homologada de hasta 400 kilómetros según el ciclo WLTP. Hay que destacar que admite cargas rápidas de hasta 150 kW, un aspecto importante porque se podrá almacenar hasta un 80 por ciento de la energía en apenas 40 minutos. En casa se recomienda un wall-box de 11 kW para que en solo 5,5 horas se pueda completar la car-

ga. Por debajo de esa capacidad el tiempo comienza a pesar como una losa, pues requiere más de 18 horas cargando en una toma de 3,5 kW. Con esta configuración el nuevo XC40 cien por cien eléctrico se asegura un reparto de pesos prácticamente perfecto y hereda la buena habitabilidad del resto de la gama. El maletero ofrece 413 litros, es decir, 47 menos que sus hermanos térmicos debido al motor eléctrico trasero, pero compensa en parte esa merma con 30 litros extra bajo el capó



▲ En el frontal ofrece un hueco con 30 litros adicionales. Así se compensa la pérdida de 47 litros en el maletero.



◀ El interior se remata con calidad, siguiendo la estela del resto de la gama XC40. La autonomía alcanza los 400 kilómetros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	300 kW
Potencia máxima	300 kW (408 CV)
Par máximo	660 Nm (67,3 mkg)
Tracción	Total
Peso en vacío (kg)	2.150
La./An./Al. (mm)	4.425 / 1.863 / 1.652
Maletero (l)	413 / 1.342
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	78 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	4,9
Vel. máxima (km/h)	180
Alcance máximo medio WLTP (km)	400
Tiempo de recarga (del 20 al 80 %)	40 min. al 80% (150 kW) y 5,5 horas (11 kW)
Precios desde... (euros)	N.D.

delantero, ideales para guardar los cables y alguna cosa más. Confortable y limpio, pondrá contra las cuerdas a muchos modelos deportivos a la hora de acelerar—4,9 segundos en el paso de 0 a 100 km/h—, y estrenará un sofisticado sistema de infoentretenimiento basado en Android de Google perfectamente integrado en Volvo On Call.





PRIMER SEMESTRE SERÁ EN EL QUE LLEGUEN MÁS ESTRENOS

Más eléctricos en todos los segmentos

Desde superdeportivos hasta **comerciales**

▼ MERCEDES-BENZ EQV 300.-

Con 203 caballos y más de 400 kilómetros de autonomía, el nuevo Mercedes EQV 300 llega esta verano. Su batería tiene una capacidad de 90 kWh. El consumo medio de corriente homologado es de 27 kWh/100 km. Se puede cargar en postes de hasta 110 kW.



▲ **MINI ELECTRIC.-** El primer Mini eléctrico, el Cooper SE, está disponible desde 33.950 euros. Tiene un motor eléctrico con 184 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos. El Mini más ecológico cuenta con un freno regenerativo con dos modos. Y su batería tiene 32,6 kWh de capacidad. Su autonomía tiene un máximo de 234 km en ciclo NEDC, menos realista que el WLTP.

▼ **POLESTAR 2.-** La división de Volvo empieza a vender en junio su Polestar 2, un eléctrico de 408 caballos con un paso de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos y una autonomía de 500 kilómetros en ciclo WLTP. El Polestar 2 mide 4,6 metros de largo y ofrece tracción total, ya que tiene un motor colocado en cada eje. Su batería tiene una capacidad de 78 kWh.



► **PORSCHE TAYCAN.-** El primer eléctrico de Porsche llega a los concesionarios en el mes de febrero con potencias que oscilan entre los 530 y los 761 caballos. La autonomía del Porsche eléctrico puede llegar hasta los 463 kilómetros, y sus precios parten de los 108.337 euros.



SMART EQ FORTWO Y FORFOUR.-

Los Smart eléctricos llegan con una estética renovada y características basadas en una potencia de 82 caballos y una autonomía que pasa por poco de los 130 kilómetros de media en el ciclo WLTP, gracias a una batería de 17,6 kWh de capacidad. El Smart EQ de dos plazas está disponible por 24.450 euros, mientras que su hermano mayor, el EQ Forfour, tiene un precio de 25.150 euros.



CITROËN e-JUMPY, OPEL VIVARO-e, PEUGEOT e-EXPERT.- Pasado el verano, el Grupo PSA tiene previsto el lanzamiento conjunto de tres versiones eléctricas de sus Citroën Jumpy, Opel Vivaro y Peugeot Expert de carga. En los tres casos se ofrecerán diferentes longitudes de carrocería y dos capacidades de batería: 50 y 75 kWh. En el primer caso se pueden recorrer hasta 200 kilómetros, y en el segundo, hasta 300.

Iberdrola se encarga de todo para que recargues tu coche eléctrico.



SMART MOBILITY



Lo haces por ti,
lo haces por el planeta.

En casa...

Te instalamos el punto de recarga en tu parking privado o comunitario.

Hasta un 90% de ahorro en tu consumo frente a un vehículo diésel o gasolina.

Y todo con energía 100% renovable.

Infórmate en:

900 24 24 24 | iberdrola.es

Energía 100% renovable con garantía de origen.





IBERDROLA

La movilidad del futuro ya está aquí.



IBERDROLA

Diez preguntas con respuesta sobre la movilidad eléctrica

Sin duda este 2020 va a ser el año del despegue de la movilidad eléctrica en nuestro país. Al aluvión de coches nuevos que van a llegar se suma el esfuerzo de las empresas del sector energético, como Iberdrola, para ofrecer soluciones a la medida de las necesidades de cada usuario. Para que las dudas sobre la movilidad eléctrica se conviertan en certezas.

¿Es verdad que se contamina más en la fabricación de un coche eléctrico?

Efectivamente la fabricación de un eléctrico produce más emisiones –sobre todo en la producción de las baterías– que un modelo de combustión. Pero en la vida útil de un coche, un eléctrico emitirá un 56 por ciento menos que un modelo de combustión equivalente.

¿Seguro que la energía que consumo es limpia, de fuentes renovables?

El 93 por ciento de los ciudadanos de la UE –según datos de Eurelectric– tienen la posibilidad de utilizar energía de fuentes cien por cien renovables. Y en el caso de España, Iberdrola garantiza que el origen de la energía que comercializa proviene de este tipo de fuentes. Electricidad verde.

¿Cuánto ahorro realmente al usar un coche eléctrico?

El coste de uso de un coche eléctrico frente a un diésel es aproximadamente cuatro veces inferior. Y aún mucho más barato si utilizamos las posibilidades que ofrece la recarga en casa de Iberdrola, con seis horas al día –entre 1:00 y 7:00– de máximo ahorro, solo necesitarás gastar 0,50 euros para recorrer 100 kilómetros. En un diésel que tenga un consumo medio de 6 litros cada cien kilómetros el precio de su combustible superará los 8 euros. Y ese ahorro se une a otros como el aparcamiento gratuito en el centro de muchas ciudades, la exención de pagar el impuesto de matriculación o la bonificación de un 75 por ciento en el impuesto de circulación o el menor coste de las revisiones de los coches eléctricos por el menor número de piezas sometidas a desgaste.

¿Habrá energía suficiente para todos los coches eléctricos?

Por supuesto que sí. Si el

parque automovilístico eléctrico llegara al 80 por ciento del parque total, el consumo eléctrico solo se incrementaría entre un 10 y un 15 por ciento. Esto es fácil de explicar, los coches se pasan alrededor del 95 por ciento del tiempo parados. Por eso el miedo a que no haya electricidad suficiente es infundado. Además, las inversiones para convertir en inteligente la red eléctrica –Iberdrola ha dedicado más de 2.000 millones de euros a esto– permiten que se puedan utilizar las baterías de los vehículos eléctricos para dar estabilidad a la red para evitar sobresaturaciones o picos de consumo en esta.

¿Puedo utilizar los paneles solares de mi casa para cargar el coche?

Esa es una de las alternativas que ofrece Iberdrola en su programa Smart Solar Iberdrola que permite utilizar la energía fotovoltaica generada en tu instalación para cargar el coche. Y si no tienes panel solar y quieres instalarlo,

Iberdrola se encarga de todo el proceso. En www.smartsolar.iberdrola.es tienes toda la información.

¿Hay suficientes cargadores como para no tener miedo a quedarnos tirados?

Pues ya hay muchos... Y va a haber muchos más. La red de cargadores públicos sigue creciendo a gran ritmo e Iberdrola es uno de los actores principales en este proceso. El plan de Iberdrola contempla que este año haya una estación de recarga al menos cada 100 kilómetros en la red de autovías, que contempla seis vías radiales y tres corredores. Son 200 estaciones de carga que contarán cada una con entre 2 y 7 cargadores. De esta forma se podrá recorrer España de este a oeste y de norte a sur sin problemas de autonomía.

Tengo entendido que la recarga en cargadores públicos es muy lenta.

¿Es cierto?

En absoluto. La red de cargadores que se está instalando en nuestro país propone la instalación de puntos de carga rápida y superrápida. De esta manera, en el tiempo que haces una parada a tomar un café, puedes llenar la batería de tu coche para seguir camino. Por ejemplo, en la red que está montando Iberdrola habrá cargadores rápidos y superrápidos –de 2 a 7 en cada estación–. Para cargar tu coche un 80 por ciento solo necesitarás entre 20 y 30 minutos en una toma rápida y entre 5 y 10 en una superrápida. Lo dicho, el tiempo de estirar las piernas, tomar un café y seguir tu viaje.

¿Hay muchas complicaciones burocráticas y administrativas para instalar un cargador en casa?

No las hay; y aunque las hubiera no tienes que preocuparte por

ellas, pues Iberdrola se encarga de todos los trámites. Tanto si vives en una comunidad de vecinos como si tienes una vivienda familiar, o cualquier otro tipo de situación, Iberdrola te hace un estudio personalizado de tus necesidades y te propone la solución más adecuada. Y se encarga de todo el proceso: desde los permisos a nivel administrativo hasta el estudio técnico para que disfrutes al máximo, desde el minuto 1, de tu coche eléctrico.

¿Tengo que estar pendiente de cuándo ha terminado de cargar el coche para desenchufarlo?

No hace falta. Iberdrola te ofrece dos aplicaciones para hacer facilísimo el proceso de recarga y controlarlo desde tu smartphone. Para la carga en tu casa, la App Smart Mobility Hogar te permite programar y seguir todo el proceso de recarga y tener un histórico del consumo conseguido a lo largo del tiempo. Y cuando quieras cargar en la red pública, la App Recarga Pública te muestra un mapa de puntos de recarga y te permite encontrarlos, reservarlos y utilizarlos con total libertad. Y pagando su uso desde tu propio teléfono móvil. Más fácil imposible.

Me habéis convencido. ¿Dónde puedo apuntarme a la movilidad eléctrica de Iberdrola?

Te lo ponemos fácil, simplemente entra en <https://www.iberdrola.es/servicios/vehiculo-electrico/punto-recarga> y podrás conocer todos los servicios que te ofrecemos para que comiences a 'conducir en verde'



PERFECT TIMING.

*GLOW IN THE DARK

• SUMERGIBLE 100M
CRISTAL ZAFIRO CT
CAJA EN ACERO 316 IP



NKM1937M02
P.V.P. 119€

Neckmarine



ETIQUETA 'ECO' PARA LAS VERSIONES 1.0 ECOBOOST MHEV, DOT ADAS DE LA TECNOLOGÍA DE 48 VOLTIOS QUE OPTIMIZA SU RENDIMIENTO

Le van las curvas

En el mercado de los crossover urbanos las marcas suelen cuidar aspectos como la practicidad, la economía de funcionamiento o la ecología; y todo eso lo encontramos en el Puma. Pero Ford ha querido potenciar en su pequeño SUV otro factor menos frecuente en su clase: el dinamismo.



Pedro Martín | pmartin@motor16.com

Aunque Ford ya luchaba en este boyante segmento de mercado con el EcoSport, su primer SUV-B cien por cien europeo es el Puma, un modelo de 4,19 metros de largo –4,21 con el acabado deportivo ST-Line– que aprovecha el nombre del pequeño coupé vendido por la firma del óvalo entre 1997 y 2001. Hay cierto ‘aroma’ de aquel modelo en el nuevo Puma –aunque estudiados punto por punto nada les conecta–, pero es quizás al conducirlo cuando más entendemos que Ford haya recurrido a esa felina denominación, pues el compacto crossover ahora lanzado –precios en España desde 21.925 euros, antes de descuentos– se desenvuelve con un dina-



▲ La gama inicial comprende dos niveles de acabado: Titanium, con neumáticos 215/55 R17, y ST-Line X, con unos 215/50 R18.

PRECIO		DESDE 21.925 €	
	EMISIONES DE CO ₂ : DE 96 A 103 G/KM		
PRIMERAS IMPRESIONES			
NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	Comportamiento y agrado general. Motores eficaces. Maletero. Tecnología. Versiones ECO.		Plazas traseras justas. Maletero más pequeño en MHEV. Sin rueda de repuesto. Sólo manual.

mismo general del que pocos rivales disfrutan. Nos vienen a la mente el Seat Arona FR con motor de 150 CV, el Honda HR-V Sport o algunas versiones del Audi Q2 o el primer Nissan Juke; pero poco más.

Y es que el Ford Puma acomete tramos de montaña con agilidad digna de un pequeño ‘GTI’. Para nuestra primera toma de contacto, en la accidentada costa sur de Francia, disponemos de la variante más enérgica de la gama, con 155 CV, cuyo par máximo ‘normal’ de 19,4 mkg –entre 1.900 y 5.500 vueltas– alcanza los 22,4 mkg a 3.000 rpm gracias a la función ‘overboost’, e incluso se dispara a 24,5 mkg –a 2.500 vueltas– cuando le apoya la función híbrida ‘e-assist’ si circulamos en modo Sport. Y eso, para un



▲ El deportivo diseño del puesto de conducción cuadra bien en un crossover urbano de carácter tan dinámico. El completo equipo de serie incluye pantalla táctil de 8 pulgadas, conectividad Sync3 y punto de acceso Wi-Fi. Los asientos son cómodos, pero detrás no sobra espacio para las piernas.



◀ Bajo el suelo del maletero hay un espacio adicional, el MegaBox, con 80 litros de capacidad y un desagüe en su base. El volumen total de la zona de carga es de 456 litros, pero en las versiones MHEV se reduce a 401 litros. Y no hay rueda de repuesto.

conjunto de 1.205 kilos en vacío, es bastante empuje, sobre todo cuando los desarrollos del cambio manual de seis marchas –las versiones auto-

máticas llegarán más adelante– están bien elegidos.

Y no es solo una cuestión de prestaciones, pues el Puma disfruta de una suspensión efi-

caz y firme que consiente poco balanceo –las vías, dignas de un compacto ‘talla Golf’, son mucho más anchas que las del Fiesta–, de una dirección precisa y de unos frenos apropiados, de forma que serpentear curva tras curva es un agradable ejercicio. Y cuando estás preparado para lo difícil, hacer lo fácil –autovías, tráfico urbano, carreteras llanas...– es pan comido.

Por debajo de esa variante 1.0 EcoBoost 155 con etiqueta ‘Eco’ hay otra con 125 CV que también comparte el sistema microhíbrido MHEV y, lógicamente, la distinción ecológica de la DGT; mientras que la alternativa de acceso es el 1.0 EcoBoost 125 sin sistema de 48 voltios, que anuncia 5,8 l/100 km de media WLTP, tres décimas más que el Puma MHEV de similar potencia. En cuanto a

opciones diésel, Ford ha anunciado el 1.5 EcoBlue de 120 CV para mediados de año.

Dinamismo y agrado de conducción –ayuda mucho la buena postura al volante, donde los cómodos asientos son clave– se combinan con otras virtudes, como un acabado general de calidad –no es el rey de la clase, pero cumple–, un equipo de serie completo que incluye avanzados asistentes y una moderna conectividad –y un maletero enorme, pues su MegaBox –un ‘sótano’ bajo el suelo de carga con 80 litros adicionales– permite anunciar, según la versión, 401 y 456 litros para el equipaje. En cuanto a lo menos brillante, una segunda fila mal adaptada a los ocupantes ‘voluminosos’, tanto por la cota longitudinal como por anchura.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 ECOBOOST 125	1.0 ECO. 125 MHEV	1.0 ECO. 155 MHEV
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999	999
Potencia máxima (CV/rpm)	125 / 6.000	125 / 6.000	155 / 6.000
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 1.750	21,4 / 1.750	24,5 / 2.500
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos	Discos vent. / Discos
Neumáticos	215/55 R17	215/55 R17	215/55 R17
Peso en orden de marcha (kg)	1.280	1.280	1.280
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.186 / 1.805 / 1.550	4.186 / 1.805 / 1.550	4.186 / 1.805 / 1.550
Volumen maletero (l)	456 / 1.216	401 / 1.161	401 / 1.161
Capacidad depósito (l)	42	42	42
De 0 a 100 km/h (s)	10,0	9,8	9,0
Velocidad máx. (km/h)	191	191	200
Consumo mixto (l/100 km) WLTP	5,8	5,5	5,6
Emissiones CO ₂ (g/km) NEDC	103	96	99
Precios desde... (euros)	21.925	22.275	23.175



MONUMENTO A LOS DESCUBRIMIENTOS EN LISBOA, PORTUGAL. Y AL FONDO, EL PUENTE COLGANTE 25 DE ABRIL, SOBRE EL RÍO TAJO



Un descubrimiento

El Hyundai Kona Hybrid de 141 CV parte de los 26.190 euros. Y tiene todos los ingredientes para ser el crossover urbano perfecto, como la etiqueta ECO. Le vamos a hacer 25.000 kilómetros.

Andrés Mas y Equipo de pruebas
amas@motor16.com

No hay ningún todocamino compacto que ofrezca una diversidad mecánica tan completa como la del Hyundai Kona. Y es que el SUV coreano tiene motores de gasolina, diésel, eléctricos y, desde ahora, también híbridos, como el

que vamos a someter a una de nuestras ya famosas pruebas de fiabilidad. Tenemos intención de recorrer un total de 25.000 kilómetros en dos meses, lo que equivaldría a recorrer en 60 días la distancia que un conductor viajero cubriría en 12 meses.

El Kona Hybrid tiene etiqueta ECO de la DGT porque

combina un motor de gasolina 1.6 GDI de 105 CV con uno eléctrico de 32 kW, equivalentes a 44 CV. La potencia máxima disponible es de 141 CV y el consumo mixto homologado en el nuevo ciclo de mediciones WLTP es de 5,0 l/100 km. Pero analicemos los datos reales de los primeros 10.000 kilómetros recorridos

con nuestro protagonista. El Kona Hybrid ha gastado durante este tiempo un mínimo de 4,7 l/100 km y un máximo de 8,1 l/100 km. En este último caso, con fuerte viento de frente y el control de crucero regulado a 125 km/h –120 reales–. En esta primera parte de la prueba hemos repostado un total de 560 litros de

gasolina de 95 octanos para recorrer 8.600 kilómetros, logrando una media de consumo de 6,5 l/100 km. Y hemos sacado varias conclusiones interesantes que le van a venir de maravilla al comprador de este modelo. Hemos completado unos 2.500 kilómetros en recorridos urbanos y extraurbanos con un consumo medio de entre 4,5 y 4,7 l/100 km, y este es territorio conquistado para un modelo que se mueve muy a menudo en modo eléctrico EV entre semáforos o a baja velocidad. A 100 km/h de media el consumo que hemos medido al Kona Hybrid ha sido de entre 4,9 y 5,2 l/100 km. Mientras que a una velocidad de 120 km/h el gasto se estabiliza en los 6,2 l/100 km con dos personas y su equipaje de fin de semana. A partir de

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 GDI DCT
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.580
Alimentación	Inyección directa de gasolina
Potencia máxima/rpm	105 CV / 5.700
Par máximo/rpm	15,0 mkg / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	32 kW (44 CV)
Par máximo/rpm	17,3 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	Aproximadamente hasta 2 km
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Polímero de iones de litio - 1,56 kWh
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par máx.	141 CV / n.d.
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Aut. de doble embrague y 6 vel.
DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos vent. 305 mm / Discos 284 mm

SUSPENSIÓN

Delantero: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

Trasero: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora

RUEDAS

Neumáticos - Llantas 225/45 ZR18 - 7,0Jx18"

PESOS Y CAPACIDADES

En orden de marcha (kg)	1.451
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.165 / 1.800 / 1.550
Capacidad maletero - depósito (l)	361-1.143 / 38

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	160 KM/H	160 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)		
400 m salida parada	17,4	17,2
De 0 a 50 km/h	3,6	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,4 (11,2)	10,1 (11,2)
Recorriendo (metros)	172	168

RECUPERACIÓN (en segundos)

400 m desde 40 km/h en D	15,3	15,0
1.000 m desde 40 km/h en D	29,8	29,4
De 80 a 120 km/h en D	8,3	7,3
Recorriendo (metros)	220	208
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%	+ 3%

CONSUMOS

	6.500 km	10.000 km
EN CIUDAD		
A 22,1 km/h de promedio	5,9	5,5
EN CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	4,7	4,6
En conducción dinámica	8,5	8,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,2	6,0
A 140 km/h de crucero	7,0	6,7
Consumo medio con porcentaje 30:50:20 urbano, autovía y carretera l/100 km	5,8	5,6
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos	655	675
CONSUMOS OFICIALES		
Ciclo urbano (WLTP)	4,6	4,6
Ciclo extraurbano (WLTP)	4,2	4,2
Ciclo mixto (WLTP)	5,0	5,0



Un lugar mágico de la Costa del Sol es la Urbanización Privada La Heredia, en la carretera que sube a Ronda. Está repleta de casas de colores.



En el interior de la Fortaleza de Nuestra Señora de la Luz, en Cascais (Portugal) y que data de 1594, se esconde un hotel de lujo con unos surtidores muy antiguos.

ahí el promedio es muy sensible al uso, a la orografía y a si circulamos con el control de velocidad activado o no. A la orografía porque una o varias subidas prolongadas e inclinadas suelen dejar la batería de 1,56 kWh del Kona Hybrid 'temblando', lo que obliga a pisar más el pedal si queremos mantener el ritmo, aumentando el consumo consecuentemente. Y respecto al control de velocidad, hemos comprobado que con él activado la aguja que indica si el motor va regenerando,

REGLAJES SPORT EL CHASIS DEL HYUNDAI KONA HYBRID SE AGARRA AL ASFALTO CON GANAS



gastando lo mínimo o aprovechando la máxima potencia (Charge, ECO o Power) está siempre situada en la zona Power, mientras que en modo manual es fácil regular el pedal del acelerador para mantener la velocidad y que esa aguja se sitúe con mayor asiduidad en la zona ECO. En cualquier caso seguiremos investigando su funcionamiento para entenderlo mejor.

Por lo demás, magníficos comentarios de los primeros viajeros del Hyundai Kona Hy-



▲ Todo está en su sitio. Y resulta sumamente fácil y cómodo alcanzar la mejor posición al volante del Kona. Eso sí, echamos de menos las levas de cambio en el volante. Y el freno de mano eléctrico es de serie.



La Fundación Champalimaud es uno de los edificios más futuristas de Lisboa. También se le conoce como Centro de Investigación para lo desconocido. Investigación biomédica.

CORREVIT Mejor que los datos homologados

El Kona Hybrid ha pasado por la 'prueba del algodón', que es lo que sucede cuando sometemos a los coches probados a nuestro riguroso Correvit. Pero antes dejamos pasar 6.473 kilómetros para que todas las piezas del motor trabajaran con precisión y suavidad. Con sol, 8 grados de temperatura y mucho viento el Kona Hybrid aceleró de 0 a 100 km/h en 10,4 segundos, 8 décimas menos que el dato homologado por la marca. En el segundo Correvit, realizado con 10.000 km y mucho menos viento, las prestaciones han mejorado notablemente, sobre todo los datos de recuperación.

DESDE EL PUNTO DE VISTA DEL PROFESIONAL

Como ya ocurrió en el Hyundai Ioniq Plug-in Hybrid al que le hicimos nada menos que 50.000 kilómetros, nuestro mecánico de cabecera, Jose María Moreno, ha comprobado en un primer análisis del Kona Hybrid que la calidad de los materiales y la distribución de las partes

mecánicas por los bajos del vehículo están especialmente cuidadas, con los cables de alta tensión perfectamente señalizados, su estanqueidad asegurada y su aislamiento cubierto ante cualquier amenaza del exterior. La batería de 1,56 kWh tiene una gran capacidad de carga y descarga, con

lo que favorece la conducción en modo EV y el almacenamiento de energía gracias al frenado regenerativo. Además, al situarse la batería bajo los asientos se ha conseguido mantener un centro de gravedad bajo, mejorando la agilidad y la diversión al volante. El sistema de audio, vídeo y na-

vegador incluye una suscripción gratuita de 5 años a los servicios LIVE de Hyundai. Gracias a ello se puede acceder a información en tiempo real sobre gasolineras, precios de combustible, tráfico, meteorología, puntos de interés, aparcamientos públicos y concesionarios Hyundai.



◀ En una primera inspección el mecánico de Motor 16 analiza y toma mediciones de los mecanismos más proclives a desgaste. Como otros modelos de la marca, el Kona Hybrid está hecho a conciencia.



▲ La tecnología híbrida del Kona se ha diseñado bajo el paraguas de la estrategia Blue-Drive de Hyundai. Y tiene etiqueta ECO.

brid. Nuestro compañero Julián, por ejemplo, escribe en el cuaderno de bitácora:

«Mucho bien le hace la llegada de esta mecánica híbrida al Hyundai Kona. Y no sólo lo decimos por la obtención de la tan preciada etiqueta 'ECO'. Esta mecánica híbrida le procura muy buenas prestaciones, además de un sensacional

agrado de marcha y un consumo más que contenido en la inmensa mayoría de las ocasiones, pues su motor eléctrico mueve de forma exclusiva al Kona en muchas ocasiones, y las letras 'EV' lucen en su cuadro con frecuencia.

En ciudad no se le puede reprochar nada, lo mismo que sucede en recorrido extraur-

bano. Es realmente agradable, ayudado por un cambio automático de doble embrague —con seis velocidades— que da mil vueltas a los CVT utilizados por la inmensa mayoría de sus rivales. Su lado menos 'eco' lo presenta al viajar por carretera, pues el motor térmico casi siempre va trabajando y el consumo se eleva a veces más de lo deseado. Además, los 36 litros que caben en su depósito reducen la autonomía y obligan a parar más de lo deseado en un viaje largo».

Y Santiago Casero también opina: «La primera impresión cuando te subes al coche es la de un vehículo cómodo, donde todo está en su sitio y en el que con ajustar dos cosas ya te sientes a gusto. La posición de conducción, muy regulable tanto en asiento como en posición del volante, te permite tener todo a mano sin necesidad de estirarte para alcanzar todos los botones.

El espacio interior es correc-

to, tanto en la parte delantera como en la trasera, aunque es en cuestión de maletero donde se queda algo corto. No dispone de huecos o hendiduras laterales que proporcionen algo más de margen a la hora de introducir objetos largos a lo ancho, por lo que al ir un día de caza, los rifles y escopetas apenas entran, teniendo incluso que llevar una de las escopetas en el asiento trasero.

En cuanto al consumo, es cierto que si circulas en el modo ECO, la mayor parte de los trayectos urbanos los haces en modo eléctrico, por lo que te ahorras el gastar gasolina en muchos de los movimientos diarios que hace la mayor parte de la población. Además, dispone de modo Sport, que nos ayudará a cargar de una manera muy rápida la batería ya que utiliza las frenadas y la mayor retención de las marchas para generar energía».

Alcanzados ya los 10.000 kilómetros, seguimos...

Cuadra por redondo

A Skoda le ha salido redondo su nuevo crossover urbano, que gracias a la calidad, amplitud y funcionalidad de su carrocería de 4,24 metros se convierte, incluso, en razonable alternativa a modelos SUV algo mayores, como el Nissan Qashqai, el Seat Ateca o el propio Skoda Karoq. Y si asociamos el completo acabado Sport –exclusivo para España– con el motor de gasolina 1.5 TSI de 150 caballos y el cambio DSG, el resultado final se hace merecedor de un sobresaliente.



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

Otro SUV del fabricante checo y otro modelo cuyo nombre empieza por 'k' y termina en 'q'. Kodiaq, Karoq... y ahora el Kamiq, que ocupa la parte baja en la gama crossover de Skoda, donde luchará frente a Citroën C3 Aircross, Hyundai Kona, Peugeot 2008 o Renault Captur, y también con 'parientes' del grupo con los que comparte la plataforma MQB-A0. Nos referimos al Seat Arona y al Volkswagen T-Cross, ligera-

mente más pequeños ambos –4,14 y 4,11 metros, respectivamente– porque el Kamiq se estira hasta unos interesantes 4,24 metros gracias a una distancia entre ejes algo mayor: 2.651 milímetros, frente a los 2.566 del Arona o los 2.563 del T-Cross. De hecho, la del Skoda Karoq –hermano mediano de nuestro protagonista– se queda en 2.638 milímetros. ¿Demasiado técnico empezar hablando de la batalla? Podría parecerlo, pero es que de ahí deriva buena parte del atractivo del Kamiq, que

con una carrocería compacta propone una amplitud digna de vehículos más grandes –sobre todo en la segunda fila–, lo que le habilita como alternativa para la familia. Y de ahí que para esta primera prueba hayamos elegido una versión ambiciosa técnicamente, con 150 caballos y cambio DSG, que se lleve tan bien con la ciudad y las compras del 'hiper' como con los viajes por carretera en vacaciones o, llegado el caso, con un puerto de montaña atacado a buen ritmo. Te acercas al Kamiq y lo ves

un poco bajo –sólo mide 1,53 metros de altura–; pero eso no aparece inconvenientes porque la distancia libre al suelo es generosa –188 milímetros– y, sobre todo, los diseñadores han logrado un habitáculo amplio. Brillantes las cotas de altura al techo –100,5 centímetros delante y 96 detrás– y estupenda también la anchura –139 centímetros útiles delante y 130 detrás–, aunque lo que más sorprende es el hueco para las piernas en la segunda fila: con un conductor de 1,75 al volante, más de 70 centíme-

tros de distancia entre respaldos. De hecho, cuatro adultos de talla nórdica viajarán más cómodos en el Kamiq que en ninguno de sus rivales. Incluso cabrá bien un quinto ocupante, aunque con la molestia del

túnel central, voluminoso y sin sentido pues nunca habrá versiones de tracción total. Y las sorpresas positivas del interior no acaban ahí, porque el SUV checo presume también de detalles refinados, ya

sean de serie –salidas de aireación posteriores– u opcionales –apoyabrazos central trasero–. Por no hablar de su excelente acabado general, con materiales de alta calidad –mucho plástico mullido–, sensación

de robustez y ausencia de defectos de terminación. Y no es que parezca mejor resuelto en ese punto que sus 'primos' Arona y T-Cross, sino que transmite mayor impresión de calidad que el Volkswagen T-Roc, bas-



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Tras analizar todo lo que llegó en 2019 al mercado, pongo al Skoda Kamiq dentro de mi podio personal: un SUV con el tamaño justo –ni grande ni pequeño–, muy amplio para viajar y con buen maletero, con un acabado superior al de los Seat y Volkswagen comparables... Uno de esos modelos que apetece recomendar.

PRECIO		26.440 €		NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 116 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		+	NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		Amplitud y funcionalidad. Calidad y confort. Motor y cambio. Prestaciones y consumo. Depósito grande. Equipamiento y opciones.	Banqueta posterior no corredera. Varias funciones de climatización sólo en pantalla. Túnel central. Sin ayudas para uso 'off road'.
	ACABADO	*****			
	PRESTACIONES	*****			
	CONFORT	*****			
	SEGURIDAD	*****			
	CONSUMO	*****			
	PRECIO	*****			



▲ Maletero de buen tamaño –en la media del segmento– y rueda de repuesto de emergencia. El acabado Sport incluye de serie techo panorámico y asientos deportivos.



▲▲ Convince plenamente el Kamiq por amplitud –enorme cota para piernas detrás– y calidad general. Y hay salidas de aireación en las plazas posteriores, aunque el túnel central es grande y estorba un poco.



▲ La pantalla central multifunción es muy intuitiva. El navegador se paga aparte.

tante más caro y que abusa de plásticos duros. Eso es válido para los acabados Ambition o Style del Kamiq, y por supuesto para el Sport aquí probado, un nivel de equipamiento creado ex profeso para España que refuerza la dotación y acentúa la estética deportiva: llantas de 18 pulgadas, barras plateadas longitudinales y techo panorámico de cristal, molduras cromadas en las ventanillas, cristales sobretintados, ópticas traseras LED con intermitentes dinámicos... Sólo unos ejemplos dentro de un equipo satisfactorio –ver página 38–, que el cliente puede aumentar a voluntad con una lista de opciones larga –con-

viene repasarla porque hay elementos muy interesantes– y de precios aquilatados. En cuanto al maletero, sus 400 litros no deslumbran –el Arona anuncia eso y el C3 Aircross parte de 410– pero van en la línea de lo que muchas parejas o pequeñas familias demandan en sus viajes. Además, el respaldo posterior se abate por partes asimétricas –con dos plazas en uso el volumen de carga crece a 1.395 litros– y hay extras tan funcionales como portón automatizado, asiento del copiloto abatible, alfombrilla reversible o red divisoria. En esto nadie hace sombra a Skoda y sus inteligentes remedios 'Simply

Clever'. Si se ofreciera banqueta trasera corredera la nota sería ya de matrícula de honor. Pero es que todas las aptitudes del Kamiq 'a coche parado' se combinan con una actitud dinámica también convincente. Los Skoda son modelos con un buen equilibrio entre confort y comportamiento, y el Kamiq es otro ejemplo de ello. La firma checa suele apostar por unas suspensiones de serie que tienden a suaves, quizás adecuadas para las versiones 1.0 TSI de 95 y 115 CV o para el diésel 1.6 TDI de 115 CV, pero no tanto con el 1.5 TSI de 150 CV bajo el capó, pues ya procura prestaciones de cierto nivel. De ahí que nos parezca

buena idea invertir 420 euros –nuestra unidad la equipaba– en la amortiguación Sport Chassis Control, que en su tarado más firme –se selecciona con el Drive Mode, de serie– contiene mejor los movimientos de carrocería en curvas y frenadas, por más que la diferencia entre circular en Normal o hacerlo en Sport no sea muy apreciable –es más evidente por el tacto de dirección y, sobre todo, por sensibilidad del acelerador–. Pero de partida ya vamos 15 milímetros más pegados al suelo, y eso ayuda a serpentear por vías reviradas. Dicho eso, no parece una opción tan lógica si pensamos circular por caminos.

A una estabilidad más que correcta, respaldada por los adecuados 215/45 R18 de esta versión –205/60 R16 en el Ambition y 205/55 R17 en el

Style–, se asocia una dirección precisa y con sólo 2,7 vueltas de volante, o unos frenos que cumplen bien su labor, aunque sin batir récords de poten-

cia en 'clavadas' al límite. Pero el conjunto del chasis, sin una deportividad extrema, sí está a la altura de lo que demanda una mecánica con genio, pues

los 150 CV llegan a 5.000 vueltas, el par máximo está disponible desde sólo 1.500 rpm y podremos ir 'alegres' con ayuda de la rápida caja DSG: siete marchas, modo deportivo y levas en el volante. De hecho, acelera en la práctica incluso mejor de lo anunciado y solventa los adelantamientos con gran rapidez: de 80 a 120 km/h en 5,6 segundos. Y sin gastar nunca demasiado –el sistema de desactivación de cilindros se muestra eficiente–, pues le hemos medido 7,0 l/100 km de promedio real, y eso es poco para un SUV, pues para hallar medias más bajas en nuestro test habitual hay que buscar híbridos o diésel.



15 MILÍMETROS MÁS BAJO VA EL KAMIQ CON LA AMORTIGUACIÓN REGULABLE OPCIONAL, QUE PERMITE ELEGIR ENTRE DOS GRADOS DE FIRMEZA –NORMAL Y SPORT–, QUE DIFIEREN MENOS DE LO ESPERADO MODERNO Y DE CALIDAD INSTRUMENTACIÓN DIGITAL Y PANTALLA TÁCTIL DE 8 PULGADAS SON DE SERIE



▲ La instrumentación Virtual Cockpit permite configurar el diseño de la parte central, pero los relojes de ambos extremos permanecen fijos.

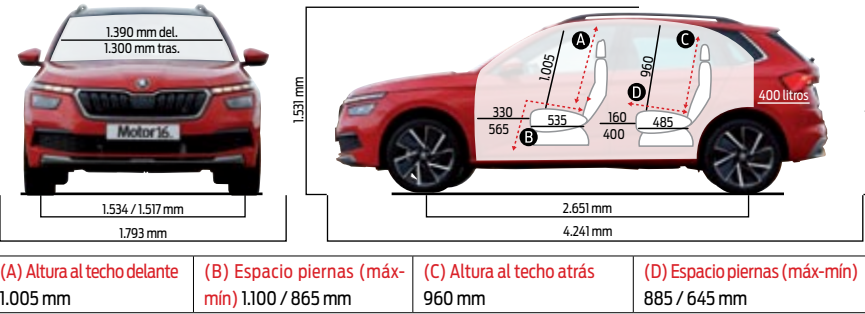
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.6 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4 en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.498
Alimentación	Iny. dir. por conducto común. Turbo variable. Intercooler. Cilindros desactivables ACT.
Potencia máxima (CV/rpm)	150 / 5.000-6.000
Par máximo (mkg/rpm)	25,5 / 1.500-3.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	53,3
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Disco ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera:	Semi-independiente de rueda tirada con elemento torsional, con muelles y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	215/45 R18
Marca	GoodYear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.277
Capacidad del depósito (l)	50
Relación peso/potencia (kg/cv)	8,51
Coefficiente aerodinámico Cx	0,324



MEDIDAS



EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables	▲		
Sensor de oscuridad	▲		
Sensor de lluvia			▶
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Navegador			▶
Asientos delanteros calefactados			▶
Asiento conductor eléctrico			▶
Tapicería de cuero/Suedia			▶
Techo acristalado panorámico	▲		
Faros antiniebla delanteros	▲		
Faros Full LED			▶
Climatizador automático bizona	▲		
Amortiguación ajustable			▶
Selector modos de conducción	▲		
SEGURIDAD			
Airbag frontales delanteros	▲		
Airbag rodilla conductor			▶
Airbag laterales delanteros	▲		
Airbag laterales traseros			▶
Airbag de cortina del./tras.	▲		
Alerta cambio involuntario carril	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta colisión y frenada activa	▲		
Control de ángulos muertos			▶
Asistente de salida en pendiente	▲		
Detector de fatiga			▶
Control de cruceo Tempomat	▲		
Control de cruceo adaptativo ACC			▶
Cámara de visión trasera	▲		
Retrovisores exteriores fotosensibles			▶
Sensor de parking delantero			▶
Sensor de parking trasero	▲		
Rueda de repuesto			▶
Llamada de emergencia eCall	▲		

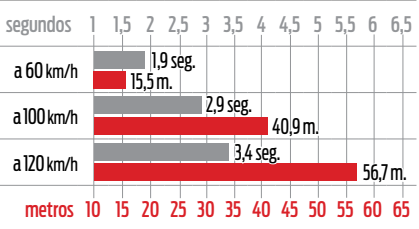
PRINCIPALES OPCIONES

Pintura metalizada: 490. Pintura Rojo Velvet: 805. Airbag rodilla conductor: 210. Airbag laterales traseros: 450. Park Pilot: 630. Side Assist: 445. Control cruceo adaptativo: 410. Detector fatiga: 40. Pack Full LED: 750. Parabrisas calefactado: 195. Navegador Amundsen: 760. Portón trasero eléctrico: 365. Apoyabrazos central trasero: 115. Asiento conductor eléctrico: 450. Asientos delanteros calefactados: 225. Asientos delanteros y traseros calefactados: 466. Asiento acompañante abatible: 90. Amortiguación Sport Chassis Control: 420. Rueda repuesto emergencia: 105.

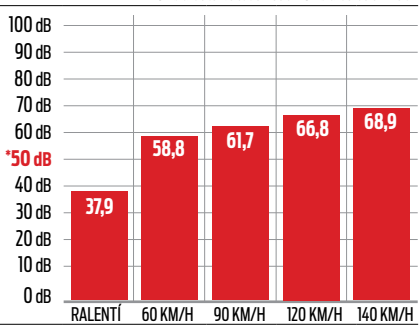
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	212 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,0
De 0 a 50 km/h	3,2
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,3 (8,4)
Recorriendo (metros)	133
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	27,2
De 80 a 120 km/h en D	5,6
Recorriendo (metros)	158
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	7,6
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,8
Conducción dinámica	9,7
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,1
A 140 km/h de cruceo	7,9
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,0
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	714
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	6,4 / 4,3
Ciclo mixto (NEDC)	5,1
Ciclo mixto (WLTP)	6,5

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	SKODA KAMIQ 1.5 TSI 150 AMBITION DSG	CITROËN C3 AIRCROSS 1.2 PURETECH 130 EAT6 SHINE	MITSUBISHI ASX 200 MPI CVT MOTION	RENAULT CAPTUR 1.3 TCE INTENS EDC
Precio	24.840 euros (22.450 con dto.)	23.500 euros (22.600 con dto.)	27.700 euros (23.100 con dto.)	22.240 euros (21.145 con dto.)
Cilindrada	1.498 cc	1.199 cc	1.998 cc	1.333 cc
Potencia	150 CV / 5.000-6.000 rpm	130 CV / 5.500 rpm	150 CV / 6.000 rpm	130 CV / 5.000 rpm
Par máximo	25,5 mkg / 1.500-3.500 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	19,9 mkg / 4.200 rpm	24,5 mkg / 1.600 rpm
Cambio	Aut. doble embrague, 7 vel.	Automático, 6 velocidades	Automático, de variador continuo	Aut. doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Consumos	5,1 / 6,5 l/100 km (NEDC / WLTP)	5,0 / 6,6 l/100 km (NEDC / WLTP)	6,8 / 7,8 l/100 km (NEDC / WLTP)	5,6 / 6,2 l/100 km (NEDC / WLTP)
Emisiones	116 g/km CO2 (NEDC)	115 g/km CO2 (NEDC)	156 g/km CO2 (NEDC)	124 g/km CO2 (NEDC)
Autonomía	769 kilómetros (WLTP)	681 kilómetros (WLTP)	807 kilómetros (WLTP)	774 kilómetros (WLTP)
Vel. máxima	212 km/h	195 km/h	190 km/h	193 km/h
0 a 100 km/h	8,4 segundos	9,2 segundos	11,7 segundos	9,6 segundos
Maletero	400 / 1.395 litros	410-520 / 1.289 litros	406 / 1.183 litros	377-455 / 1.275 litros
Dimensiones	4.241 / 1.793 / 1.531 mm	4.154 / 1.756 / 1.597 mm	4.365 / 1.810 / 1.640 mm	4.227 / 1.797 / 1.576 mm
Batalla	2.651 mm	2.604 mm	2.670 mm	2.639 mm
Altura libre	188 mm	175 mm	190 mm	170 mm
Depósito comb.	50 litros	45 litros	63 litros	48 litros
Peso	1.277 kilos	1.280 kilos	1.480 kilos	1.334 kilos
A favor	A nuestro juicio, se convierte en una de las referencias de la clase por su amplitud, maletero y funcionalidad, y por ofrecer un nivel de calidad que no envidia al de los pequeños premium. Consumo bajo, buenas prestaciones y equipamiento rico.	Es el más compacto de los cuatro, y eso ayuda en ciudad. Y esto no le resta practicidad, pues tiene un interior amplio y, sobre todo, un gran maletero: 410 litros con la banqueta en posición normal y 520 adelantándola. Agrado general, buenas prestaciones y bajo precio.	Renovado recientemente, el ASX es algo más grande que el Kamiq pero figura entre sus rivales, pues la versión básica Motion se queda, con descuento, en 23.100 euros. Es el más 'campero' por su distancia al suelo, y tiene un depósito enorme: 63 litros. Muy probado.	Será un competidor de cuidado para el Kamiq, pues el nuevo Captur, que ha crecido, tiene banqueta trasera corredera, de modo que el maletero oscila entre 377 y 455 litros. Y el moderno motor 1.3 –origen Mercedes-Benz– ajusta su consumo. Precio bajo.
En contra	Incluso la versión básica Ambition tiene un precio algo elevado con este motor respecto a sus rivales, pero con descuentos ronda los 22.500 euros y eso le pone más a tiro. Túnel central voluminoso y banqueta trasera no corredera.	La combinación del tricilíndrico de 130 CV con el cambio EAT6 sólo se ofrece con el acabado superior Shine. La distancia libre al suelo es justa, el consumo es más sensible al tipo de uso y la autonomía en viajes no es grande. Calidad de los plásticos.	Es más veterano que sus tres rivales, y eso se nota en su peso, muy elevado. Unido a un motor sin turbo –es un 2.0 atmosférico con el par máximo a 4.200 rpm–, el resultado son peores prestaciones y gasto alto. Cambio de variador.	El cambio EDC es algo más lento que el DSG del Skoda, y los 20 CV menos de potencia se notan en las prestaciones, mas justas que en el Kamiq. La altura libre al suelo es muy justa, lo que afecta a la capacidad 'off road' del francés.

EL DETALLE

CHASIS ELEVADO 60 euros muy útiles

A falta de versiones con tracción específicos para la utilización 'off road' como el control de descensos o un sistema anti-patinamiento optimizado, una de las opciones más interesantes del Kamiq si pensamos circular fuera del asfalto o con nieve es el denominador 'Chasis Elevado', que cuesta 60 euros y aumenta 15 milímetros la distancia libre al suelo respecto a los 188 de serie, además de incorporar protecciones adicionales para el motor y la caja de cambios, y proteger mejor los bajos de carrocería contra las piedras proyectadas por las ruedas.

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste uso: 0,14 euros/km. Coste financiero: 0,54 euros/km. Coste km total: 0,68 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 267,94 euros/año. Seguro a todo riesgo: 389,61 euros/año con franquicia de 240 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 COMPRADOR

SKODA

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

59 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Dos años sin límite de kilometraje

www.skoda.es

PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 31.090 EUROS

Prácticamente todo

Es imposible que un coche nos lo dé todo, pero algunos se acercan bastante a ese objetivo ideal. El Passat GTE, con su mecánica híbrida enchufable –de batería ahora con más autonomía–, es buen ejemplo, pues permite disfrutar de un eléctrico sin emisiones a diario y de un cómodo coche para viajar en familia por carretera, sobre todo con esta práctica y bien equipada versión Variant.

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

Volkswagen acaba de renovar el Passat, y aunque las modificaciones estéticas son de detalle tanto fuera como dentro, sí hay importantes mejoras en cuestión de tecnología, especialmente en la oferta de asistentes de conducción o de conectividad, lo que le convierte en una de las berlinas más avanzadas del momento. Bien es cierto que la mayoría de los sistemas innovadores se apagan aparte, pero el usuario puede disponer de lo último en seguridad a precios razonables si opta por dos paquetes: Hola Seguridad, que cuesta 1.665 euros e incluye aparcamiento asistido, asistente de cambio de carril Side Assist,

asistente de salida del aparcamiento, asistente manos libres para atascos, Emergency Assist y seguridad proactiva de los ocupantes, y Hola Tecnología, ya por 3.100 euros y con faros Matrix LED con Dynamic Light Assist, Head-up Display, portón eléctrico, cubierta del maletero automatizada o pilotos traseros LED con intermitentes dinámicos. En cualquier caso, para la versión GTE probada la marca alemana reserva una dotación de serie algo más completa, pues lleva instrumentación configurable Volkswagen Digital Cockpit –muestra incluso el mapa de navegación– y

el sistema multimedia más completo –el Discover Pro con pantalla de 9,2 pulgadas–, así como llantas de 18 pulgadas con unos neumáticos 235/45 que, a nuestro juicio, son excesivos para un coche de planteamiento ecológico. Por ejemplo, las versiones básicas del Skoda Superb iV –comparte la arquitectura 'plug-in hybrid' con el Passat GTE– llevan unos 215/55 R17 más racionales. Y la mecánica de esta variante GTE también evoluciona algo en relación a la anterior. No en cuestión de

motores, pues conserva el 1.4 TSI de gasolina de 156 CV que asocia a uno eléctrico de 116 CV para totalizar 218 CV de potencia y 40,8 mkg de par, pero sí cambia la batería de iones de litio, pues la de 9,9 kWh –8,7 útiles– y 26 Ah usada antes cede el sitio a una de 13,0 kWh –útiles son sólo 10,4– y 37 Ah, lo que amplía la autonomía en modo eléctrico. Alguien podría pensar también en aumento de peso, pero nuestro protagonista sólo arroja sobre la báscula 8 kilos más que su antecesor: 1.760,

La tapa camuflada en la parrilla frontal da acceso a la entrada eléctrica. Según el tipo de toma usado, la recarga durará entre y 6 horas y 15 minutos –a 2,3 kW– y 4 horas –a 3,6 kW–.



LAS CIFRAS	
(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)	
MOTOR	1.4 TSI E-POWER
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.395
Alimentación	Inyección directa de gasolina, con turbo e intercooler
Potencia máxima/rpm	156 CV / 5.000-6.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.500
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	85 kW (116 CV)
Par máximo/rpm	33,7 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	54 km
BATERÍA	
Tipo - Capacidad	Iones de litio - 13,0 kWh (10,4 útiles)
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / Par max.	218 CV / 40,8 mkg
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 6 velocidades
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,75
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
Trasera: Independiente de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora	
RUEDAS	
Neumáticos - Marca - Llantas	235/45 R18 - Pirelli - 8,0x18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.760
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.773 / 1.832 / 1.521
Capacidad maletero / depósito (l)	483 - 1.613 / 50
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	222 KM/H
ACCELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	15,6
De 0 a 50 km/h	3,5
De 0 a 100 km/h (oficial)	7,6 (7,6)
Recorriendo (metros)	110
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	13,2
1.000 m desde 40 km/h en D	25,4
De 80 a 120 km/h en D	4,4
Recorriendo (metros)	122
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%
CONSUMOS	
EN CIUDAD	l/100 km
A 22,1 km/h de promedio	-
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	-
En conducción dinámica	-
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	-
A 140 km/h de cruce	-
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,5
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	909
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo combinado	1,4 l/100 km
Ciclo combinado	16,7 kWh/100 km

PRECIO		49.845 €		NUESTRA VALORACIÓN		
 EMISIONES DE CO ₂ : 35 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA		DEBE MEJORAR	
	COMPORTAMIENTO	*****		Etiqueta '0 Emisiones'. Funcionamiento eléctrico o convencional. Prestaciones. Comportamiento. Confort. Calidad y equipamiento.		
	ACABADO	*****				
	PRESTACIONES	*****				
	CONFORT	*****				
	SEGURIDAD	*****				
	CONSUMO	*****				
	PRECIO	*****				
						Autonomía real eléctrica algo justa. Consumo medio sólo correcto. Pérdida de maletero. Neumáticos demasiado anchos. Precio.

que no son pocos si pensamos en los 1.560 de un Passat Variant con motor diésel 2.0 TDI de 190 CV y caja DSG7. Esa abultada masa no pasa factura a las prestaciones, pues el Passat híbrido enchufable hace honor a las deportivas siglas 'GTE' porque anda más que bien. En la práctica cumple al dedillo los 7,6 segundos que anuncia para la aceleración de 0 a 100 km/h, y le bastan 4,4 segundos –mejor registro que algunos deportivos– para recuperar de 80 a 120 km/h, lo que asegura adelantamientos fugaces. Y es que nos beneficiamos de lo que podríamos llamar 'doble turbo': el turbo del motor de gasolina, que por sí mismo determina que el par máximo empiece a sólo 1.500 vueltas,



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

La reedición del Passat GTE equipa una batería de más capacidad que alarga un poquito la autonomía, más justa en la práctica de lo esperado. Puede que no sea el 'plug-in hybrid' más eficiente, pero si valoramos todo lo que nos ofrece, etiqueta '0 Emisiones' incluida, dan ganas de firmar el pedido en el concesionario.

y el aporte del motor eléctrico. Motor, por cierto, que está siempre presente de uno u otro modo con independencia del programa de conduc-





◀▶ Bajo el suelo del maletero hay un doble fondo idóneo para guardar los cables de recarga.



◀▶▶ Frente al Passat Variant normal, el GTE pierde 167 litros de volumen de maletero por la batería. Pero el habitáculo no cede ni un milímetro: es amplio y cinco adultos viajan bien... a pesar del abultado túnel central.



NOBLE Y SEGURO
EL PESO EXTRA SE NOTA MÁS POR SENSACIONES QUE POR PÉRDIDA DE EFICACIA. EL PASSAT GTE ES ESTABLE, AUNQUE EL TACTO DEL PEDAL DE FRENO NO GUSTÓ A NADIE MUY BIEN DOTADO EL PASSAT 'PLUG IN' ESTÁ MÁS EQUIPADO DE SERIE, PUES INCLUYE EL SISTEMA MULTIMEDIA 'DISCOVER PRO' CON PANTALLA DE 9,2 PULGADAS



▲ El cuadro de mandos Volkswagen Digital Cockpit, de serie, permite escoger entre varios diseños de instrumentación.

▼ Podemos elegir entre tres programas de conducción básicos: e-Mode –funciona en eléctrico–, Hybrid y GTE.



ción elegido: e-Mode –solo eléctrico si hay carga de batería suficiente–, Hybrid –combina ambos propulsores para lograr la máxima eficiencia– y GTE –el motor eléctrico actúa como una función 'boost' que aviva las reacciones al acelerar–. Y aunque parezca que sólo hay tres modos, en realidad –cuesta encontrarlos– son más, pues en Hybrid podemos optar por las funciones Battery Hold –mantiene la carga de la batería en el nivel que tenga– y Battery Charge –recarga la batería en marcha, e incluso podemos elegir el nivel de carga que deseamos alcanzar–.

Al disfrutar de una batería mayor, ahora se anuncian 54 kilómetros de alcance WLTP

–la marca afirma que serían unos 70 bajo el ciclo NEDC precedente–; pero de nuestra experiencia se desprenden conclusiones menos optimistas, pues partiendo con la batería cargada a tope y circulando con electricidad lo normal es cubrir, en función del ritmo y el tipo de uso, de 35 a 45 kilómetros. Sólo. Y es que en ciudad le hemos medido 27,2 kWh/100 km de gasto, mientras que en autovía, a velocidad legal, consume 23,7 kWh/100 km. Es muchísimo más de lo que necesita un eléctrico puro, pues al e-Golf –motor de 136 CV– le medimos en su día 11,3 kWh/100 km en ciudad y 17,1 en autovía.

Será justo aclarar que un

híbrido enchufable siempre gasta bastante en conducción exclusivamente eléctrica, y que su razón de ser está

más en la polivalencia de uso: puede ser usado como eléctrico pero también como vehículo convencional de gasolina.



▲ El GTE equipa de serie llantas de 18 pulgadas, y se beneficia de los pequeños cambios estéticos introducidos hace poco en la gama Passat.

La homologación habla de 1,4 l/100 km de media, pero en la práctica todo dependerá del recorrido o de si recargamos la

batería con frecuencia. Porque el gasto medio puede ser de 0 litros de gasolina –uso sólo eléctrico– o, circulando siem-

pre con la batería descargada, de 7,9 l/100 km –es nuestra medición–. Mejor será considerar un promedio real de 5,5 l/100 km, que es lo que consumió nuestro protagonista en un recorrido mixto ciudad-carretera-autovía de 100 kilómetros –a buen ritmo– partiendo con la batería a tope. Y habrá quien piense que para eso mejor adquirir un Passat diésel –con la versión 2.0 TDI de 190 CV ahorraríamos más de 6.000 euros–, pero el Passat GTE disfruta de una etiqueta '0 Emisiones' que hoy por hoy da muchas satisfacciones en la gran ciudad. Entre ellas, poder circular sin emitir gases.

Sea como fuere, conviene recordar también que el GTE

pierde maletero respecto a los Passat Variant normales –pasa de 650 a 483 litros– por la presencia de la batería bajo la zona de carga, o que el agrado de conducción se ve algo comprometido, pues el peso extra genera más sensación de inercia en curvas y rotondas –por más que el coche siga yendo por su sitio, incluso al límite–, y el tacto del pedal de freno es peor, ya que debemos pisar el pedal con más fuerza al actuar poco en la primera parte de su recorrido. En cualquier caso, las distancias de detención son correctas –56,4 metros a 120 km/h– y acabaremos moviéndonos a buen ritmo con absoluta seguridad y, muy importante, gastando lo justo.

► SUS RIVALES



MITSUBISHI OUTLANDER PHEV MOTION 230 CV
Pionero en su clase, está dotado de un motor de gasolina de 135 CV y dos eléctricos, de 82 y 95 CV. Tiene tracción total y arranca en 34.345 euros con descuentos.

Precio **45.800 €**
Maletero **498 l.**
Consumo **2,0 l/100km**
0 a 100 km/h **10,5 seg.**



PEUGEOT 508 SW HYBRID ALLURE 225 CV
No pierde maletero, pues la batería va debajo de la banqueta trasera, y anuncia el gasto más bajo. Asocia un 1.6 Turbo de gasolina con 180 CV y un motor eléctrico de 109 CV.

Precio **40.150 €**
Maletero **530 l.**
Consumo **1,3 l/100km**
0 a 100 km/h **8,2 seg.**



SKODA SUPERB COMBI IV TSI PHEV AMBITION 218 CV
Parte de unos 36.100 euros con el descuento y comparte mecánica con el Passat GTE. Su maletero es algo mayor, y en prestaciones o consumo andan a la par.

Precio **40.500 €**
Maletero **510 l.**
Consumo **1,5 l/100km**
0 a 100 km/h **7,8 seg.**

Aventurero con estilo

Volvo se ha convertido en una experta a la hora de convertir aburridas berlinas de carrocería familiar en sugestivos crossover de estética aventurera que entran por lo ojos. Manteniendo, eso sí, las ventajas tradicionales de la marca sueca, como comodidad, seguridad y versatilidad. Y el nuevo V60 Cross Country es uno de los mejores exponentes de esta transformación.

LA CLAVE

amas@motor16.com

Genial el estilo y la imagen de familia que ha adoptado Volvo, porque en este caso combina elegancia con el sabor aventurero de las tradicionales versiones Cross Country. Y aunque no tenga el mejor chasis ni el mejor motor, recurre a una combinación muy eficaz que se acompaña, eso sí, del mejor agrado de conducción.

Andrés Mas | amas@motor16.com
Fotos: Bryan Jiménez

Considero que en muchos casos los SUV tienen su razón de ser y su clientela, más allá de modas, tendencias o estilos. Sin embargo, no siempre esos vehículos más voluminosos y

pesados y menos aerodinámicos son necesarios, recomendables o incluso rentables. Sobre todo cuando dentro de la misma marca la gama incluye alternativas más atractivas, con una mejor relación tamaño-habitabilidad, más ligeros y ágiles y con un ma-

yor maletero. Y una clara evidencia de lo afirmado es que frente a un magnífico Volvo XC60 encontramos un excelente V60 Cross Country, un familiar que va bastante más allá de lo que es el tradicional 'tuneado' de aventura para dar el pego sin mucho más

que ofrecer. Y es que a una estética bastante discreta, pero que transmite solidez y anima a salir del asfalto, se le une en este caso un sistema de tracción total muy eficaz, una altura libre al suelo de 21 centímetros –superior a la de muchos SUV más camperos y

suficientes para atreverse con algo más que pistas de arena–, un control de descenso práctico en situaciones delicadas y un modo de conducción específico 'Off road' que adapta el sistema de tracción total a cada situación, modificando además la sensibilidad del ESP y de los controles de tracción. Opcionalmente, y para los que de verdad se vayan a tomar en serio las interesantes posibilidades que el V60 Cross Country pone en bandeja para salir de excursión fuera del asfalto, la marca sueca ofrece una chapa de protección bajo el motor –por

un precio de 455 euros– que previene de los golpes no solo en el cárter sino también en la transmisión y el colector de escape; así como una rueda de repuesto –de serie lleva kit de reparación, poco práctico si se va a salir por el campo– que cuesta 145 euros.

El V60 más atrevido mantiene las constantes vitales que lo han convertido en uno de los familiares más agradables y seguros, tales como el confort de marcha, los asientos más cómodos y eficaces del mercado, la insonorización, la amplitud o la calidad de acabado, con remates pre-

PRECIO		55.210 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO ₂ : 143 g/km (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
	COMPORTAMIENTO	*****		
	ACABADO	*****		
	PRESTACIONES	*****		
	CONFORT	*****		
	SEGURIDAD	*****		
	CONSUMO	*****		
	PRECIO	*****		
			Calidad de acabado. Ergonomía de los asientos. Confort de marcha. Polivalencia. Distancia libre al suelo. Prestaciones.	Precio elevado. Consumo real. Equipamiento algo escaso. Rumorositad en frío. Respuesta a bajo régimen. Plaza central trasera.

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	D4
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.969
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	190 CV / 4.250
Par máximo/rpm	40,8 mkg / 1.750-2.500
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Automática de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	61,4 km/h
DIRECCIÓN Y FRENO	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,3
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN
Delantera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera: Independiente, de paralelogramo deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS	
Neumáticos	235/45 R19
Marca	Pirelli
CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.854
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.784 / 1.850 / 1.499
Capacidad del maletero (l)	529
Capacidad del depósito (l)	60

PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	210 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,4
De 0 a 50 km/h	2,9
De 0 a 100 km/h (oficial)	9,0 (8,2)
Recorriendo (metros)	155
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,8
1.000 m desde 40 km/h en D	28,7
De 80 a 120 km/h en D	6,5
Recorriendo (metros)	183
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	9,0
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,8
En conducción dinámica	11,5
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	7,5
A 140 km/h de cruce	8,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	775
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo mixto (NEDC)	5,1
Ciclo mixto (WLTP)	5,9
Emissiones CO2 (WLTP)	155 g/km





◀ La rueda de repuesto es opcional, por 145 euros. También el 'sujetabolsas' plegable, que forma parte del Pack Versatility Pro, que cuesta 799 euros. Los respaldos traseros se abaten de forma eléctrica. El maletero cubica 529 litros.



◀ ELEGANTE
EL AFILADO CAPÓ Y SU ESTILIZADA SILUETA CONSIGUEN UN DISEÑO QUE CAUTIVA. SIN EMBARGO, SU ÍNDICE CX ES PEOR QUE EL DEL XC60, SU HERMANO SUV TODO EN SU SITIO APORTAR ORIGINALIDAD NO SIGNIFICA PERDER ERGONOMÍA. AUNQUE LA GRAN PANTALLA REQUIERE ALGO DE PRÁCTICA
▼



▲ El V60 Cross Country cuenta con cinco modos de conducción: Eco, Comfort, Dynamic, Off Road e Individual. El cambio automático carece de levas en el volante.



▲ La palanca del cambio automático dispone de modo manual secuencial. Tiene 8 marchas.



▲ El climatizador automático de cuatro zonas, opcional, incluye un panel de control táctil en la parte trasera para que los pasajeros de esas plazas controlen la temperatura. Los asientos son de lo mejorcito del mercado.



cisos, materiales exquisitos y un diseño que logra un ambiente sofisticado y moderno que llama la atención desde el minuto uno. Es cierto que el motor es algo ruidosillo en frío y a muy baja velocidad; sin embargo, en marcha el Cross Country sorprende porque aísla muy bien a los pasajeros del mundanal ruido.

El modelo sueco va equipado con el propulsor D4 de dos litros de cilindrada y 190 caballos de potencia, conocido de sobra en la marca y apoyado por un cambio automático de 8 marchas. Y sin ser el propulsor más redondo y eficiente del mercado lo cierto es que mueve con solvencia las casi dos toneladas del co-

che, de hecho mejor que los XC60 D4 de 190 CV e incluso que los XC60 B4 diésel de 48 voltios y 211 CV, al que le saca una décima en el paso de 0 a 100 km/h. Es verdad que las arrancadas y la respuesta a bajo régimen no parecen corresponderse con la cifra de potencia anunciada, que en prestaciones le superan sus rivales más directos –aunque por poco– y que el consumo real no es el de un mechero; sin embargo, nunca se van a echar de menos más caballos en lo que se refiere a una utilización normal que combine el uso urbano con los traslados interurbanos o los viajes de vacaciones o trabajo. Y a estas alturas vendrá bien un

apunte para todos aquellos que no por comprar un crossover familiar quieren prescindir de esas sensaciones que se logran con una mayor cifra de potencia. Para ellos, Volvo ofrece la opción del Polestar Performance Software, que por 578 euros consigue optimizar el sistema de propulsión para disfrutar de una conducción más emocionante. De hecho, esta reprogramación del software, amparada por la garantía de la marca sueca, permite aumentar la potencia de 190 a 200 caballos; y a menos revoluciones, ya que la potencia máxima se alcanza a 4.000 rpm en vez de a 4.250 rpm. El par máximo también se mejora, pues pa-

sa de 40,8 mkg entre 1.750 y 2.500 rpm a 44,9 mkg entre 1.750 y 2.250 rpm. Por último, el V60 Cross Country con el Polestar Performance Software permite mejorar los datos de aceleración de 0 a 100 km/h de 8,2 a 8,1 segundos, pero sobre todo debería mejorar notablemente el empuje a bajas revoluciones de un motor que justamente carece de esa 'patada' que muchos añoran y de la que carece.

Afortunadamente, al V60 Cross Country no le ha pasado factura su mayor altura libre al suelo –7,5 centímetros más que un V60– ni el peso a la hora de moverse con soltura por cualquier tipo de vía. Todo ello no ha comprometi-

do su dinámica, como si puede llegar a hacerlo al límite en un XC60, con mayor balanceo. El familiar alto de Volvo

mantiene una excelente dinámica por la nobleza con la que traza las curvas, la comodidad que se aprecia incluso en los

asfaltos más deteriorados o el magnífico aplomo que transmite circulando a alta velocidad por autovía o autopista. Pero si hay algo que destaca sobre todo lo demás en el V60 Cross Country D4 AWD es la satisfacción que se siente al conducirlo por su baja sonoridad, la precisión de su chasis, la calidad de acabado y lo fácil que resulta todo.

Fácil, eso sí, después de pagar una factura bastante elevada que no está del todo justificada con el equipamiento de serie. Hay un V60 Cross Country D4 AWD a partir de 52.000 euros, aunque nuestra versión, más equipada, alcanza los 55.000 euros. Por ello no se entiende que no

lleve Full LED, ni cámara de proximidad trasera, ni asiento eléctrico del acompañante, ni acceso y arranque sin llave, ni asientos delanteros calefactables, ni control de distancia de aparcamiento delantero o rueda de repuesto, todo ello opcional con sobreprecio. Y que conste en acta que es un mal generalizado porque los rivales programan listas de equipamiento similares... pero no presentan una factura tan elevada. Volvo es, en cualquier caso, una marca premium exclusiva que también cobra aparte ese plus. Un sobreprecio que podría recuperarse en parte a la hora de vender gracias a un valor residual más elevado que en otros rivales.

► SUS RIVALES



AUDI A4 ALLROAD 40 TDI QUATTRO S TRONIC 190

El Audi es el más rápido y el más corto del grupo. Su relación equipamiento-precio es la menos ventajosa. Es muy cómodo y eficaz, y de los que menos gastan.

Precio	50.250 €
Maletero	495 l.
Consumo	6,4 l/100km
0 a 100 km/h	7,9 seg.



SKODA SUPERB SCOUT 2.0 TDI 190 DSG 4X4

Es el menos pesado de los cuatro y también el más barato y el mejor equipado. Además, tiene el maletero de mayor volumen. El tamaño de este modelo es superior.

Precio	41.070 €
Potencia	660 l.
Consumo	6,6 l/100km
0 a 100 km/h	8,1 seg.



VW PASSAT ALLTRACK 2.0 TDI 190 4 MOTION DSG 7

Calidad Volkswagen para un familiar aventurero dotado de un gran maletero, una excelente pisada y un buen rendimiento. Cambia más rápido que el V60.

Precio	44.670 €
Potencia	639 l.
Consumo	6,4 l/100km
0 a 100 km/h	8,0 seg.

BALANCE DE SINIESTRALIDAD VIAL

2019: el año con menos muertes en carretera



▲ El ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, y el director general de Tráfico, Pere Navarro –ambos en el centro de la imagen– presentaron los datos.

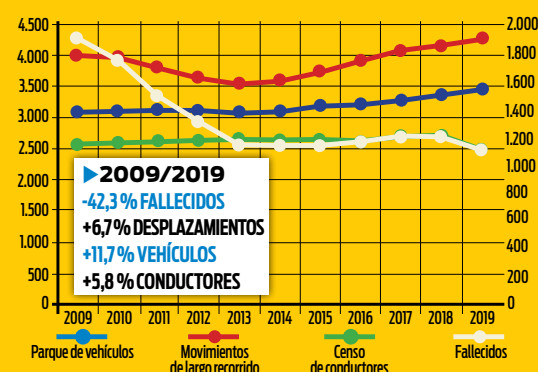
España ha cerrado 2019 con el menor número de víctimas mortales en carretera de la historia. El año finalizó con 1.098 fallecidos, un hito histórico, a pesar de que respecto a 2018 aumentaron un 2,5% los desplazamientos (10,2 millones más), un 2,2% el parque de vehículos (34,5 millones en total) y un 1,3% el censo de conductores, alcanzando los 27,2 millo-

nes. Además, se contabilizaron 37 días con cero muertes y es significativo el descenso de fallecidos en verano (46 menos que el año anterior), lo que ha contribuido a la reducción total de la siniestralidad vial. De hecho, el pasado agosto (98 fallecidos) fue el mes de agosto con menos muertos en accidentes de tráfico de la historia. Además, abril (74

muertos) fue el mes con menos fallecidos desde que se tienen registros y lo mismo ocurre en junio (78 fallecidos), que tiene el menor registro para ese mes de la historia.

Otro dato: descendió un 9,5% el número de víctimas en accidentes producidos en vías convencionales. En total, fallecieron 800 personas, 84 menos que en 2018, algo que se atribuye

MOVIMIENTOS DE LARGO RECORRIDO, PARQUE DE VEHÍCULOS, CENSO DE CONDUCTORES Y FALLECIDOS EN VÍAS INTERURBANAS DESDE 2009 A 2019



a la reducción de la velocidad en este tipo de vías el año pasado a 90 km/h. Pese a todo, el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, señaló durante la presentación de los datos que estas carreteras siguen siendo las más peligrosas, ya que en ellas se registran el 73% de los fallecidos.

Hasta la fecha, 2015 (con 1.131 muertes) era el año con menos fallecidos en accidentes. Cifra que ha sufrido un descenso este 2019, en el que bajaron un 6,7% el número de accidentes (72 menos que en 2018), un 7,6% los fallecidos (-90) y un 3,8% los heridos graves (-174).

Según el ministro del Interior, «estos datos parecen indicar que se está consolidando el cambio de

tendencia que se inició el pasado año, en el que por primera vez y después de cuatro años de aumento de fallecidos, hubo una ligera disminución de un 0,8%. Las 1.098 muertes son inaceptables para nuestra sociedad, pero los datos nos animan a seguir trabajando, porque sabemos que los accidentes son evitables», explicó.

La salida de la vía sigue siendo el tipo de accidente más común (39% de fallecidos). Le siguen las colisiones frontales (23%), colisión fronto-lateral (12%), el atropello a peatón (11%) y la colisión trasera (9%), porcentajes que se mantienen estables respecto a 2018.

La franja de edad con más muertes es la de 45

a 54 años, con el 20% (221 fallecidos), seguida de la de los mayores de 65 años, con el 19% de los fallecidos (210). Los muertos entre 15 y 24 años suponen el 10% del total, cifra que ha bajado un 15% respecto a 2009.

Por usuarios de la vía, suben los fallecimientos entre motoristas (264 muertes, 47 más que en 2018) y ciclistas (40 fallecidos, 4 más que el año anterior), lo que parece confirmar la tendencia de que en los últimos años aumentan los usuarios vulnerables fallecidos y se reducen las muertes entre los vehículos de cuatro ruedas. En 2019, el 46% de los muertos viajaban en coche; ese porcentaje hace diez años era del 55%. En cambio, los vulnerables han supuesto el 40% de los fallecidos, mientras que en 2009 eran el 30%.

Además, todavía falta concienciación en el uso de los accesorios de seguridad. El 20% de los fallecidos en turismos y furgonetas (116) no llevaba abrochado el cinturón de seguridad, y de los 264 fallecidos en motocicleta, 11 no llevaban casco; tampoco lo usaban 16 de los 40 ciclistas muertos. La DGT recuerda que, en el caso del cinturón, el 50% de las víctimas podían haberse salvado de haberlo utilizado.



'BEST IN CLASS' 2019 DE EURO NCAP

Los modelos más seguros del año

Euro NCAP, el programa europeo de evaluación de automóviles, examinó el año pasado la seguridad de 55 nuevos modelos, constatando un nivel excelente, ya que 41 de ellos obtuvieron la máxima puntuación de cinco estrellas. Según explican, esto hace de 2019 «uno de los años más relevantes de la historia» desde que comenzaron a realizar las pruebas de seguridad en el mercado europeo. Para determinar el mejor de cada categoría se suman las puntuaciones en cada una de las cuatro áreas de evaluación: ocupante adulto, ocupante infantil, peatones y asistencia a la seguridad.

Mercedes-Benz, Tesla, BMW, Subaru, Audi y Renault fueron las marcas que lograron el título de «best in class» (el mejor de su categoría) para algunos de sus modelos en materia de seguridad. En concreto, Mercedes-Benz recuperó su corona en la categoría de coches familiares pequeños. El CLA logró más del 90 por ciento de los puntos en tres de las cuatro áreas de seguridad analizadas y obtuvo, además, la mejor calificación general del año. Además, la marca lanzó cinco vehículos más en 2019, todos con puntuación de cinco estrellas y una excelente protección contra accidentes y un gran equipamiento en tecnologías de asistencia al conductor.

Tesla logró colocar dos de sus modelos en el podio de la seguridad. El Model X es el ganador en la categoría de SUV grande, aunque cabe destacar también en este apartado al Tarraco, de la española Seat, que quedó en segunda posición. El Tesla Model 3, por su parte, es el más seguro entre los eléctricos e híbridos, compartiendo la primera plaza con el BMW Serie 3 en la categoría de familiar grande. La puntuación general de ambos es

idéntica, pero el BMW tiene mejor nota en protección a peatones y Tesla lo supera en sistemas de seguridad. El nuevo Skoda Octavia fue finalista en esta categoría.

En la clase combinada SUV/monovolumen pequeño, Subaru obtuvo el primer puesto con el Forester, con un excelente rendimiento integral. El CX-30 de Mazda y el T-Cross de Volkswagen completan el podio en esta categoría. Euro NCAP destaca también el buen año de la marca Mazda, ya que el nuevo Mazda3 obtuvo un gran resultado en la protección de ocupantes adultos y se quedó en segundo lugar en la categoría de vehículos familiares pequeños.

En el Segmento B empatan el exclusivo Audi A1 y el exitoso Renault Clio, mientras que el recién llegado Ford Puma es segundo en esta categoría. Este segmento sigue siendo el más competido del mercado, como demuestra el hecho de que hay modelos con 3, 4 y 5 estrellas en la lista. Por eso, considera Euro NCAP que «los ganadores merecen créditos extraordinarios por su postura inflexible en materia de seguridad».

Finalmente, Euro NCAP hace una mención especial al rendimiento sobresaliente del BMW Z4, el único roadster probado en 2019 que, sin duda, «ha establecido un nuevo punto de referencia de seguridad para el segmento».

Familiar grande				
1º BMW Serie 3		97%	87%	87%
1º Tesla Model 3		96%	86%	74%
2º Skoda Octavia		92%	88%	73%
SUV grande				
1º Tesla Model X		98%	81%	72%
2º Seat Tarraco		97%	84%	79%
Familiar pequeño				
1º Mercedes CLA		96%	91%	91%
2º Mazda3		98%	87%	81%
SUV pequeño				
1º Subaru Forester		97%	91%	80%
2º Mazda CX-30		99%	86%	80%
2º Volkswagen T-Cross		97%	86%	81%
Utilitario				
1º Audi A1		95%	85%	73%
1º Renault Clio		96%	89%	72%
2º Ford Puma		94%	84%	77%
Híbrido y eléctrico				
1º Tesla Model 3		96%	86%	74%
2º Tesla Model X		98%	81%	72%

BALANCE DE SINIESTRALIDAD VIAL 2019

Despedida
De Meo deja
la presidencia
de Seat

Luca de Meo, el impulsor del renacimiento de Seat

y hombre clave en el éxito actual de la marca española, ha dejado el cargo de presidente, que ostentaba desde el año 2015. De Meo se va a petición propia, aunque por el momento seguirá formando parte del Grupo Volkswagen. Sus funciones serán asumidas por el actual vicepresidente de Finanzas, Carsten Isensee.

La decisión de Luca de Meo de abandonar la presidencia no ha hecho más que comunicarse de forma oficial, ya que desde hace tiempo en el sector se le sitúa en

lo más alto del Grupo Renault. El ya expresidente de Seat volvería así a la marca del rombo, en la que comenzó su carrera hace 25 años. Después se incorporó a Toyota Europa y, a continuación, al Grupo Fiat, donde dirigió las marcas Lancia, Fiat y Alfa Romeo. Se unió al Grupo Volkswagen en 2009, como director de Marketing de Volkswagen Passenger Cars brand y del Grupo Volkswagen, antes de asumir en 2012 el cargo de responsable de Ventas y Marketing y miembro del Consejo de Audi AG.

PSA

Nuevo director comercial para España y Portugal

El Grupo PSA ha nombrado a Christophe Prévost director general de Comercio de la Región Ibérica en sustitución de Christophe Mandon, que pasa a ocupar el puesto de vicepresidente senior de Marketing y Ventas para África y Oriente Medio. Prévost, que ocupa su puesto desde el pasado 1 de enero, es

francés, tiene 52 años y es graduado en Dirección de Negocios y Finanzas Internacionales por la Escuela de Gestión de Grenoble (GEM). Ingresó en PSA en 1992 y, desde 2015, era director general del grupo en Japón.



KIA

Carlos Lahoz, nuevo director de Marketing para Europa

Carlos Lahoz acaba de ser nombrado director de Marketing de Kia Motors Europa y se convertirá en responsable de los programas de comunicación de la marca a todos los niveles. Sustituye en el cargo a Artur Martins, que ha ocupado un puesto en la sede central de la empresa en Corea.

Lahoz reportará directamente a Emilio Herrera,



director de Operaciones de Kia Europa, la central que supervisa 39 mercados en el viejo continente y el Cáucaso. El recién nombrado tiene 44 años y cuenta con más de dos

décadas de experiencia en el sector de automoción. Los últimos cinco años ha ejercido como director de Planificación Estratégica y Operaciones en Kia Motors Europa.

Madrid y Barcelona
Más medidas
para evitar la
contaminación

Madrid y Barcelona estrenaron 2020 con nuevas medidas en materia de emisiones. En la capital, los propietarios de un vehículo sin distintivo ambiental –de gasolina anterior a 2000 y diésel anterior a 2006– no pueden ya entrar en el perímetro de Madrid Central ni aparcar en zona SER (Servicio Regulado de Estacionamiento), que incluye básicamente el interior de

la M-30. Por otro lado, se ha recortado la extensión de Madrid Central.

Barcelona comenzó el año con la puesta en funcionamiento de una de las zonas de bajas emisiones más grandes de Europa, que afecta no solo a la capital sino también a poblaciones limítrofes. En total, son 95 km² donde se prohíbe circular a los vehículos sin etiqueta los días laborables de 07:00 a 20:00 horas. Se calcula que la medida afecta a unos 50.000 coches y se empezará a multar a partir del 1 de abril.

«Queremos sumar la experiencia, los conocimientos y las inquietudes de todos los que participan en la seguridad vial»

Tras dejar el Congreso, Teófilo de Luis, expresidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, quiere seguir trabajando por la reducción de la siniestralidad y la mejora del espacio común de conductores y peatones. Un empeño que se reflejará en la Alianza por la Seguridad Vial que está poniendo en marcha y para la que ya suma apoyos de todos los ámbitos de la sociedad.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

Después de 37 años en la vida pública –25 de ellos como diputado–, Teófilo de Luis reconoce ‘una deformación profesional’ en él: “Llevo todos esos años pensando qué puedo hacer para solucionar problemas”. Y después de ese tiempo, su último destino en el Congreso de los Diputados parece haberle marcado de manera especial. Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en la última legislatura del PP, descubrió en ese puesto que la seguridad es un objetivo capaz de concitar adhesiones desde todos los ámbitos. Y con esa premisa, trabaja para poner en marcha una Alianza por la Seguridad Vial que se presentará en las próximas semanas y para la que ya ha conseguido apoyos de un gran cantidad de empresas, asociaciones y organismos del sector.

–¿Qué ha descubierto en la Comisión de Seguridad Vial para seguir implicado en este tema? –El tiempo que he sido presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso he podido constatar que en el tema de la seguridad vial las distintas opciones políticas que están presentes en el legislativo no mantienen grandes diferencias y son capaces de encontrar posiciones comunes. Creo que hay que aprovechar ese impulso para poner en común y sumar.

LO QUE PRETENDE ESTE GRUPO DE TRABAJO TAMBIÉN ES INTENTAR DIVULGAR, NO SOLAMENTE MANDAR MENSAJES A LOS QUE TIENEN QUE TOMAR LAS DECISIONES –LEGISLATIVO O EJECUTIVO– SINO TAMBIÉN A LA OPINIÓN PÚBLICA.

–¿Cuál es la filosofía con la que emprende esta iniciativa?

–Esto es un tema de interés general y por eso quiero que se constituya como un grupo de trabajo al amparo de los que se puedan constituir en la Asociación de Ex Parlamentarios. Mi objetivo es simplemente sumar y hacer posible que la experiencia, los conocimientos y las inquietudes de quienes son actores fundamentales, de todos los que participan en la seguridad vial, puedan ser puestas en común y así trasladarlas a los que tienen que tomar las decisiones.

–¿Qué objetivo persigue?

–El eje de la Alianza de Seguridad Vial es atajar los temas inmediatos que afectan a España, conectarlos con Europa y llevar al ánimo de los conductores y los usuarios de las vías públicas que todos somos responsables. Compartimos espacios comunes, seas peatón o seas conductor y todos debemos poner de nuestra parte para evitar accidentes que son evitables.

–Para ese fin supongo que cuenta con sumar representantes de toda la sociedad civil: empresas, organismos, asociaciones...

–En febrero organizaremos una presentación con todas las personas representantes de los que apoyan este lanzamiento en el Parlamento bajo los auspicios de la Asociación de Ex Parlamentarios, donde quede establecido el funcionamiento, la estructura, cómo se toman las decisiones... Es decir, una cosa sería, no es una ‘masclat’.

–Y a partir de ahí empezar a trabajar con la experiencia de todos.

–La ventaja es que todos los organismos y empresas que han mostrado interés por esta iniciativa tienen sus expertos. Sumemos y pongamos en común. Lo que yo pretendo es constituir un grupo de trabajo, un ‘think tank’, que mantenga el pulso para incrementar la seguridad en las carreteras; no solo en las españolas, sino también en Europa. La idea es empezar a generar análisis sobre problemas y proponer vías de solución sabiendo que existe una sinergia sobre este tema que hay que aprovechar.

–¿Ayuda a esta ambición de abrirse a Europa la experiencia española en la reducción de la siniestralidad?

–España es un país con mucha circulación, mucho parque, muchos modos de movilidad y mucho tráfico foráneo. Y a pesar de eso somos un país que está en cabeza en Europa. Nos preceden países que no tienen esas características. Además, hay otro elemento fundamental, nosotros como ciudadanos europeos podemos movernos con total libertad, por eso parece fundamental que determinados parámetros sean comunes a todos los países de la Unión. No tiene sentido que si nos damos un topetazo en una autopista en Bélgica no sepamos si tenemos que poner el triángulo, una baliza, bajarnos del coche o mantenernos dentro. Y un holandés que se dé un golpe en Mijas tiene que saber lo que tiene que hacer. Además esa armonización de a nivel europeo que está como uno de los ejes fundamentales de la Alianza, resulta que hay una moción pendiente de debate en el Parlamento Europeo sobre ello. Entonces lo que tenemos que hacer es montarnos ahí e impulsarlo. Yo no pretendo sustituir a nadie pero sí apoyar iniciativas.

–¿Cómo se va a articular el funcionamiento de la Alianza?

–La idea es tener reuniones periódicas, un mínimo de dos al año. Pero si sabemos que hoy hay lío con algún tema concreto –se me ocurre, ahora mismo el tema de las clases presenciales, por ejemplo– vamos a echarle una tarde de pensada



para ver cómo podemos ayudar a la DGT y a la seguridad vial en nuestro país para que en la posible solución esté lo que demandan los diferentes actores –asociaciones de víctimas, autoescuelas, nuevos sistemas de enseñanza...–

–Nueva legislatura, nuevo Gobierno... Hay trabajo que hacer ahí también.

–Creo que una vez se formen las comisiones en el Congreso, uno de los primeros encuentros debe ser con los portavoces de la Comisión para explicarles que aquí vamos a crear un grupo de trabajo que lo que pretende es sumar y aportar a lo que ellos hagan. Y lo mismo con los portavoces de la Comisión de Transportes en el Parlamento Europeo. Hay que trasladar el mensaje de que aquí estamos con el objetivo de trabajar por el interés general desde la experiencia que cada uno tenemos. Muy modesta la mía que

llevo tres años escasos en este asunto.

–¿Se va a ocupar también la Alianza de la movilidad sostenible?

–Creo que en este momento hay mucho latido de la sociedad civil y mucha inquietud por la movilidad sostenible. Pero eso es un problema a 20 años. Sin embargo hay cosas que son urgentes. Creo que el foco inmediato es la renovación de la flota, que es la más antigua de Europa –12 años de media, dos millones de coches que circulan sin ITV–, en fin ahí hay un problema muy importante. Es necesario un plan de renovación de flota sin hacer ningún tipo de discriminación por el origen de la motorización. El mercado manda; yo no tengo que decirte a ti qué producto debes consumir, sino que tengo que crear las condiciones para que tú elijas el producto que más satisfacción te da según tus posibilidades.

SI EL OBJETIVO DE REDUCIR EMISIONES DE CO₂ VIENE MARCADO POR UN COMPROMISO EUROPEO, EUROPA DEBE ECHARNOS UNA MANO PARA RENOVAR EL PARQUE. ESO SE HA HECHO EN POLÍTICA AGRARIA, INFRAESTRUCTURAS...

–¿Debe analizarse la capacidad económica del que recibe las ayudas?

–Para la renovación del parque creo que la variable a considerar son las bajas emisiones cualquiera que sea el origen del sistema de propulsión y en los programas de apoyo a la renovación hay que considerar el vehículo que se sustituye, que sea viejo y contaminante y por tanto menos seguro y además valorar el vehículo que entra a sustituir a ese. Para ese objetivo vale uno nuevo u otro de segunda mano, con pocos kilómetros y con etiqueta medioambiental que será más barato. Y habría que introducir un elemento que cuando lo comente con el portavoz de Podemos en la Comisión me dijo «esa idea te la compro» y es la capacidad de renta del beneficiario. Los créditos presupuestarios son limitados y si voy a hacer una acción de apoyo desde el ejecutivo, tengo que ayudar a quien tiene menos recursos.

–¿Hay que implicar a Europa en el tema de la renovación del parque?

–Ahora, a cuenta de la Alianza ya he hablado con algún compañero del Parlamento

COMPARTIMOS ESPACIOS COMUNES SEAS PEATÓN O SEAS CONDUCTOR Y TODOS DEBEMOS PONER DE NUESTRA PARTE PARA EVITAR ACCIDENTES QUE SON EVITABLES

Europeo y entiendo que si el objetivo de reducir emisiones de CO₂ viene marcado por un compromiso europeo, Europa debe echarnos una mano para renovar el parque; es decir, darnos una línea de crédito en función del volumen y la antigüedad de mi parque: «ayúdame en la renovación ya que me estás obligando a cumplir un objetivo». Eso se ha hecho en la política de Infraestructuras, en la de Pesca o la de Agricultura. Así que si este tema es tan importante, vamos a ello.

–¿Deben utilizarse todas las tecnologías, siempre que cumplan el objetivo de emisiones, para renovar el parque?

–Para el coche eléctrico hay una barrera económica que es una auténtica realidad. Lo que hay que hacer es ofrecer unas variedades al consumidor y que él decida en función de sus necesidades o posibilidades. Dejemos que la técnica ayude y avance, pero no forzemos; porque ahora mismo el coche eléctrico tiene sus limitaciones y el coche de gas igual.

–¿Es hora de acabar con la confusión generada alrededor de la movilidad sostenible?

–Estoy convencido de la necesidad, con fundamentos técnicos, de tomar posiciones ante estos retos de la movilidad. Porque si la sociedad civil se mantiene en una posición pasiva, quienes son activos –que se me escapa por qué son tan activos– imponen su criterio. Lo que pretende este grupo de trabajo también es intentar divulgar, no solamente mandar mensajes a los que tienen que tomar las decisiones –legislativo o ejecutivo– sino también a la opinión pública.

FORD



PRUEBA ROBOTS HUMANOIDES

Ford es la primera empresa que prueba un robot con brazos y piernas diseñado para trabajar en operaciones de logística. Estos robots ayudarán a los clientes de empresas de vehículos comerciales autónomos a hacer más eficientes sus procesos. Por ejemplo, los robots pueden viajar en el interior de un vehículo autónomo (se pliegan con facilidad) y hacerse cargo de la entrega de paquetes una vez lleguen a su destino.

ATENTOS A...

DEL 15/01 AL 19/04

El **Museo Ferrari de Maranello** presenta una exposición dedicada a los hitos de la marca en las **24 Horas de Le Mans**. La muestra incluye modelos como el 166 MM Barchetta Touring, ganador en 1949, o el 488 GTE, que triunfó en la pasada edición.



MONTESSA-HONDA CELEBRA EL 75 ANIVERSARIO Con la presentación de un logotipo conmemorativo, han arrancado las actividades que Montesa tiene previstas para celebrar su 75 aniversario. Montesa nació en 1945 de la mano de Pere Permanyer y cuenta en su



gama con más de 150 modelos, algunos tan míticos como las Brío, Impala Cappa o las Cota, que en 2018 celebraron 50 años de producción. La marca acumula además 70 títulos mundiales.

AUDI Y VOLKSWAGEN

Las escuelas de conducción de Audi y Volkswagen han abierto sus cursos para 2020, en los que se pueden probar sus gamas en todo tipo de terrenos.



NUEVAS EXPERIENCIAS DE CONDUCCIÓN PARA 2020

Audi y Volkswagen ya han abierto el calendario de sus escuelas de conducción para 2020, que incluyen experiencias únicas al volante de los modelos más actuales de ambas marcas.

La oferta de **Audi Winter Driving Experience** arranca en las estaciones de esquí de Sierra Nevada y Baqueira Beret durante los meses de enero, febrero y marzo, con prue-

bas de conducción sobre hielo y nieve al volante de modelos como el Q7 e-tron TDI quattro o el Audi TT Coupé Launch edition 45 TFSI quattro o de los deportivos de las gamas S y RS (RS 5 Sportback, RS 4 Avant o RS 3 Sportback). Los precios oscilan entre los 240 euros para clientes y 350 euros para el resto.

La propuesta de la **Volkswagen Driving Ex-**

perience incluye un amplio número de cursos de todo tipo (asfalto, hielo, off-road) y formación de la mano de un equipo de instructores liderado por Luis Moya, embajador de la marca. La propuesta más novedosa es la denominada R Experience Ice Sweden, un curso de conducción sobre nieve en Laponia (Suecia) al volante del T-Roc R y el Passat R Line.

OPEL

PASADO, PRESENTE Y FUTURO

Opel ha celebrado la llegada de 2020 con un trepidante vídeo en el que no solo hace un recorrido por sus modelos más actuales sino también por aquellos que han forjado sus 120 años de historia, como los GT, Manta, Corsa, Kadett o Kapitän. Al



GASTRONOMÍA

Cupra colabora con la nueva edición de **Madrid Fusión**, que convierte Madrid en la capital mundial de la gastronomía durante tres días (del 13 al 15 de enero). Reúne a chefs tan reconocidos como Joan Roca o Dabiz Muñoz.

TOYOTA

CREARÁ LA CIUDAD DEL FUTURO EN JAPÓN

Toyota construirá una nueva ciudad en Japón. La Woven City —ciudad entrelazada— ocupará 70 hectáreas y será un lugar totalmente conectado y alimentado por pilas de combustible de hidrógeno y energía solar. Alojará a 2.000 personas —residentes e investigadores— que podrán probar tecnologías

relacionadas con la autonomía, la robótica o la movilidad personal en un entorno real. Contará con tres tipos de vías —una para vehículos rápidos, otra para los de menor velocidad y otra para dispositivos de movilidad personal y peatones— y solo circularán coches autónomos de cero emisiones.



La ciudad se construirá a los pies del Monte Fuji, en Japón.

Montse Turiel | mturiel@motor16.com



Los trabajos de restauración se llevaron a cabo en los talleres Alcántara Alsanco de Ciudad Real.

El padre de Juan Mata compró la 'Cirila' en 1979.

RESTAURACIÓN DE UN DYANE 6 400

UNA NUEVA VIDA PARA LA 'CIRILA' DEL ABUELO

Citroën ha cerrado el año de su centenario con la recuperación de un Dyane 6 400. La 'Cirila' del abuelo Gabriel tiene toda una historia detrás.

Cuenta Juan Mata que su padre compró el Citroën Dyane 6 400 en 1979 y que con esa 'Cirila', como se apodaba cariñosamente a este tipo de vehículos, aprendió a conducir. Pero también fue el coche que servía a la familia Mata para transportar las uvas de la vendimia o los sacos de cebada en época de cosecha. Incluso fue el vehículo que utilizaron la primera vez que vieron el mar y viajaron desde Manzanares (Ciudad Real) a la playa de Alicante. Ahora, este

Dyane 6 ha sido restaurado por Talleres Alcántara Alsanco, donde le han devuelto todo el lustre perdido con el desuso y el paso de los años. Un trabajo de recuperación que Citroën ha querido visibilizar para cerrar 2019, el año de su centenario, porque la marca considera que detrás de cada uno de sus modelos están las personas que los conducen, cada uno con su historia y su experiencia personal.

PEUGEOT 2008

MODA Y COMPLEMENTOS DE INSPIRACIÓN SUV

El Peugeot 2008 ya tiene una colección de ropa y complementos a su medida. La marca ofrece en su boutique prendas de moda, como polos de algodón, camisetas, cazadoras o gorros inspirados en este SUV. La colección, en tonos negros y naranjas, también cuenta con otro tipo de accesorios, como termos para transportar bebidas o gafas de sol con montura personalizada. Para los amantes de la tecnología, ofrece gadgets como un altavoz Bluetooth que incluye un cargador por inducción o un adaptador de viaje compatible con la red eléctrica de 150 países.



LAND ROVER DEFENDER

PIONERO EN CONECTIVIDAD

Land Rover ha presentado en el CES de Las Vegas —la feria de electrónica de consumo más importante del año— el avanzado sistema de conectividad que equipa el nuevo Defender. Este modelo es el primer vehículo con dos módem LTE integrados y cuenta con un sistema de infoentretenimiento táctil, que comparte hardware elec-



Diez pilotos de leyenda

La tercera época en la historia del Rally Dakar, iniciada en Arabia Saudí, ha sido todo un éxito. Pero mientras la carrera más dura del mundo cambia de escenario, algunos de sus protagonistas principales desde 1979 siempre estarán en el libro de oro de la prueba.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

THIERRY SABINE» El fundador y su leyenda

Es la leyenda real del empuje del Dakar, cuando en 1977 Thierry Sabine se perdió en el desierto libio durante el rally Abdiyan/Niza. Tuvo que ser rescatado, pero volvió acompañado de otros aventureros que buscaban vivir la experiencia del desierto. Así nació la primera edición del Dakar a finales de 1978. “Un desafío para los que van, un sueño para los que se quedan” fue su lema. El éxito fue instantáneo.

Carismático y resolutivo, lanzó desafíos a los participantes cada vez más insólitos. Desde grandes profesionales del automovilismo hasta los aficionados más modestos, pasando por fa-



La estampa de Thierry Sabine bajando del helicóptero para ayudar a participantes con problemas es imborrable. Curiosamente, halló la muerte en la prueba en 1986 en un accidente aéreo.

mosos con afán de aventura, las primeras ediciones ofrecieron imágenes dantescas y grandes hazañas deporti-

vas. La leyenda del Dakar se disparó. Un participante resumía la presencia y carisma de su fundador: “Uno tiene

la impresión de que Thierry Sabine es como Dios cuidando de su rebaño desde su helicóptero, bajando con sus



▲ Stéphane Peterhansel ha ganado seis veces en moto y siete en coche, en este caso con Mitsubishi y Peugeot. Y ahora lo intenta en Mini.

◀ Junto a estas líneas, Hubert Auriol, que participó en la primera edición y fue el primer piloto ganador en motos y coches. En la foto superior, Jutta Kleinschmidt, la única mujer ganadora hasta hoy.

hélices para ayudar a aquellos que se han perdido”. Pero ese helicóptero terminó con la vida de Sabine e inició su leyenda. En la edición de 1986, el cantante francés Daniel Balavoine, la periodista Nathaly Odent, el piloto François Xavier-Bagnoud, el técnico de radio Jean-Paul Le Fur y Thierry Sabine fallecieron en medio de una tormenta de arena. El padre de Sabine tomó el testigo de la dirección del Dakar durante cuatro años. Falleció recientemente, con 97 años, pocos días antes de comenzar la edición de Arabia Saudí.

STÉPHANE PETERHANSEL» ‘Monsieur Dakar’

Ganar en el Dakar es una proeza al alcance de unos pocos. Triunfar tanto en coches como en motos, solo es-

tá al alcance de tres pilotos entre los miles que han participado desde 1979. Siete triunfos en la primera y seis en la segunda solo están al alcance de una leyenda: ‘Monsieur Dakar’, Stéphane Peterhansel.

Solo con un particular olfato innato para la competición es posible brillar con cualquier tipo de vehículo en los innumerables tipos de terreno en las tres etapas del Dakar. Al escribir estas líneas el francés aún disputaba la victoria en Arabia Saudí con Mini, tras haber ganado antes con Mitsubishi y Peugeot, cumpliendo su promesa de ganar el Dakar con una marca francesa. Su raíz deportiva creció en el mundo de la moto, ejerciendo con Yamaha una suerte de agresivo dominio en los noventa como Michael Schumacher en la Fórmula 1. Aunque en

tono de broma deje entrever ciertos achaques, su nivel de competitividad no ha decaído en casi tres décadas dakarianas. Reconoce que una de sus victorias más queridas llegó cuando batió a Sebastian Loeb en Peugeot y con el mismo coche.

JUTTA KLEINSCHMIDT» La única

Estos días estaba presente en el Dakar como delegada de la FIA, cerrando un círculo que se inició en las motos. Ingeniera de BMW, dejó su trabajo para entregarse a la competición. En 1992 ganó la categoría femenina del París - Ciudad del Cabo. En 1997 dejó las dos ruedas tras cuatro participaciones y en su carrera dakariana entró en los equipos más potentes, Mitsubishi y Volkswagen. Logró con

la marca japonesa la victoria en 2011 aprovechando la polémica lucha entre Hiroshi Masuoka, Josep María Serviá y Jean-Louis Schlesser. Su último Dakar tuvo lugar en 2005, donde también terminó en el podio, esta vez en tercera posición.

HUBERT AURIOL» ‘El Africano’

Una de las leyendas del Dakar, estuvo ya presente en la edición de 1979. ‘El Africano’, como así fue también conocido, fue el primer ganador tanto en coches como en motos. Las nueve ediciones iniciales fueron sobre dos ruedas, ganando en 1981 con BMW. Protagonizó una de las escenas más dramáticas en la historia de la carrera en el penúltimo día de la edición de 1987. Cuando disputaba la victoria a Cyril



EN 1978 SABINE ‘INVENTÓ’ EL DAKAR, QUE PRONTO ATRAJO A PRO FESIONALES DEL AUTOMOVILISMO Y FAMOSOS CON AFÁN DE AVENTURA



GANADOR TRES VECES CON PEUGEOT Y UNA CON CITROËN, A ARI VATANEN LE ROBARON EL COCHE EN 1988, Y ESO LE COSTÓ EL TRIUNFO

Neveu tras un duro duelo diario, se cayó. A pesar de todo logró seguir, pero al llegar a la meta se deshacía en gritos y lágrimas de dolor. Había completado los últimos kilómetros veinte kilómetros finales con dos tobillos fracturados. Sería su última participación sobre dos ruedas. En 1988 pasó a los coches con Mitsubishi y ganó el Dakar a Ciudad del Cabo en 1992. Para completar su historial, en 1994 se unió a la organización de la prueba como director de la carrera, cerrando un círculo que ningún otro competidor ha completado hasta hoy. Después fundaría la Africa Eco Race para ocupar el hueco del Dakar, emigrado a Sudamérica.

NANI ROMA» El primer español

Junto con Peterhansel y Auriol, Nani Roma se une al triunvirato de ganadores en dos y cuatro ruedas. Fue el primer piloto español en ganar el Dakar, luego seguido por Marc Coma y Carlos Sainz. De pasión incombustible, cuenta con veinticuatro dakares en su haber, el primero de ellos en 1996. Sufrió para lograr su primera victoria con KTM en 2004 —dos años antes perdía la victoria por avería mecánica a dos días del final cuando marchaba en cabeza—. Nueve ediciones y alguna lesión fueron suficientes para dar el salto e iniciar la aventura con Mitsubishi en cuatro ruedas. En Sudamérica compitió con el equipo X Raid, y en 2014 logró su primer triunfo en coches. En 2020 ha iniciado otra etapa con Borgward, una pequeña marca que quiere recuperar su nombre histórico con la presencia en los raids.

ARI VATANEN» El rey de las anécdotas

Campeón del mundo de Rallies en 1981, Ari Vata-



▲▲ Arriba, Ari Vatanen, que llegó al Dakar tras ganar el Mundial de Rallies de 1981. Nani Roma, a la izquierda, fue el primer español que ganó la prueba y sabe lo que es vencer en motos y coches.

por su capacidad estratégica en carrera. En 2006 logró su primera victoria en la cita africana, y comenzó una gran rivalidad que duró hasta su retirada con Cyril Despres. Logró cinco victorias en total, y tuvo en su mano igualar el récord de Stéphane Peterhansel de no ser por aquel triunfo perdido a falta de dos jornadas en 2007. Tras su retirada entró a formar parte de la organización del Dakar, y este año volvía a la prueba de manera inesperada como copiloto de Fernando Alonso en Toyota, antes de dedicarse por completo a la dirección de KTM en España.

CYRIL DESPRES» La aventura continúa

El francés disputó la victoria año tras año a Marc Coma durante parte de la pasada década y la actual, alternándose las victorias. Como aquel, logró cinco triunfos, el último en 2013, todos con KTM, como Coma. A diferencia de este, Despres con-

MARC COMA» De pentacampeón a copiloto

Marc Roma llegó al Dakar en 2002, y desde el primer momento mostró una solidez extraordinaria en todos los frentes, tanto en la velocidad y la navegación como

nen fue uno de los primeros grandes de la disciplina que dio el salto al Dakar y marcó una época en la carrera africana con Peugeot y Citroën después de su dramático accidente en el Mundial de Rallies. Fue protagonista de dos de los episodios más famosos de la carrera. En la edición de 1988 desapareció por la noche en Bamako el Peugeot del finlandés, cuando contaba con dos horas de ventaja sobre su compañero de equipo, Juha Kankkunen.

Los ladrones pedían al director del equipo 25 millones de francos, aunque no tuvieron éxito; pero Vatanen perdía el Dakar al ser descalificado por no llegar a tiempo, aunque el co-

che aparecía más tarde. En 1989 Ari Vatanen y Jacky Ickx se disputaban la victoria hasta que Jean Todt decidió quién ganaría la prueba lanzando una moneda al aire. Ickx se puso líder en los últimos días, aunque hubo de detenerse para que ganara su compañero de equipo. Ganó cuatro veces el Dakar, tres con Peugeot y la última con Citroën.



▲ Ganador cinco veces sobre dos ruedas, Marc Coma ha dado un giro radical a su carrera, al terminar siendo copiloto de Fernando Alonso.

tinuó su carrera deportiva en coches junto con Carlos Sainz y Stéphane Peterhansel, donde nunca destacó como en dos ruedas. Su mayor éxito llegó en 2016 cuando ganó el Rally Silk Way, junto con su copiloto David Castera, actual director del Dakar. Després quedaba sin volante al perder su puesto en Mini, pasando este año a la categoría SSV junto con el famoso aventurero Mike Horn, también apoyado por Red Bull.

JACKY ICKX» El espejo para Fernando Alonso

El piloto belga disfrutó en la historia del automovilismo del singular privilegio de ser uno de los más

completos al brillar en todo tipo de disciplinas. Subcampeón del mundo de Fórmula 1, ganador en seis ocasiones en las 24 Horas de Le Mans, quedó totalmente transformado por la competición en el desierto y la filosofía del Dakar cuando se unió a la aventura en los primeros tiempos de la prueba. “O amabas África, o la odiabas”, decía en su día el piloto belga sobre la carrera. El fue de los primeros.” Allí descubres otros aspectos de este planeta y sobre todo otra gente. África te ayuda a conocerte a ti mismo con una carrera como el Dakar. Hasta donde sé, creo que mi descubrimiento de África es la parte más interesante de mi existencia” Participó en catorce edicio-



▲▲ Cyril Despres, arriba, sumó cinco triunfos en motos. A la izquierda, Carlos Sainz, con récord de veteranía entre los ganadores. Abajo, Jacky Ickx, vencedor en 1983.



nes, una de ellas con su hija, y ganó en 1983.

CARLOS SAINZ» El listón más elevado

Sainz debutó en 1988 en el Mundial de Rallyes, y en 2020 seguía en activo luchando por la victoria en el Dakar, con dos victorias en su haber hasta la presente edición. El español llegó con Volkswagen en 2006, y desde su primer Dakar transformó el ritmo de la prueba con su

velocidad. Además del Touareg, a lo largo de estos años ha competido con los buggies de SMG, las máquinas de Peugeot y con Mini en las dos últimas ediciones. Se convirtió en el piloto más veterano en ganar la prueba, con 55 años, y como él mismo reconocía antes de partir, quería elevar el listón ganando el Dakar con 57. En la edición de Arabia Saudí ha entrado en la historia del Dakar al meterse entre los tres pilotos con más victorias de etapa.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

1,2 MILLONES DE UNIDADES, PRIMER DESCENSO DESDE 2012 Y CAÍDA DEL DIÉSEL

Las matriculaciones de automóviles sufrieron el pasado año el primer descenso desde el año 2012, lastradas sobre todo por las menores compras por parte de los particulares que retrasaron la inversión en un nuevo vehículo debido a la incertidumbre sobre el futuro de las normativas de emisiones y las posibles restricciones a la circulación de coches diésel.

Según los datos de las principales asociaciones del sector –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)– en 2019 se matricularon en nuestro país 1.258.260 turismos y todoterreno, con un descenso respecto al año anterior del 4,8%. A pesar del retroceso, los fabricantes han valorado positivamente el hecho de haber llegado a los 1,2 millones de vehículos matriculados, aunque no auguran cifras más altas de ventas para 2020 y sus estimaciones se sitúan en unos datos similares a los del cierre de este año. A la vez siguen pidiendo unos planes claros de ayuda al achatarramiento de los vehículos más viejos y, en consecuencia, más contaminantes.

Entre los compradores, fue el

canal de particulares el que tuvo un descenso más acusado el pasado diciembre, con unas compras un 6,9% inferiores al mismo mes de 2018, llegando a las 50.137 unidades. Este segmento lleva registrando descensos desde hace más de año y medio y también fue el único que contabilizó números negativos en diciembre. Por su parte, tanto las empresas (+14,3%, hasta las 39.423 unidades) como los alquiladores (+48,7%, hasta las 16.293 unidades) registraron un incremento en sus matriculaciones.

Por carburantes, el que más acusó la caída el año pasado fue el diésel. Mientras, los modelos de gasolina suponen el 60% del mercado, los diésel se quedan solo con el 27,9% y los de energías alternativas con el resto. Además, las ventas de modelos diésel descendieron casi un 26%.

Por segmentos, se confirma el avance imparable de los SUV en las preferencias de los consumidores, y este tipo de vehículos ya suman más del 48% del mercado. Los más vendidos en 2019 fueron los SUV medios, con un 23,9% de cuota de mercado, seguido de los utilitarios (20,4%)

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS	
Diciembre	Enero-Diciembre
SEAT 8.819	SEAT 111.982
VW 8.590	PEUGEOT 97.939
PEUGEOT 8.354	VW 94.328
HYUNDAI 6.102	RENAULT 86.419
RENAULT 6.090	TOYOTA 71.697
MERCEDES 5.657	OPEL 69.103
KIA 5.556	CITROËN 67.151
FORD 5.536	HYUNDAI 62.766
CITROËN 5.357	KIA 59.523
TOYOTA 5.345	FORD 57.169

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Diciembre	Enero-Diciembre
LEÓN 2.777	LEÓN 35.847
SANDERO 2.641	SANDERO 33.880
IBIZA 2.598	QASHQAI 30.156
KUGA 2.358	CLIO 25.538
QASHQAI 2.268	MÉGANE 25.403
GOLF 2.053	ARONA 25.128
TUCSON 2.036	IBIZA 25.121
3008 1.960	GOLF 24.329
MÉGANE 1.890	3008 23.308
Z08 1.785	CORSA 22.352

y los compactos (19,7%). Por marcas, Seat lidera y Peugeot desbancó a Volkswagen en el segundo puesto respecto a 2018. En lo que se refiere a los modelos, el Seat León sigue ocupando el primer puesto, mientras que el

Dacia Sandero pasa del cuarto lugar en 2018 al segundo y el Nissan Qashqai se mantiene en tercer lugar. Un dato curioso, ya que ninguna de las dos marcas, ni Dacia, ni Nissan, figuran en el 'top 10' de ventas.

SEAT LIDERA EL MERCADO

La marca española ha cerrado 2019 en el primer puesto del mercado automovilístico, un liderazgo que consigue por segundo año consecutivo. Seat cuenta con tres modelos –León, Arona e Ibiza– entre los diez preferidos por los españoles. Ha vendido 111.982 unidades, lo que supone su cifra más alta en los últimos diez años, con una cuota de casi el 9% y un crecimiento del 4,3% respecto al año anterior. Además, es la marca que más crece en el 'top 10' del mercado español. El León –con un total de 35.847 unidades– es todo un éxito y lleva tres años como líder del mercado.

SUBEN LOS HÍBRIDOS

Las medidas puestas en marcha para la reducción de las emisiones contaminantes y la mayor concienciación han hecho que 2019 haya sido un buen año para los vehículos electrificados, aunque todavía están muy lejos de los datos de matriculación de los combustibles tradicionales. En total, se matricularon 162.417 vehículos electrificados, híbridos y de gas, lo que supone un incremento del 40,7 por ciento respecto a 2018 (115.379 unidades).

Las ventas que más crecieron fueron las de híbridos no enchufables, que subieron un 87,8%, hasta en diciembre, destacando sobre todo las matriculaciones en la Comunidad de Madrid, que acapara el 50 por ciento.



Tiene 2.000 € de descuento

PRECIOS

	PVP
2.0i Hybrid CVT Sport Plus	34.450 €
2.0i Hybrid CVT Executive	37.150 €
2.0i Hybrid CVT Executive Plus	38.650 €

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

SUBARU

Forester Eco Hybrid: llega su primer híbrido

El Subaru Forester, el modelo de la marca más vendido en el mundo –3,7 millones de unidades matriculadas– llega a su quinta generación y estrena la primera mecánica híbrida de su historia, con lo que consigue la etiqueta ECO de la DGT para toda la gama, que se articula en torno a tres acabados: Sport Plus, Executive y Executive Plus. Los

precios parten de 34.450 euros, a los que hay que restar un descuento de lanzamiento de 2.000 euros para toda la gama. De serie, todos equipan faros delanteros adaptativos de led, retrovisores de ajuste eléctrico con intermitentes LED incorporados, llantas de 17 pulgadas, volante y palanca de cambios de cuero, asientos delanteros cale-

factables, climatizador dual automático con filtro antipolvo o luneta trasera térmica con antiniebla.

En el apartado tecnológico cuenta desde el acabado básico con pantalla central de 8 pulgadas con sistema de audio y 6 altavoces, sistema de información y entretenimiento compatible con Apple Car Play y Android Auto, reconocimiento de voz, volante con mandos, Bluetooth, cuatro puertos USB, cámara de visión trasera, X-MODE con dos modos de conducción o freno de estacionamiento eléctrico, entre otros. También ofrece un gran equi-

pamiento en materia de seguridad con sistemas como Eyesight, función de frenada precolisión, control de crucero adaptativo, función de aviso de salida del carril, función de aviso de derrapado, reposacabezas traseros activos, e-Call (Sistema de llamada de emergencia), etc. Y el acabado Executive Plus suma también un sistema de reconocimiento facial denominado Driver Monitoring System que diferencia hasta a cinco conductores distintos y ajusta el vehículo (asiento, retrovisores, radio, climatizador...) a sus preferencias.

MAZDA

El Mazda2 se actualiza con el nuevo año

El Mazda2 es el tercer modelo de la marca que incorpora el sistema M Hybrid, lo que le otorga la etiqueta ECO de la DGT. Llega renovado con cambios estéticos, nuevas llantas de aleación y ópticas rediseñadas. En el interior estrena nuevos materiales que contribuyen a incrementar la percepción de calidad.

La gama cuenta con cuatro niveles de aca-

bado: Origin, Back Tech Edition, Zenith y Signature y sus precios parten de 19.000 euros. Ofrece de serie elementos como llantas de 15 pulgadas, aire acondicionado, arranque por botón, faros Full LED, elevallas eléctricas, pantalla interior de 7 pulgadas con Apple CarPlay y Android Auto, volante multifunción (Audio y Bluetooth), control de velocidad, detección de peatones, asistente de

PRECIOS

1.5 Skyactiv-G 90 CV Origin	19.000 €
1.5 Skyactiv-G 90 CV Black T. Edition	19.675 €
1.5 Skyactiv-G 90 CV Zenith	20.675 €
1.5 Skyactiv-G 90 CV Signature	22.025 €



arranque en pendientes, sensores de aparcamiento trasero o sistema G-Vectoring Control Plus, entre otros.

RENAULT

Segunda generación del Captur: cinco motores y cuatro niveles de equipamiento

El Renault Captur, uno de los modelos de más éxito de la marca francesa, estrena su segunda generación en el mercado español. El SUV, fabricado en Valladolid en exclusiva para todo el mundo, llega con tres motores TCe de gasolina con 100, 130 y 155 CV de potencia –los dos primeros se combinan con cambio manual, de cinco y seis velocidades, mientras que el más potente tiene un cambio EDC de 7 velocidades, opcional en la versión de 130 CV– y dos Blue dCi diésel de 95 y 115 CV –con cambio manual de 6 velocidades en ambos casos, aunque

el más potente ofrece como opción el EDC de 7 marchas–. Este mismo año comenzará también a venderse una variante híbrida enchufable. Se ofrece en cuatro niveles de equipamiento –Life, Intens, Zen y Zen+–, y, desde el más básico, cuenta con siste-

mas como frenada de emergencia, detección de peatones, aviso por abandono de la vía, reconocimiento de señales de tráfico, alerta de distancia de seguridad, llamada de emergencia eCall, luces diurnas y pilotos LED, sensor de lluvia y luces, relojes con pantalla de 4,2 pulgadas, regulador de velocidad, etc.

El acabado Intens añade el climatizador o el freno de

estacionamiento eléctrico, entre otros, mientras que el Zen+, el tope de gama, ofrece el sistema Easy Link con pantalla de 9,3 pulgadas y navegador, sensores de ángulo muerto y de aparcamiento delanteros y traseros, cámara de visión posterior y asistente de conducción semiautónoma, entre otros.

PRECIOS

	CON DESCUENTO	CON FINANCIACIÓN
Life TCe 74 kW (100CV)	16.631 €	14.779 €
Intens TCe 74 kW (100CV)	18.389 €	16.342 €
Intens TCe 96 kW (130CV)	19.624 €	17.441 €
Intens Blue dCi 70 kW (95CV)	20.384 €	18.117 €
Zen TCe 74 kW (100CV)	20.384 €	18.117 €
Zen TCe 96 kW (130CV)	21.619 €	19.215 €
Zen TCe 96 kW (130CV) EDC	23.139 €	20.567 €
Zen TCe 113 kW (155CV) EDC	24.089 €	21.412 €
Zen Blue dCi 70 kW (95CV)	22.379 €	19.891 €
Zen Blue dCi 85 kW (115CV)	23.234 €	20.652 €
Zen + TCe 96 kW (130CV) EDC	24.612 €	22.088 €
Zen + TCe 113 kW (155CV) EDC	25.562 €	22.722 €





Soluciones inmediatas a la contaminación en grandes urbes

Se estima que en la Comunidad de Madrid hubo en 2015 un total de 5.416 muertes por alta contaminación, lo que supone un promedio de 14,83 muertes al día. Según la AEMA (Agencia Europea de Medio Ambiente) unos 15 millones de españoles respiran un aire que la Unión Europea considera insalubre. Destacando las zonas de Madrid y Barcelona.

Urge reducir la contaminación atmosférica, no cabe duda. Existen diferentes fuentes de contaminación atmosférica; fábricas, centrales térmicas, incendios, calefacciones a gasoil, vehículos, etc. Pero en el caso de Madrid y Barcelona lo que tenemos son casos de contaminación local (puntos con mucha concentración de contaminantes) en los que los vehículos de combustión interna presentan un protagonismo muy considerable.

Es cierto que la compra de vehículos eléctricos, híbridos o simplemente nuevos puede reducir la contaminación, pero necesitamos soluciones eficientes, rápidas y empleando los menores recursos posibles. Por supuesto la compra de estos vehículos mejoraría la calidad del aire, pero renovar el parque de vehículos en estas zonas casi en totalidad al ritmo que lo necesitamos en muy poco eficiente, si no imposible.

Existen soluciones mucho más palpables y que podrían contribuir a mejorar tanto la contaminación del aire como la congestión en las ciudades. En 2017 la media en Madrid fue de 42 horas por conductor al año en atascos. Puede haber muchas, pero a mí se me ocurren las siguientes:

► **Mejora del transporte público:** invertir en éste para que sea mucho más flexible, en cuanto a recorridos y horarios.

► **Cambio de mentalidad:** este punto es vital para luchar contra la contaminación, es importante que los conductores apuesten por formas de movilidad alternativas al vehículo propio para desplazarse.

► **Trabajo remoto:** modelo cada vez más implantado en países de la zona euro y que puede resultar muy útil para reducir la congestión y contaminación de las ciudades en trabajos de oficina. Se ha demostrado que esto además mejora la calidad de vida y la productividad.

► **Restricciones por contaminación:** como por ejemplo lo fue Madrid Central y ahora lo pretende ser Madrid 360. En su primer año, Madrid Central consiguió reducir la contaminación un 20%, pese a ser mucho menos restrictivo que el resto de planes aprobados en Europa. Creo que restringir el uso de los vehículos es vital para forzar a los conductores entre otras cosas a cambiar la mentalidad y hábitos.

► **Movilidad compartida:** compartir el coche tanto para ir a trabajar como para hacer pequeños desplazamientos en coches de alquiler por minutos como pueden ser los carsharings.

En cuanto a movilidad compartida creo conveniente hablar de Quikly, modelo de movilidad ya en funcionamiento en algunas zonas y creado por Dealerbest cuyo propósito es el de emplear los vehículos inmovilizados de los concesionarios para crear modelos de movilidad compartida. Trabajando conjuntamente además con los ayuntamientos para dar soluciones reales en cada zona. Hay multitud de estudios que relacionan los modelos de Carsharing con mejoras en la movilidad y por lo tanto contaminación atmosférica; complementan al transporte público, en algunos casos eliminan la necesidad de comprar un segundo vehículo y pueden servir para descongestionar las ciudades.

Cambiar la movilidad en las ciudades es vital para reducir la contaminación atmosférica y mejorar la calidad de vida.

Pablo Díaz. Responsable de Sostenibilidad y Movilidad

CITROËN

EL BERLINGO ESTRENA CAMBIO AUTOMÁTICO DE OCHO VELOCIDADES

El polivalente modelo francés fabricado en la planta de Vigo —de donde también salen sus hermanos, Peugeot Partner, Opel Combo y Toyota Pro Ace City— estrena el año con una delicatessen tecnológica: el cambio automático de convertidor de par y ocho velocidades. Asociado al diésel 1.5 BlueHDI de 130 caballos, esta transmisión garantiza suavidad de funcionamiento y gran eficiencia, que se traduce en un consumo medio homologado de 5,3 l/100 km en el caso del Berlingo M y de 5,4 si optamos por el Berlingo XL, que ofrece más longitud y capacidad interior.



Como corresponde a un acabado exclusivo —pocos modelos de estas características pueden presumir de un cambio de este tipo— se ofrece con el acabado Shine, el más equipado de todos, pues ofrece elementos como llantas Starlite de 16 pulgadas, eevaluadas eléctricas secuenciales en las dos filas de asientos, retrovisores exteriores eléctricos, calefactables y abatibles, climatizador automático bizona, lunas traseras sobretintadas o Citroën Connect Radio con pantalla táctil de 8 pulgadas, con USB, Bluetooth y Mirror Screen. A todo esto se suman los 19 asistentes de ayudas a la conducción y seguridad que ofrece el modelo francés y que lo convierte en referencia en este apartado.

Los precios son de 19.095 euros para la versión M y 20.087 euros para el Berlingo XL. En ambos casos, el IVA no está incluido.



PRECIOS

Audi S8	159.610 €
Audi SQ7	114.050 €

AUDI

S8 y SQ7: los más deportivos

El S8 y el SQ7, las variantes más deportivas y potentes de las gamas Audi A8 y Q7, ya están en el mercado.

El primero ofrece un motor 4.0 V8 TFSI con 571 CV de potencia y tecnología Mild-Hybrid, con lo que consigue la etiqueta ECO de la DGT. Su precio arranca en

159.610 euros e incluye una gran dotación de serie y hasta 21 colores diferentes para la carrocería. Entre las opciones están las llantas de 21 pulgadas y los frenos carbocerámicos (11.205 euros), los faros Matrix LED Láser OLED (4.495 euros), el techo panorámico (2.125 euros), el sistema de visión nocturna (3.035 euros), el sistema de sonido Bang & Olufsen (6.990 euros) o el Head-Up display (1.835 euros).

Por su parte, el SQ7 está propulsado por un motor V8 diésel de 435 CV e incluye detalles S específicos, como las barras verticales en la parrilla Singleframe, las carcasas de los retrovisores en óptica aluminio o las cuatro salidas de escape con terminaciones redondas cromadas. En el interior domina el color negro de la tapicería y las inserciones decorativas de aluminio mate cepillado. Y en su equipamiento

destacan elementos como el sistema MMI Navegación plus, los faros Audi Matrix LED con intermitentes dinámicos delanteros y traseros, las llantas de 20 pulgadas, los asientos delanteros deportivos con reglaje eléctrico y memoria para el conductor, la alarma antirrobo o el sistema Audi Parking Plus.

Además, incluye numerosas opciones como las llantas Audi Sport de 21 pulgadas, los faros Matrix LED con luz láser, el climatizador automático de cuatro zonas, las puertas con cierre asistido eléctrico, los frenos carbocerámicos, los paquetes de asistentes Tour y City o la tercera fila de asientos en la versión de 7 plazas.

FORD

Fiesta GLP: con gas y etiqueta ECO

El utilitario de Ford apuesta por el GLP (gas licuado del petróleo) para ofrecer una solución con etiqueta ECO en su gama. El Fiesta de GLP utiliza un motor 1.1 EcoBoost PFI con 75 caballos de potencia que se asocia a un cambio de cinco velocidades. Gracias a su consumo medio de 7,5 l/100 km y los dos depósitos de 33,6 litros de gas y 42 de gasolina, logra una autonomía de más de 1.000 kilómetros.

El Fiesta de GLP está disponible siempre en la versión de cinco puertas y en dos niveles de acabado. El Trend incluye de serie equipamientos como el aire acondicionado, radio Sync 2.5 con pantalla táctil de 8 pulgadas, seis altavoces y dos puertos USB, control de crucero con limitador de velocidad, tecnología MyKey, encendido automático de luces o avisador y asistente de cambio involuntario de carril o llantas de 16 pulgadas.

El acabado ST-Line, de aire más deportivo, añade llantas de 17 pulgadas, suspensión deportiva, parrilla y tubo de escape ST-Line, faros antiniebla o asientos y volante deportivos en el interior.

PRECIOS

Trend GLP 75 CV	18.350 €
ST Line GLP 75 CV	20.465 €



¿Buscas empleo?

Asesor Comercial B2B (Badaoz)	Asesor Ventas VN (Madrid)
Asesor Ventas VN (A Coruña)	Vendedor B2B (Girona)
Asesor Comercial B2B (Madrid)	

Mándanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f

EUROSOL RECAMBIOS DE AUTOMOVIL

- ALTERNADORES
- MOTORES DE ARRANQUE
- PASTILLAS DE FRENO

■ www.eurosolrecambios.com



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



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



PRESIÓN Y CONSUMO VAN DE LA MANO

Eduardo Carmona

Los neumáticos son los grandes olvidados. No me refiero al desgaste, que también; lo digo sobre todo por la presión. No veo a los conductores que asiduamente comprueben este aspecto, pero mi duda es sobre el consumo. Los fabricantes recomiendan unas presiones en función del peso, pero ¿se pueden sobrepasar sin peligro para mejorar el consumo? Muchas gracias.

RESPUESTA

Está claro que la presión de los neumáticos es determinante en el comportamiento de un vehículo porque influye en el agarre, la estabilidad, el desgaste y también en el consumo. Una presión insuficiente repercute en una peor estabilidad, se incrementa el desgaste por los laterales de la banda de rodadura y se aumenta el consumo debido a la mayor resistencia al avance. Por contra, si los inflamos demasiado, repercutirá en el confort, se pueden producir rebotes si el asfalto es irregular y al reducirse la huella se pierde estabilidad. Por eso los fabricantes aconsejan unas determinadas presiones que se mueven en un marco de seguridad y eficacia.

Dicho esto, un neumático puede multiplicar varias veces la recomendación del fabricante, pero sería un peligro. No es buena idea meter más presión para mejorar ligeramente el consumo. Al menos por nuestra cuenta. Si hemos detectado que algunos modelos ofrecen esa posibilidad, pero lo habitual es adecuar la presión a la carga del vehículo. Sólo en este

TOYOTA C-HR Y KIA XCEED: DOS CROSSOVER DE CORTE DEPORTIVO

Luis Antonio Medina

Me gustan mucho dos vehículos de corte SUV y talante algo más deportivo que el resto. Se trata del Toyota C-HR y del Kia Xceed. Sería

con sus motores de gasolina de entrada porque no hago muchos kilómetros al año, gran parte de ellos por Madrid capital. Nunca he conducido un híbrido, y por eso me gustaría saber su opinión en cuanto a confort, agrado de conducción, seguridad e inversión. Muchas gracias.

RESPUESTA

Sin duda estamos ante dos de los SUV compactos con un diseño más atractivo y deportivo del segmento. Los dos son muy similares en tamaño, la puesta en escena del interior es muy vistosa y el espacio en las plazas traseras es algo más holgado y menos agobiante en el Kia Xceed, que se remata también con un maletero bastante más generoso en capacidad. Si haces pocos kilómetros la variante de entrada en gasolina en el Kia sería con el motor tricilíndrico 1.0 T-GDI de 120 CV, que sólo se asocia a una caja manual. Si la quieres automática deberías dar el salto al 1.4 T-GDI con 140 CV. Por su parte, el C-HR ofrece las variantes híbridas 125H, con 122 CV, y ahora también una versión 180H con 184 CV. Por tu perfil sería la primera, aunque las dos disponen de la etiqueta medioambiental ECO, con sus correspondientes

caso aconsejamos hacerlo. Lo cierto es que, si llevamos una presión adecuada, el ahorro en consumo que vamos a registrar no compensa poner en riesgo la seguridad con una

beneficio a la hora de acceder a Madrid Central o estacionar en la zona SER.

El Xceed es algo más ágil y bastante más ligero, pero el C-HR consume menos (4,8 frente a los 6,6 que homologa su rival en el ciclo WLTP) gracias a su eficaz sistema híbrido, que permite al motor eléctrico tomar el protagonismo en muchas fases de la circulación. Su cambio por variador continuo es muy agradable en ciudad y en conducción sosegada, pero si incrementas el ritmo



ya no no convence tanto. Por su parte, en materia de seguridad van de la mano, y en cuanto a precio el Xceed parte de una tarifa más baja, tiene más garantía y goza de campañas más agresivas.

'presión extra'. Ponernos por nuestra cuenta a meter más aire sin tener una referencia adecuada no parece buena idea. Por lo tanto, no es aconsejable.

CONSULTAS RÁPIDAS



QUISIERA SABER SI PUEDO CIRCULAR CON UN REMOLQUE ENGANCHADO A MI MOTOCICLETA

La normativa genérica, que regula la circulación por carreteras, sí permite arrastrar un remolque o semirremolque con una motocicleta, si bien se tienen que cumplir los siguientes requisitos:

- No superará el 50% de la masa en vacío del vehículo tractor, es decir, de la motocicleta.
 - Sólo podrá circular de día y en condiciones que no disminuyan la visibilidad.
 - Deberá circular a una velocidad un 10 por ciento inferior al límite fijado para las motocicletas en cada tipo de vía.
 - En ningún caso podrán transportar personas en el vehículo remolcado.
- Por el contrario, cuando la circulación es urbana, es decir, dentro de la ciudad o municipio, siempre se estará a lo dispuesto por las ordenanzas municipales correspondientes en cada urbe.



BUENA PREGUNTA

ESTÁ ABSOLUTAMENTE PROHIBIDO DESLUMBRAR; Y DE PRODUCIRSE, LA MULTA SERÍA DE 200 EUROS

Si cuando voy circulando de noche por carretera se me olvida quitar las luces largas, ¿me pueden denunciar?

RESPUESTA

Efectivamente. Está absolutamente prohibido el deslumbramiento de otros usuarios de la vía; por ello, cuando se circule con el alumbrado de largo alcance o de carretera se deberá sustituir por el de corto alcance o de cruce tan pronto como se aprecie la posibilidad de producir deslumbramiento a otros usuarios de la misma vía o de cualquier otra vía de comunicación, y muy especialmente a los conductores de vehículos que circulen en sentido contrario, incluso aunque éstos no cumplan con su obligación.



No se deberá restablecer el alumbrado de carretera hasta rebasar, en el cruce, la posición del vehículo cruzado.

La misma precaución se guardará respecto a los vehículos que circulen en el mismo sentido y cuyos conductores puedan ser deslumbrados a través del espejo retrovisor.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que, en caso de deslumbramiento, el conductor que lo sufra reducirá la velocidad lo necesario, incluso hasta la detención total, para evitar el alcance de vehículos o peatones que circulen en el mismo sentido.

Hay que recordar que el mal uso del alumbrado es una infracción grave que, por tanto, será sancionada con un importe de 200 euros.

SE PUEDEN CONducIR VEHÍCULOS CUYA MASA NO EXCEDA DE LOS 3.500 KILOS

Quisiera saber qué vehículos puedo conducir con el carné de conducir B. Gracias.

RESPUESTA

Con el permiso de conducción de la clase B se autoriza a conducir los turismos en general, ya que permite la conducción de aquellos automóviles cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilos, diseñados y contruidos para el transporte de hasta 9 personas, incluido el conductor. Dichos automóviles podrán llevar enganchado un remolque cuya masa máxima autorizada no exceda de 750 kilos.

También permite la conducción de un conjunto de vehículos acoplados compuestos por un vehículo tractor, de los que autoriza a conducir el

permiso de la clase B, y un remolque cuya masa máxima autorizada exceda de 750 kilos, siempre que la masa máxima autorizada del conjunto no exceda de 4.250 kilogramos.

Igualmente, autoriza a conducir triciclos y cuatriciclos de motor.

La edad mínima para obtenerlo será de 18 años cumplidos. No obstante, hasta los 21 años cumplidos no se autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 kW.

En este sentido, hay que recordar que quien conduzca un vehículo careciendo del permiso o licencia de conducción correspondiente, que no esté habilitado para conducir dicho vehículo, estaría cometiendo una infracción catalogada como muy grave, lo que supondría una sanción de 500 euros, y que también supondría la pérdida de 4 puntos.

► mándanos tu carta a: c/Trueno, 66. Polígono Industrial San José de Valderas. 28918. Leganés - Madrid
► mándanos tu mail a: cartasaldirector@motor16.com
► mándanos tu fax 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.

CONSULTAS RÁPIDAS

DESMULTIPLICACIÓN DE LA DIRECCIÓN

Alfonso Ruiz

Cuando damos en nuestras fichas técnicas datos como 2,2 vueltas de volante entre topes, te puedes hacer una idea de lo directa o no que puede ser la dirección. Pero los datos de relación de desmultiplicación de la dirección van por otro lado, e indican el número de vueltas teóricas que tendríamos que dar al volante para que las ruedas girasen 360 grados. Así, hay relaciones como

14:1 o 20:1. Esta última sería una relación más desmultiplicada que la de 14:1, que reacciona mucho más rápido al ser más directa.

NEUMÁTICO RUNFLAT Y FECHA DE CADUCIDAD

Pedro Hernández

Vamos a comenzar por tu última consulta. En el flanco de un neumático puedes comprobar que, además de sus medidas y los códigos de velocidad y de carga homologados, figura la fecha de caducidad de la goma.

Suele reflejarse con dígitos como 46/18, que indica la semana y el año en el que se ha fabricado. Los neumáticos no caducan, pero sí envejecen. Por lo tanto, pasados diez años desde su fabricación sus propiedades se van deteriorando. Repetimos que es fecha de fabricación, que no de montaje, que ya irá por el lado del desgaste. En cuanto a los neumáticos Runflat, que nos permiten rodar pinchados, son reconocibles por las siglas RSC, RFT, ZP, EMT... según la marca.

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Mondeo, Vectra, Laguna: comparativa de V6

Las berlinas de Ford, Opel y Renault querían dar un salto para competir con marcas de más renombre. Y lo hacían con estas versiones V6 que comparábamos esta semana.

La localidad madrileña de Alcobendas servía como experiencia piloto de un sistema de localización de sus coches en todo momento gracias a la tecnología GPS, lo que permitía te-

ner controlada toda la flota del consistorio.

Novedades de la semana había varias. Por un lado la versión más 'familiar' del Alfa 145, conocido como 146. Por otro, el Suzuki Vi-



tara más poderoso, con un nuevo motor V6. Y la tercera venía de un americano que aterrizaba en España, el Chrysler Neon, que conducíamos por primera vez.

Pero la gran novedad estaba en esta comparativa de mecánicas V6 de 170 caballos para tres berlinas de marcas generalistas: Ford Mondeo, Opel Vectra y Renault Laguna. El del óvalo -3,7 millones de pesetas- brillaba por

su motor y comportamiento; el alemán -3,9 millones- por rendimiento del motor y espacio interior. Y el francés -3,4 millones- por comportamiento y recuperaciones.

Dos pruebas a fondo para dos modelos que costaban poco y ofrecían mucho. El Tata Telco, un todoterreno de grandes dimensiones por 1,8 millones; y el Hyundai Accent, un compacto de tres puertas por 1,7 millones.



LA PORTADA

Nº 583

FECHA

19-12-1994

HABLAMOS DE

Las tres berlinas V6 de nuestra comparativa eran los encargados de ilustrar nuestra portada. Ford Mondeo, Opel Vectra y Renault Laguna representaban esa moda V6 que parecía abrirse paso en marcas más generalistas. También, de esa moda, teníamos el nuevo Suzuki Vitara V6. Y completaba la primera el Chrysler Neon.



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

Todas las novedades del año 1995

Empezaba un nuevo año y era el momento perfecto para repasar, en forma de nuevos modelos, lo que nos iba a traer el mundo del automóvil.

Un mito que volvía puesto al día. Volkswagen había aprobado las inversiones necesarias -unos 2.000 millones de dólares- para que su Concept 1 se convirtiera en el nuevo Escarabajo, o lo que es lo

mismo, el New Beetle.

Una gran manera de abrir el nuevo año era avanzar las novedades que íbamos a poder probar a lo largo del año. Y la lista era realmente extensa y con modelos inolvidables:



Alfa Spider, Audi A4, Citroën Evasion, Fiat Barchetta, Ford Galaxy, Honda Civic, Mercedes Clase A, Nissan Maxima, Peugeot 806, Skoda Felicia, Volkswagen Sharan...

De momento, ya nos habíamos puesto al volante de dos de esas novedades, el Audi A4 y el Maserati Quattroporte. Dos berlinas con diferentes pretensiones.

La prueba a fondo con las dos versiones -diésel de 134 caballos

y gasolina V8 de 225- del Range Rover nos mostraba un TT lujosísimo que no se asustaba en el campo. Por un precio de 7,1 y 9,1 millones respectivamente, prestaciones y confort estaban garantizados.

Otra prueba, la protagonizada por el Seat Ibiza GTI 16V. Con sus 130 caballos, el utilitario deportivo español nos gustaba por el rendimiento de su motor multiválvulas y su comportamiento.



LA PORTADA

Nº 584

FECHA

26-12-1994

HABLAMOS DE

Las novedades del año 95 llenaban nuestra portada. Alfa Romeo 146, Audi A4, Ferrari F130, Ford Galaxy y el Mitsubishi Carisma -un proyecto conjunto con Volvo del que llegaría el S40- eran las imágenes que utilizábamos. Y también una llamada con la prueba de los nuevos Range Rover.





TORRE de BARREDA







FAMILIA DE VINOS

www.bodegas-barreda.com

SUV
Comfort class



CITROËN C5 AIRCROSS

SMOOTH UNIQUE VEHICLE

INCLUYENDO SUSPENSIÓN DE AMORTIGUADORES PROGRESIVOS HIDRÁULICOS®



Hasta 720l de maletero
20 ayudas a la conducción
Grip Control con Hill Assist Descent
3 Asientos individuales en segunda fila
Disponible en versión híbrido enchufable

**INSPIRED
BY YOU**

Citroën prefiere Total. Gama Nuevo SUV C5 Aircross: Consumo medio WLTP (L/100Km): 5,0 a 8,0.
Emisiones de CO₂ (g/Km): 129 a 181 WLTP (102 a 128 NEDC).

