

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

Al volante **HONDA e**



ICONO ELÉCTRICO

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.773 del 25 de febrero al 9 de marzo de 2020



3 SUV URBANOS - 3 TECNOLOGÍAS **ACIERTO SEGURO**



Prueba gasolina

Nissan Juke
1.0 DIG-T
DCT7 117 CV

Prueba diésel

Skoda Kamiq
1.6 TDI 115 CV



Prueba híbrido 25.000 Km

Hyundai Kona
Hybrid 141 CV

Ya llevamos 20.000

Salón de Ginebra 2020

Volkswagen Caddy ▶



▲ Hyundai i20



Kia Sorento ▲



Cupra León ▲

PARA LOS QUE NO QUIEREN RENUNCIAR A NADA LLEGA TIPO MORE



FIAT TIPO MORE DESDE 10.750€*

SUJETO A FINANCIACIÓN

DISFRUTA DEL NUEVO TIPO MORE TOTALMENTE EQUIPADO:

LLANTAS DE ALEACIÓN NEGRAS DE 41CM (16") • PANTALLA TÁCTIL DE 13CM (5")

CLIMATIZADOR MANUAL • ASISTENTE AUTOMÁTICO DE AYUDA EN PENDIENTE

LUCES DIURNAS LED • CRISTALES PRIVACIDAD • SENSOR DE PARKING TRASERO

Gama Fiat TIPO: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,6 a 8,2 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 119 a 182 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 106 a 164 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat Tipo 5 puertas Street 1.4 16v 70kW (95CV) gasolina con Pack Street MORE incluido. PVP recomendado sin gastos de financiación ni matriculación: 10.750€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos del concesionario y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo a financiar de 10.500€ con un plazo mínimo de 48 meses y permanencia mínima de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. No se incluyen los gastos de financiación ni de matriculación. Ejemplo de financiación sin entrada, por un importe total del crédito de 10.750,00€ con 72 cuotas mensuales de 193,72€. TIN 8,99%, TAE 10,58%, comisión de apertura (3,00%) 322,50€ al contado, importe total a plazos 14.270,34€, importe total adeudado 14.270,34€. La oferta incluye garantía legal de 2 años, más 8 años adicionales de garantía extendida Mopar® limitada hasta los 100.000km desde la fecha de primera matriculación del vehículo o lo que antes suceda, aplicable solo para vehículos financiados con FCA Capital España SAU. Oferta sólo para particulares, válida en Península y Baleares hasta el 29/02/2020. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.

FCA CAPITAL
España



10 AÑOS DE GARANTÍA



fiat.es

Al detalle



SE ACABA EL DESCANSO, VUELVE LA F-1

Tras el parón invernal, los aficionados a la Fórmula 1, la máxima expresión del automovilismo deportivo, vuelven a sonreír. El Circuito de Montmeló acoge de nuevo a todos los equipos sobre la pista para dar comienzo a una nueva temporada en la que, otra vez, Mercedes, parte como gran favorito. Aunque Ferrari, Red Bull o incluso McLaren quieran discutir la supremacía de los de la estrella, la realidad es que incluso en pretemporada, estos parecen un paso por delante. De hecho, de lo que más se ha hablado en Montmeló ha sido de ese sorprendente movimiento de volante adelante y atrás de Hamilton. La nueva F-1 dará mucho que hablar.



PSA, LÍDER EN LA ELECTRIFICACIÓN

El Grupo PSA se sitúa en cabeza del proceso de electrificación en España, con la puesta en marcha de la producción del Opel Corsa-e en Figueruelas, que se suma a la producción de Peugeot e-2008 en Vigo y, en los próximos meses, a un nuevo eléctrico de Citroën que se fabricará en la planta madrileña de Villaverde.

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: Gregorio Arroyo - garroyo@motor16.com

Álvaro Gª Martins - amartins@motor16.com

Julián Gamacho - jgamacho@motor16.com

Bryan Jiménez - bjimenez@motor16.com

Montse Turiel - mturiel@motor16.com

Diseño: Juan González Aso - jgonzalezaso@motor16.com

Colaboradores: Santiago Casero, Alberto Mallo, Ramón

Roca Maseda y Javier Rubio.

Consejo editorial: María Jesús Benoit, 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/Trueno, 66. Polígono

Industrial San José de Valdeiras. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución:

Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de

Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

© Motor 16. Madrid. Todos los derechos

reservados. Esta publicación no puede ser

reproducida ni en todo ni en parte sin permiso

previo por escrito de la empresa editora.



ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla

acarchenilla@motor16.com

Pacto de Estado

Cada vez es más necesario un pacto de Estado en materia de movilidad que involucre a todas las administraciones.

A tenor de la cada vez más complicada situación actual que atraviesa la automoción en nuestro país, haría bien el Gobierno en atender y ofrecer algo más que palabras a un sector que representa el 10 por ciento del PIB, fabricó en sus trece factorías 2,82 millones de vehículos el pasado año y da empleo en torno a 600.000 personas. Nadie duda que la crisis del sector es global, pero cuando el conjunto del mercado europeo cae el pasado enero un 7,5 por ciento respecto al mismo mes del año anterior, es necesario dejar de lado las numerosas y contradictorias declaraciones de los diferentes ministros y activar de una vez por todas el tan cacareado plan de incentivos a la compra anunciado en febrero del año pasado. Especialmente si en este mismo periodo las ventas caen un 8 por ciento en Es-

paña y esto supone una bajada consecutiva de 16 meses, con el agravante del desplome de un 14 por ciento entre los particulares, que no saben a qué atenerse y qué coche comprar. Es evidente que, para rejuvenecer el parque automovilístico, que es uno de los más viejos de Europa, hay que tranquilizar y estimular la demanda de unos consumidores que posponen su decisión de compra en espera de estudiar qué tipo de tecnología les interesa más, en función del dinero y sus necesidades.

traciones autonómicas y municipales. No tiene ningún sentido que un vehículo electrificado tenga diferentes tratamientos y beneficios en función de por dónde circule. Como tampoco lo tiene un posible plan de achatarramiento que mira más el tipo de motor que las emisiones que genera. De hecho, los que compran coches de última generación con motores de combustión y normativa actual, saben que contaminan un 80 por ciento menos que los que tienen más de 14 años. Es evidente que el que tiene uno de estos últimos vehículos, o adquiere uno antiguo de segunda mano, no lo hace por gusto sino por falta de recursos. De ahí que la permanente incertidumbre actual de la automoción sea palpable desde muchos aspectos. Sobre todo, porque cada solución que llega por boca de ministro siempre lleva implícita una subida de impuestos. Por un lado, en los combustibles, equiparando el gasóleo con la gasolina, por otro la modificación del impuesto de matriculación para que paguen todos los coches menos los eléctricos y, como remate, la cada vez más posible subida del IVA. Solo queda cruzar los dedos para que la patronal de fabricantes, ANFAC, que preside José Vicente de los Mozos hasta final de año, lleve a buen puerto el Plan Automoción 2020-40, que va a presentar próximamente en Moncloa.

Con un 8 por ciento de caída en las ventas -14 por ciento las de particulares- y 16 meses consecutivos de bajada, es evidente que para rejuvenecer el parque automovilístico, que es uno de los más viejos de Europa, hay que tranquilizar y estimular la demanda de unos consumidores que posponen su decisión de compra en espera de estudiar qué tipo de tecnología les interesa más, en función del dinero y sus necesidades.

traciones autonómicas y municipales. No tiene ningún sentido que un vehículo electrificado tenga diferentes tratamientos y beneficios en función de por dónde circule. Como tampoco lo tiene un posible plan de achatarramiento que mira más el tipo de motor que las emisiones que genera. De hecho, los que compran coches de última generación con motores de combustión y normativa actual, saben que contaminan un 80 por ciento menos que los que tienen más de 14 años. Es evidente que el que tiene uno de estos últimos vehículos, o adquiere uno antiguo de segunda mano, no lo hace por gusto sino por falta de recursos. De ahí que la permanente incertidumbre actual de la automoción sea palpable desde muchos aspectos. Sobre todo, porque cada solución que llega por boca de ministro siempre lleva implícita una subida de impuestos. Por un lado, en los combustibles, equiparando el gasóleo con la gasolina, por otro la modificación del impuesto de matriculación para que paguen todos los coches menos los eléctricos y, como remate, la cada vez más posible subida del IVA. Solo queda cruzar los dedos para que la patronal de fabricantes, ANFAC, que preside José Vicente de los Mozos hasta final de año, lleve a buen puerto el Plan Automoción 2020-40, que va a presentar próximamente en Moncloa.

GRAN AUTO

INFORMACIÓN
Y PASIÓN
POR EL AUTOMÓVIL

GRAN AUTO

LAS CLAVES DEL AUTOMÓVIL Y LA NUEVA MOVILIDAD

LOS SUV
NOS CONQUISTAN

Todas las claves para
elegir entre 150 modelos

MÁS DE 36.000 DATOS



3€ nº2

ENTREVISTA A JOSÉ VICENTE DE LOS MEZOS
«Esta bien hablar de 2040 pero tenemos que hablar de 2020, 2021... Y dar confianza»

PRUEBAS
Audi Q3 Sportback, Kia XCeed, Hyundai Tucson 48V. Y además Audi e-tron frente a Mercedes EQC.

COMPARATIVA DE CONSUMO
Medimos el gasto real de ocho SUV con ocho tecnologías diferentes

SUV FRENTE A TURISMOS
Seat Arona/Bia, Renault Kadjar/Mégane, Peugeot 5008/508 SUV ¿Cuál interesa más?

YA EN
TU KIOSCO
SOLO 3€

- Los 150 SUV a la venta en España
- Más de 36.000 datos técnicos
 - SUV frente a turismos
- Comparativa de consumos de 8 tecnologías diferentes
 - Todas las novedades que vienen

SUMARIO

Nº 1.773 • 25 febrero al 9 marzo 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- EN PORTADA SALÓN DE GINEBRA

Un año más, el gran escaparate de la industria del automóvil.

6.- AUDI RS Q3 Y RS 5

7.- AUDI A3

8.- BMW ELECTRIFICADOS, HONDA CIVIC

9.- HYUNDAI I20

10.- KIA SORENTO

11.- MERCEDES-BENZ GLA

12.- RENAULT MÉGANE

13.- SEAT LEÓN

14.- SKODA ENYAQ

16.- TOYOTA YARIS

17.- VOLKSWAGEN CADDY

18.- CUPRA LEÓN

20.- CUATRO RUEDAS NISSAN JUKE 1.0 DIG-T DCT7 117 CV

El crossover urbano de Nissan, mantiene su peculiar estilo coupé y añade al diseño ventajas en espacio, aplomo, seguridad y conectividad.

26.- SKODA KAMIQ 1.6 TDI 115 CV

Amplio y funcional, su 1.6 TDI de 115 CV, que gasta poquísimo, se porta de cine en carretera.

30.- HYUNDAI KONA HYBRID 141 CV

La prueba de fiabilidad con el Kona llega a los 20.000 kilómetros. Una experiencia electrizante.

34.- HONDA e

El primer eléctrico de Honda quiere y puede convertirse en un icono.

37.- SUBARU XV

El crossover japonés apuesta por la hibridación.

38.- DS 7 CROSSBACK E-TENSE

Suavidad y poderío en el híbrido



6



34



45



42



44

enchufable de la marca francesa.

40.- GAMA SKODA G-TEC

Los modelos de gas natural combinan eficiencia y rendimiento.

42.- SUZUKI VITARA 48 V

El SUV japonés apuesta por la hibridación ligera.

44.- BMW SERIE 8 COMPETITION

Máxima potencia y prestaciones.

45.- PORSCHE GTS

Estrena nuevo motor.

46.- LA SEMANA

48.- +INTERESANTE EL NUEVO RUMBO DE FORD

Estrategia 'Acelerando el futuro'.

49.- VOLKSWAGEN ID.3

Por primera vez en España.

50.- DS ONLY YOU

Servicios exclusivos.

52.- A LA ÚLTIMA

LAS MEJORES
OFERTAS DE
COCHES NUEVOS
DESDE
LA PÁG. 48

Busca tu marca

AUDI	6,7
BMW	8,44
CUPRA	18
DS	38,50
FORD	48
HONDA	8,34
HYUNDAI	9,30
KIA	10
MERCEDES	11
PORSCHE	45
RENAULT	12
SEAT	13
SKODA	14,26,40
SUBARU	37
SUZUKI	42
TOYOTA	16
VOLKSWAGEN	17,49

Síguenos en...

54.- DE CARRERAS ARRANCA LA F-1

Los entrenamientos en Montmeló abren una nueva temporada.

60.- SABER COMPRAR Y VENDER

DESCUENTOS Y OFERTAS PARA COMPRAR COCHE

64.- QUEREMOS SABER CONSULTORIO TÉCNICO Y JURÍDICO

66.- EL RETROVISOR MOTOR 16 HACE 25 AÑOS

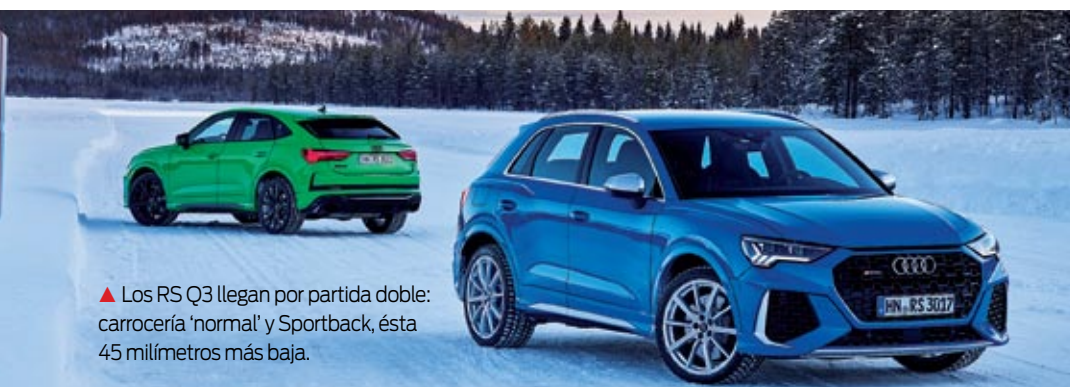
Veamos lo que hay



A la cita ginebrina no acuden este año un buen puñado de fabricantes, destacando entre las ausencias marcas de nivel como Citroën, Ford, Lamborghini, Mini, Mitsubishi, Nissan, Opel, Peugeot, Subaru o Volvo. Eso, lógicamente, devalúa el evento suizo, aunque la fuerza de los exhibidores presentes parece reclamo suficiente, con lanzamientos de relieve como los nuevos Audi A3, Seat León y Volkswagen Golf, la última generación de Kia Sorento y Toyota Yaris, la remodelación del Hyundai i20 y el Renault

Mégane, o el ansiado estreno del Cupra León. Y en muchos casos con mecánicas cien por cien eléctricas, híbridas o híbridas enchufables para satisfacer nuevos gustos del cliente europeo.

Pedro Martín y Gregorio Arroyo | motor16@motor16.com



▲ Los RS Q3 llegan por partida doble: carrocería 'normal' y Sportback, ésta 45 milímetros más baja.

Audi RS Q3 y RS 5

La marca de los aros apuesta por los deportivos

Pocos días después del último Salón de Fráncfort, en septiembre, Audi desvelaba los nuevos RS Q3 y RS Q3 Sportback, que en la cita suiza viven ahora su estreno oficial ante el público. El primero cuesta en España 73.950 euros, frente a los 76.050 del segundo, y en ambos casos se emplea el 2.5 de cinco cilindros con 400 CV y 49,0 mkg que, asociado al cambio S tronic de siete marchas y a la tracción Quattro, les permite acelerar de 0 a 100 km/h en 4,5

segundos. Equipan neumáticos 255/40 R20, tienen la velocidad autolimitada a 250 km/h y gastan 9,8 l/100 km (WLTP). Pero Audi hace debutar también en Ginebra sus nuevos RS 5 Coupé y RS 5 Sportback, que presumen de un diseño exterior más



◀ Del RS 5 hay dos variantes: Coupé –arriba– y Sportback –izquierda–. Las dos con un V6 Biturbo de 450 CV.

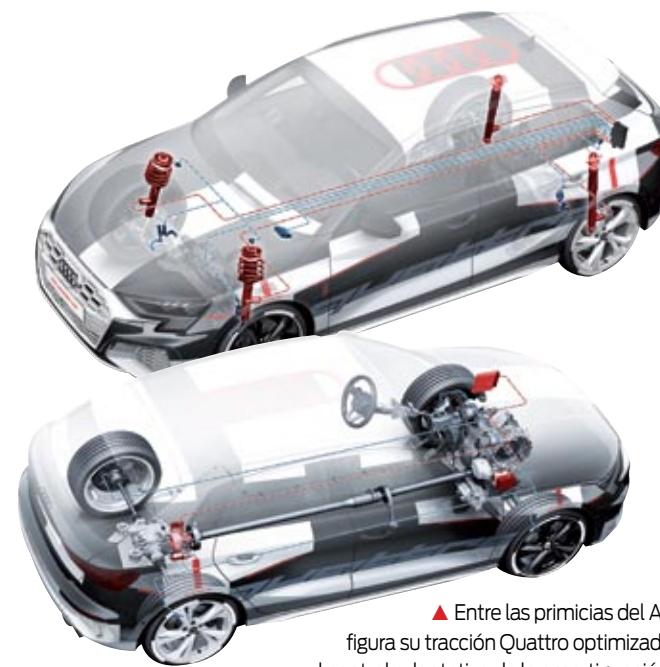
dinámico, incorporan en su interior la tecnología MMI Touch con una gran pantalla central y emplean el motor 2.9 V6 TFSI Biturbo de 450 CV y 61,2 mkg –a partir de 1.900 rpm–, que garantiza prestaciones de excepción: de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y velocidad máxima de 250 km/h; aunque bajo pedido puede aumentarse a 280. Ambos cuentan con tracción Quattro y suspensión deportiva RS, aunque el cliente puede pedir el chasis RS Sport Plus, que integra el sistema Dynamic Ride Control (DRC) de estabilización de los movimientos de balanceo y cabeceo.

Nuevo Audi A3

A tope de tecnología y con una dinámica más avanzada

Al cierre de estas líneas la firma germana no había hecho públicas las fotos de su nuevo A3 libre ya de camuflaje, pero Audi ha facilitado datos concretos del coche que presenta en Ginebra. Por ejemplo, esta cuarta generación promete una dinámica de conducción revolucionaria a la que contribuye su optimizada tracción total Quattro, que estrena un embrague electrohidráulico multidisco situado en el extremo del eje de la transmisión, delante del diferencial trasero, posición que beneficia especialmente el reparto de pesos. Se ha modificado el mecanismo de

control electrónico de distribución de par para adaptarlo al nuevo A3 e integrarlo en el sistema de conducción dinámica Audi Drive Select, de forma que tiene en cuenta los datos de los sensores en la suspensión y no solo detecta las condiciones de conducción y el estado de la carretera, sino también el estilo de conducción, de manera que el par transmitido al eje trasero puede alcanzar el 100%. La guinda es el control selectivo de par, una función de software del control de estabilidad ESC que, por ejemplo, activa ligeramente los frenos en las



▲ Entre las primicias del A3 figura su tracción Quattro optimizada y el control adaptativo de la amortiguación.

ruedas que van por el interior de la curva cuando abordamos ésta a una gran velocidad. Además, el A3 adopta una nueva dirección progresiva electromecánica, con sólo 2,5 vueltas de volante entre

topes, y la suspensión adaptativa, que permite al conductor, por medio del Audi Drive Select –que tiene cinco programas–, elegir entre tres reglajes de amortiguación: Comfort, Auto y Dynamic.



ALPINE A110 SPORTS X CONCEPT

Llamándote 'alpine' tienes que estar preparado para la nieve o para acercarte a una estación de esquí. Así lo debieron pensar los diseñadores de la firma gala al crear un 'concept car' que, por desgracia, no se convertirá en coche de serie. Este deportivo crossover va 60 milímetros más separado del suelo, en parte por el mayor tamaño de sus ruedas, que también han obligado a ensanchar la carrocería 80 milímetros. Además, recibe protecciones de bajos. Pero el motor no recibe cambios, y sigue rindiendo 252 CV.



▲ Desvelado hace unas semanas en el Festival Internacional del Automóvil de París, el A110 Sports X Concept se exhibe también en Ginebra para observar la reacción del público.

AIWEYS U6ION CONCEPT

Este vanguardista fabricante chino desvela en Ginebra el U6ion Concept, que al parecer avanza fielmente cómo será su próximo crossover-coupé de mecánica cien por cien eléctrica. Futuro rival de potentes modelos sin emisiones como el Audi e-tron Sportback, Aiwes ha recurrido a su nuevo diseñador 'de cabecera', el japonés Ken Okuyama, que ha trabajado para General Motors, Porsche y Pininfarina, empresa esta última donde supervisó el estilo final de los Ferrari Enzo y 599.



▲ Zaga muy vertical con ópticas que van de lado a lado, enormes llantas, perfil muy coupé, hombros marcados... el SUV eléctrico U6ion de Aiwes promete máxima deportividad.

BMW Los de Munich intensifican la electrificación

En la nueva Serie 3 se ofrecía ya el 330e Sedán, dotado de una mecánica híbrida enchufable con 252 CV en total –292 durante un máximo de 10 segundos gracias a la función XtraBoost–, fruto de asociar un motor 2.0 de gasolina y un propulsor eléctrico integrado en la transmisión Steptronic de 8 velocidades; pero ahora esa alternativa con etiqueta '0 Emisiones' de la DGT se multiplica por cuatro, pues el 330e pasa a estar disponible también con carrocería familiar Touring, e incluso con tracción total xDrive con ambas carrocerías. En el caso de los Serie 3 familiares, el volumen del maletero se reduce a 410 litros, o 1.420 abatiendo por completo el respaldo 40:20:40. Además, la firma bávara estrena el M340d xDrive –Sedán y Touring–, equipado con un diésel 3.0 M TwinPower Turbo de seis cilindros que rinde 340 CV y 71,4 mkg, y se beneficia de microhibridación de 48 V con un motor eléctrico generador y de arranque de 8 kW, equivalente a 11 CV.

▼ El BMW iX3 –abajo, en el centro– empezará a fabricarse antes de finalizar el año, mientras que el i4 y el iNext lo harán a lo largo del 2021.



▲ Tres nuevas versiones híbridas enchufables de 252 CV para la Serie 3: 330e Touring, 330e xDrive Sedan y 330e xDrive Touring.



Honda Civic Actualización estética por fuera y por dentro, y mayor dotación

Tres años después de su lanzamiento el Civic experimenta una leve transformación que le pone al día en cuestión de estilo, calidad y equipamiento; aunque Honda no ofrece nuevas mecánicas y la gama estará conformada desde ahora –ya no hay diésel– por dos motores de gasolina, ambos con turbo: el 1.0 tricitlíntrico de 126 CV y el 1.5 de 182. Y se puede elegir entre cambio manual de seis marchas o la automático CVT.

En cuanto a lo nuevo del Civic 2020, en el exterior varía el frontal –tomas de refrigeración laterales– y la zaga –zona inferior del paragolpes, a la vez que llegan nuevas llantas Shark Grey de 17 pulgadas y hay dos colores de carrocería inéditos. Dentro hay más novedades, pues se mejoran plásticos y tapizados, el asiento

del conductor puede tener reglaje eléctrico, se añaden botones tradicionales para el sistema multimedia y de climatización, y se actualizan los asistentes de seguridad del Honda Sensing. Y del Civic Type R de 320 CV habrá ahora tres versiones: GT, Sport Line –las dos en primavera– y Limited Edition –verano–, ésta con 100 unidades para toda Europa.

▼ Cambian las bocas de refrigeración frontales y el diseño del paragolpes en la zaga. Además, estrena llantas de 17 pulgadas y hay nuevos colores, como Azul Obsidiano –abajo– o Blanco Platino Perlado.



ASTON MARTIN VANTAGE ROADSTER

Al Vantage Coupé lanzado en 2018 se suma ahora el Vantage Roadster, sólo 60 kilos más pesado y dotado de una capota que se quita eléctricamente –todo un récord de agilidad– en 6,7 segundos y se pone en 6,8. Incluso en marcha, hasta 50 km/h. Equipado con el motor 4.0 V8 Twin-Turbo de 510 CV y 69,9 mkg, que se asocia a una caja automática ZF de 8 marchas, acelera de 0 a 100 km/h en poco más de 3,7 segundos. En cuanto a precios, se sabe que en Alemania partirá de 157.300 euros.



▲ Las entregas del Vantage Roadster empiezan en el segundo trimestre del año. El conductor puede elegir entre los modos de uso Sport, Sport+ y Track.



Hyundai i20 La tercera generación, con innovaciones de todo tipo

El nuevo i20, que ve la luz en Ginebra, es 5 milímetros más largo, 16 más ancho y 24 más bajo que el anterior, pues anuncia 4,04 metros de longitud, 1,75 de anchura y 1,45 de altura. Y como la distancia entre ejes crece a 2,58 metros se anuncia más amplitud en la segunda fila; además de un maletero con 351 litros, frente a los 326 del actual. Y en el interior, revolución de diseño, pues en función del acabado la instrumentación será analógica o una pantalla digital de 10,25 pulgadas. Asimismo, habrá tres posibles configuraciones de pantalla central: monocroma de 3,8 pulgadas en las versiones básicas, a color de 8 pulgadas o, en los i20 mejor dotados, a color de 10,25 pulgadas. En los dos úl-

timos, compatibles con Android Auto y Apple CarPlay. Además, el i20 entenderá órdenes vocales en lenguajes natural. Y el arsenal tecnológico no para ahí, pues estarán disponibles los faros LED, el cambio activo entre luces de cruce y de carretera, el frenado automático con detector de peatones y ciclistas, la alerta por salida involuntaria del carril con asistente de centrado, el control de crucero adaptativo ligado al navegador

para optimizar la eficiencia, lector de señales de tráfico, control de riesgos en el ángulo muerto lateral con asistencia de aceleración para evitar una posible colisión... Y la firma coreana actualiza por completo la gama mecánica, que inicialmente dispondrá de cuatro alternativas de gasolina: en la base, el 1.2 MPI de 84 CV –de cuatro cilindros, sin turbo y con caja manual de 5 marchas–, y por encima, el tricitlíntrico 1.0 T-GDi en variantes de 100 CV –manual de 6 marchas o automática DCT de 7–, 100 CV con hibridación de 48 voltios y 120 CV también con sistema de 48 V; estas dos últimas manuales –nueva transmisión IMT con función de circulación 'a vela'– y con etiqueta ECO.



▲ El nuevo i20, fabricado en Turquía, ve la luz con carrocería de cinco puertas, más larga y ancha que la actual pero más baja. Y el maletero tiene 25 litros más. Hyundai dice que el conjunto es un 4 por ciento más ligero.



▲ Además del i20, Hyundai desvela el Prophecy, con las líneas maestras para un sedán eléctrico.



El Hyundai Prophecy Concept es un sedán de 4,75 metros de longitud, con rasgos de coupé. Dos motores eléctricos, cuatro plazas... La versión de producción está casi lista.



BENTLEY BACALAR

Podrían ser finalmente solo 12 las unidades que Mulliner fabrique del Bacalar, un modelo tan exclusivo como el precio que se baraja: unos dos millones de euros. Inspirado en el EXP 100 GT Concept, el Bacalar toma como base la plataforma y la mecánica del Continental GT pero apuesta por una carrocería más futurista. Además, Bentley muestra en Ginebra el Continental GT Mulliner Convertible, que destaca por sus llantas de 22 pulgadas y un interior refinado que incluye un reloj Breitling de plata cepillada.



▲ El Bentley EXP 100 GT Concept –arriba– sirve de inspiración a los rasgos definitivos del Bacalar.



▲ La otra gran novedad de Bentley es el Continental GT Mulliner Convertible.

Kia Sorento

Nueva carrocería y mecánicas **diésel, híbrida y 'plug in'**

La cuarta generación del Sorento es, sin duda, la más revolucionaria, pues estrena plataforma y tiene una carrocería de proporciones redefinidas, ya que se estira la batalla hasta los 2.815 milímetros –35 más que en el actual– y se acortan los voladizos delantero y trasero, de manera que la longitud crece solo 10 milímetros, hasta los 4,81 metros. Además, el parabrisas retrasa su posición 30 milímetros en relación al eje delantero, y la imagen evoluciona claramente tanto en la zona frontal como, sobre todo, en la zaga. Y en el in-

terior, revolución también, pues el cuadro de instrumentos pasa a ser una pantalla digital de 12,3 pulgadas y el salpicadero queda presidido por una pantalla táctil a color de 10,25 pulgadas.

Kia innova también en cuestión de mecánicas, donde la oferta del Sorento será triple: para los más ruter, un 2.2 turbodiésel con 202 CV y 44,9 mkg asociado a un cambio automático 8DCT de doble embrague y 8 velocidades; para usos con menor kilometraje anual un híbrido autorrecargable de 230 CV y 35,7 mkg que combi-



▲ El Sorento crece hasta 4,81 metros y tiene una distancia entre ejes 35 milímetros mayor. La imagen externa cambia de manera radical.

na un motor 1.6 turboalimentado de gasolina, un propulsor eléctrico de 44,2 kW –60 CV– y, bajo la segunda fila de asientos, una batería de iones de litio de 1,49 kWh; y

para los clientes más urbanos, un híbrido enchufable del que pronto se darán datos. En el equipo de seguridad es novedad la frenada contra colisiones múltiples.

▼ El salpicadero, revestido en piel, metal o símil madera, está presidido por una pantalla de 10,25 pulgadas. Y la instrumentación es digital.



BAC MONO

Desde 2017 se ofrece en algunos mercados este monoplaza autorizado para circular por calles y carreteras –la versión de circuito nació en 2011–, y en Ginebra puede verse su última evolución, desplegada en tres versiones Mono Ones: blanca, roja y negra. El motor sigue siendo un 2.5 de 305 CV, y como el peso del conjunto ronda los 590 kilos, las prestaciones son estratosféricas: de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos.



DACIA DUSTER TCE 100 ECO-G

Ya se vende en España desde hace unas semanas a partir de 13.500 euros y es la nueva versión ECO del Duster preparada para operar con gasolina o GLP indistintamente. Frente a la versión anterior de gas licuado, con un 1.6 atmosférico de 114 CV, el Eco-G usa el tricilíndrico 1.0 TCE de 100, con turbo, emisiones un 10 por ciento más bajas y 17,3 mkg de par máximo.



Mercedes-Benz GLA

Se vuelve **más todoterreno** y presume de caballería

Otro modelo que conocíamos ya desde hace unos meses pero que vivirá en Ginebra su primer acto público masivo es el Mercedes GLA, cuya segunda generación adquiere un aspecto claramente más SUV que el modelo anterior. Lo logra con un cambio de dimensiones, pues es un centímetro más corto –ahora mide 441–, tres más ancho –183– y diez más alto –161–, al tiempo que estrena la nueva plataforma, común a Clase A, Clase B y CLA. La firma de Stuttgart dice que el conductor va sentado 14 centímetros más arriba que en el primer GLA y que el maletero gana 14 litros, hasta los 435 ahora homologados. Y el maletero, que tiene suelo móvil con dos posibles alturas, puede

ción 'off road' con distancia incrementada a 164 milímetros. Y en la versiones 4Matic de este segundo GLA, el reparto de par entre ejes se efectúa de forma automática gracias a un embrague multidisco de control electrónico, que actúa según la solicitud de potencia o las pérdidas de motricidad, pero también en virtud del modo de conducción elegido: en Eco y Comfort pasa un 80 por ciento de la fuerza a las ruedas delanteras y un 20 a las traseras, en Sport el reparto es 70:30 y en Off-road –exclusivo para los GLA 4Matic y que influye también sobre la respuesta del motor y la acción del ABS– la distribución es 50:50. En cuanto a mecánicas, inicialmente el nuevo GLA ofrece en ga-



▲▶ La nueva gama ya disponía del AMG GLA 35 4Matic –a la derecha, en rojo–, y pronto se añadirá el AMG GLA 45 4Matic... con hasta 421 CV.

ampliarse abatiendo el respaldo 40:20:40 de serie. También es más SUV porque la altura libre al suelo crece de 134 a 143 milímetros, aunque la primera generación disponía de una op-



▲ El Mercedes-AMG GLE 63 S 4Matic+ Coupé es nuevo también: rinde 612 CV y tiene etiqueta ECO por su microhibridación EQ Boost de 48 V.



▲ Tras su estreno en enero durante el CES de Las Vegas, el Vision AVTR visita también Ginebra. Es eléctrico y presume de 'eco diseño'.

solina el moderno 1.3 de 163 CV –GLA 200– y un 2.0 también turbobombinado que rinde 306 CV –AMG GLA 35 4Matic–, y pronto

estarán disponibles las versiones AMG GLA 45 4Matic –387 y 421 CV–, los motores diésel y un GLA 250e híbrido enchufable.



FERRARI ROMA

Como su estreno oficial se produjo en una fiesta privada celebrada en la capital italiana, que le da nombre, el debut del Roma ante el público europeo tiene lugar en Ginebra. Se trata de un GT de 2+2 plazas con motor delantero; en concreto, un V8 biturbo de 3,9 litros que rinde 620 CV entre 5.750 y 7.500 rpm. Gracias a eso rebasa los 320 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en 3,4 segundos y 'vuela' de 0 a 200 km/h en 9,3 segundos. El cambio automático, de doble embrague, tiene ocho marchas.



▲ El Roma pesa 1.645 kilos y presume de aerodinámica. Por ejemplo, el alerón trasero móvil tiene tres posiciones, según la velocidad: hasta 100 km/h, de 100 a 300... y más de 300 km/h.

Renault Mégane

El tercer beneficiado por la **tecnología E-Tech Hybrid**

Será en verano cuando la firma del rombo inicie la comercialización del renovado Mégane, que estrena cambios de diseño –parrilla, paragolpes, llantas...–, recibe tres nuevos colores de carrocería y ve optimizado su equipamiento, pues equipa faros LED y se ofrece una nueva instrumentación digital de 10,2 pulgadas. También cambia el sistema multimedia, del que hay tres posibilidades: con pantalla de 7 pulgadas, bien con navegador o sin él, y en formato de 9,3 pulgadas; siempre con Easy Link y compatibles con Android Auto y Apple CarPlay. Además, los diseñadores han aprovechado para mejorar la ergonomía –botones más grandes, mandos de climatización con display– y cuidar más el refinamiento con detalles como nuevas tapicerías, un asiento del conductor que puede tener

ajuste eléctrico o un espejo central que en las versiones superiores prescinde de marco. Asimismo, el nivel GT Line es sustituido por el nuevo R.S. Line, con rejilla frontal ‘nido de abeja’, llantas específicas de 17 o 18 pulgadas, salida de escape de diseño especial y, dentro, asientos más

▶ El Sport Tourer será el primer Mégane con mecánica híbrida enchufable. Su maletero anuncia 434 litros, 87 menos que en las versiones normales.

deportivos, pedales de aluminio y volante de cara inferior plana. En cuanto a motores, y a la espera de que llegue a final de año el 1.0 TCe de 120 CV, en gasolina se ofrece el 1.3 TCe con 100, 115, 140 y 160



CV, los dos primeros con cambio manual y el último con caja EDC, mientras que el de 140 CV permite optar entre manual y EDC. Y en diésel, el 1.5 Blue dCi con 95 CV –manual– y 115 CV –manual o

EDC–. Aunque la gran novedad es el Mégane E-Tech Plug-in, con 160 CV y ligado inicialmente a la carrocería familiar –después se ofrecerá también la otra–, cuya batería de iones de litio de 9,8 kWh permite circular hasta 50 kilómetros en modo eléctrico.



◀ El Mégane R.S. es fiel al motor 1.8 TCe de 300 CV, disponible con caja manual o EDC, y con dos tipos de chasis: el Sport, usado en el R.S. normal, y el Cup, ligado al R.S. Trophy.

◀ El Captur E-Tech Plug-in, de 160 CV, y el Clio E-Tech Hybrid, de 140, están presentes también en Ginebra.



Seat León

Una nueva era para la marca española

La cuarta generación del León marca un antes y un después en la firma de Martorell, que ahora, además, afronta una nueva etapa tras la marcha del carismático Luca de Meo a Renault. El León IV comparte la última evolución de la plataforma MQB con los nuevos Audi A3, Skoda Octavia y Volkswagen Golf, y eso le da acceso a todo tipo de sistemas de propulsión, incluyendo mecánicas electrificadas. En gasolina sin hibridación podrá elegirse entre cinco motores TSI: los tricilíndricos 1.0 con 90 y 110 CV y, ya con cuatro cilindros, los 1.5 de 130 y 150 CV –ambos con desconexión temporal de cilindros– y el 2.0 de 190 CV. Y todos, salvo el de 150 CV, con ciclo Miller. En cuanto a los diésel, que son nuevos, el cliente podrá elegir entre los 2.0 TDI

de 115 y 150 CV; mientras que el León Sportstourer –carrocería familiar– permitirá combinar el TDI más potente con la tracción total 4Drive. Asimismo, seguirá habiendo un León con motor 1.5 TGI de 130 CV –funciona con GNC, mientras quede gas en sus tres depósitos que suman 17,3 kilos de capacidad, o con gasolina–. Pero hablábamos de electrificación, y esta se materializa en dos tecnologías: la llamada eTSI, que es hibridación suave de 48 V, garantiza la etiqueta ECO, va ligada al cambio DSG necesariamente y se desdobra en versiones 1.0 de 110 CV y 1.5 de 150; y la mecánica híbrida enchufable, disponible también para las dos carrocerías del nuevo León y que asocia un 1.4 TSI de gasolina a un motor eléctrico para totalizar 204



◀ El Tarraco FR, disponible con motores de gasolina y diésel de 150 y 190 CV, se diferencia por su parrilla negra o las llantas de 19 pulgadas –de 20 en opción–. Su interior es más deportivo.



CV. La batería de 13 kWh permite circular hasta 60 kilómetros en modo eléctrico. El León de cinco puertas mide 4.368 milímetros de largo y tiene un maletero de

380 litros, mientras que el Sportstourer se va a 4.642 milímetros y su maletero crece hasta 617 litros, 30 más que en el ST actual.



▶ El León puede equipar un selector de modos de conducción para elegir entre Eco, Normal y Sport. Y la suspensión DCC de dureza variable también está disponible.



FIAT PANDA MILD HYBRID Y 500 MILD HYBRID

Comparten etiqueta ECO y su moderno tricilíndrico 1.0 Firefly de 70 CV con hibridación suave gracias a un motor eléctrico de 3,6 kW y una batería de litio de 0,13 kWh. El cambio es manual y estrenan un interior con materiales ecológicos reciclados, como plásticos recogidos del mar.



FISKER OCEAN

Anuncia Fisker el Ocean como «el vehículo más sostenible del mundo». Es un SUV de 4,64 metros con maletero de 566 litros, mecánica eléctrica y batería de 80 kWh que se recarga en media hora usando puntos de 150 kW. El techo es un panel fotovoltaico y el interior, de materiales reciclados, se define como «vegano».



LEXUS LF-30 ELECTRIFIED Y UX 300E

Las tres estrellas de Lexus en Ginebra eran ya conocidas, pero ninguna había pisado suelo europeo hasta hoy. Se trata del LC 500 Convertible, que pasa a ser el modelo más exclusivo de la casa; el LF-30 Electrified Concept, visto hace meses en Tokio o Los Ángeles y que muestra cómo entiende la firma de lujo de Toyota el futuro de la electrificación, y el UX 300e, primer vehículo de serie cien por cien eléctrico de Lexus: 204 CV, 30,6 mkg, batería de 54,3 kWh con más de 400 kilómetros de autonomía NEDC...



▶ El LF-30 Electrified rinde 500 CV gracias a sus cuatro motores eléctricos, uno en cada rueda.



▶ El UX 300e pasa de 0 a 100 km/h en 7,5 segundos con sus 204 CV eléctricos.

Skoda

El fabricante checo se refuerza **en todos los frentes**

Del éxito de las versiones más deportivas de su gama habla un dato: en mercados tan relevantes para la marca checa como Alemania, Reino Unido o Suiza, uno de cada cinco Skoda vendidos son RS. De ahí que la cuarta generación del Octavia vaya a tener no una, sino varias versiones RS. Y en la cumbre de esa oferta aparece, sea cual sea la carrocería elegida —berlina de cinco puertas o familiar Combi— el RS IV de 245 CV con caja DSG6, dotado de una mecánica híbrida enchufable que le hará merecedor de la etiqueta '0 Emisiones'. Antes de la cita de Ginebra la firma checa publicaba tres bocetos que avanzaban cómo serían esos Octavia deportivos: generosas tomas de aire frontales, grandes llantas de aleación, alerón trasero más dimensionado —en el extremo del portón de la berlina o en el borde del techo si se trata del Combi—, difusores aerodinámicos

delante y detrás... En cualquier caso, también se ofrecerá el Octavia RS con motores 'tradicionales': el 2.0 TSI de gasolina con 245 CV —manual o automático DSG7— y el diésel 2.0 TDI con 200 CV —sólo con caja manual—. Además, Skoda sigue ampliando la gama Kamiq, y tras las versiones Monte Carlo y G-Tec que debutaron en Fráncfort —su comercialización en España se inicia ahora precisamente—, para Ginebra se ha reservado la variante Scoutline, con una imagen más aventurera y SUV gracias a los pasos de rueda en negro mate, los diversos elementos plateados de la carrocería, las llantas de 17 o 18 pulgadas y las ópticas traseras Full LED. Y dentro destaca por la tapicería transpirable ThermoFlux o unos paneles decorativos específicos. El Kamiq Scoutline estará disponible desde julio con todos los motores de la gama, incluido el de GNC.

► Mucho que ver en la exposición de Skoda: los nuevos Octavia RS, el Kamiq Scoutline y, como gran sorpresa, el Enyaq, nombre del primer SUV de la marca con mecánica cien por cien eléctrica.



▲ El nuevo Octavia RS estará disponible con varias mecánicas, entre ellas una híbrida enchufable con 245 CV usado en la versión RS IV.

▼ El Octavia Combi RS comparte con la berlina detalles diferenciadores como la parrilla negra, las llantas o las grandes tomas de aire frontales.



MCLAREN V6 HYBRID

La firma británica dejó claro hace tiempo que su estrategia no pasaba por los SUV y sí por la electrificación. Y esto último lo demuestra con la arquitectura que lleva a Ginebra, que podría implantar pronto en sus modelos. Tan pronto que antes de acabar el año ya tendrá un deportivo híbrido enchufable con tracción total capaz de recorrer entre 40 y 48 kilómetros en modo eléctrico.



POLESTAR 2

La firma de Volvo dedicada a vehículos electrificados acude a Ginebra con su Polestar 2 —dos motores que suman 300 kW y batería de 78 kWh—, poco antes de su lanzamiento en Europa. Y su stand acogerá una sorpresa: el Precept Concept, que avanza el tercer modelo de la marca, probablemente de estética SUV.



▲ Un año más, las excelentes instalaciones de UTAC CERAM en Mortefontaine, al norte de París, han servido de escenario a las pruebas finales de los jurados del 'Car of the Year' con los siete modelos que optan al premio. Además de un circuito permanente donde poder llevar al límite el comportamiento o la seguridad de cada vehículo, la comarca tiene buenas carreteras con poco tráfico, ideales para conducir.

Car of the Year 2020

El Salón de Ginebra acoge de nuevo la **ceremonia final**

Son siete finalistas pero solo uno puede ganar, y el 2 de marzo, en el Palexpo de Ginebra donde se celebra el Salón del Automóvil de la ciudad suiza, sabremos cuál es. Hasta ese día, los 60 jurados de 23 países —España está representada por seis periodistas— hemos

realizado todo tipo de pruebas y mediciones con cada vehículo. O, mejor dicho, con la mayor cantidad posible de versiones de cada vehículo, e incluso con diferentes unidades de una misma versión. Miles de kilómetros acumulando datos y sensaciones que pronto se

volcarán sobre una votación donde cada miembro dispone de 25 puntos, a repartir entre un mínimo de cinco coches y un máximo de siete. Y con dos condiciones: cada jurado debe dar un ganador y el máximo número de puntos a un modelo es diez. Para efectuar los

últimos ensayos, los miembros del COTY volvimos a citarnos en el circuito de Mortefontaine, donde es posible alternar pruebas en pista con las de carretera, e incluso por caminos. Bajar de un Peugeot e-208 para conducir un Renault Clio E-Tech Hybrid o un Ford Puma EcoBoost MHEV, llevar al límite un Porsche Taycan Turbo en pista y repetir la experiencia al minuto con un Tesla Model 3 Performance, comparar un Toyota Corolla híbrido con un BMW Serie 1 diésel... En breve, la solución.



▲ El BMW Serie 1 destaca por comportamiento, tacto de conducción y calidad general.



▲ El Ford Puma, único crossover entre los siete finalistas, es muy ágil y ofrece mecánicas ECO.



▲ Duelo francés: Peugeot apuesta por un e-208 eléctrico y Renault responde con el Clio híbrido.



▲ El Taycan, primer Porsche cien por cien eléctrico es rapidísimo... pero caro y algo pesado.



▲ Hasta la versión básica del Tesla Model 3, que cuesta 49.500 euros, sorprende por rendimiento.



▲ Con sus tres carrocerías y sus dos mecánicas híbridas, el Toyota Corolla rebosa racionalidad.

Toyota Yaris

Del híbrido más eficiente a la 'bomba' de los rallys

Justo cuando algunos fabricantes pierden su fe en los pequeños utilitarios, castigados por la famosa norma de los '95 gramos' que demoniza absurdamente a esos coches por ser ligeros, en Toyota toman el camino contrario y apuestan como nunca por su Yaris, que en Ginebra se materializa en forma de nueva generación. Con sus 3,94 metros de longitud y su nueva plataforma, hablamos de un coche revolucionario porque casi todo cambia: vamos sentados más abajo y más atrás que antes, la anchura del conjunto es 5 centímetros mayor mientras que la altura cede 4, la suspensión recibe mejoras, la rigidez torsional es superior... Eso se traduce en un tacto de conducción optimizado, y manteniendo la capacidad de maletero del modelo anterior: 284 litros. En cuanto a la mecánica, a España sólo vendrá la versión híbrida, que toma como base un 1.5 triclíndrico de gasolina con 88 CV y recibe como ayuda eléctrica

la de dos motores que aportan otros 79 CV: el principal asiste al de gasolina para mejorar empuje y gasto, mientras que el segundo tiene como función principal arrancar el 1.5 Dynamic Force. En total, 116 CV, unas emisiones

▲ Además de una carrocería de tres puertas específica, hecha con polímero CFRP y que recurre al aluminio en capó, puertas y portón, el GR Yaris aporta una mecánica asombrosa: 261 CV, tracción total de reparto variable...

nes de risa -64 g/km de CO2 en ciclo NEDC- y hasta 2 kilómetros recorridos en modo eléctrico, en el que es posible circular incluso a 130 km/h.

Pero, en el polo opuesto, el Yaris ofrece una versión radicalmente deportiva, pues el GR Sport tiene un 1.6 turbo de tres cilindros que rinde 261 CV y se asocia a la

tracción total GR-Four con tres modos de reparto de par: Normal (60:40), Sport (30:70) y Track (50:50). Tiene frenos de competición y solo pesa 1.280 kilos.



▲ El nuevo B-SUV de Toyota, rival de Seat Arona o Ford Puma, tendrá tracción total AWD-i.



▲ Mediante el Drive Mode, el Yaris híbrido permite elegir entre tres programas de conducción: Eco, Normal y Sport. Y estrena innovaciones como un airbag central entre las plazas delanteras.

PAGANI IMOLA

La última evolución del Huayra es esta serie especial bautizada Imola y limitada a cinco unidades... que ya tienen dueño. Y eso que el precio es tan rotundo como redondo: cinco millones de euros. Los afortunados disfrutarán de su aerodinámica optimizada y de los 827 CV de potencia y 112,2 mkg de par que rinde el motor 6.0 V12 Biturbo de origen Mercedes-AMG. Es el Pagani más brutal de la historia -tiene 36 caballos más que el Huayra BC Roadster- pero la firma italiana no ha desvelado sus prestaciones.



▶▶ Aunque el Huayra Imola se ha dado a conocer ahora, en realidad fue presentado en secreto a sus felices propietarios en julio. Lógicamente... en Imola.



Volkswagen

Nuevo Caddy, muchos Golf y un Touareg R enchufable

Como varios de sus rivales, el nuevo Caddy aproxima lo más posible su imagen a la de un turismo pero sin perder las características que un cliente exigirá a un vehículo comercial. La carrocería normal mide 4,50 metros de largo por 1,86 de ancho y 1,80 de alto, la distancia entre se estira 73 milímetros y la aerodinámica pasa del anterior Cx de 0,33 a un estupendo 0,30. Y el Caddy Maxi, que llegará en 2021 y mide 4,85 metros, anuncia un volumen de carga máximo de 4,0 megmetros cúbicos. En ambos casos el cliente podrá elegir entre las variantes Cargo, de tipo profesional, y la familiar Kombi, destinada a transportar pasajeros. En el interior estará disponible la instrumentación Digital

Cockpit y pantallas multimedia de 6,5, 8,5 y 10 pulgadas, y en el capítulo mecánica podrá elegirse entre tres motores diésel 2.0 TDI -75, 102 y 122 CV-, un 1.5 TSI de gasolina con 116 CV y el 1.5 TGI de gas natural comprimido con 130 CV. Además, el diésel de 122 CV podrá combinarse con la tracción total 4Motion. Y el área de Volkswagen en el Salón de Ginebra acogerá también al nuevo Golf, que ahora recibe tres versiones inéditas: el deportivo GTI, el GTE híbrido enchufable de 245 CV y un diésel GTD de 200 CV que podrá no llegar a España. Asimismo, el Touareg recibe una nueva variante R con mecánica híbrida enchufable de la que más adelante se conocerán datos.

▼ La cita de Ginebra es el primer acto público masivo para el nuevo Golf.



▲ A finales de 2021 debería iniciarse la producción del ID. Space Vizzion, un familiar eléctrico en el que muchos ven el sucesor del Passat Variant.

▼ Del Golf ya se venden versiones diésel TDI, de gasolina TSI y microhíbridas eTSI. Abajo, a la izquierda, un avance de la variante GTD.



◀▲ A finales de 2020 empezará a venderse el nuevo Caddy. Mide 4,50 metros -4,85 el Caddy Maxi- y usa la plataforma MQB.

▶ Además del Touareg V8 TDI -diésel de 421 CV- llega una versión R con mecánica PHEV.



PORSCHE MACAN GTS

Además de los 718 GTS -Boxster y Cayman-, Porsche exhibe en Ginebra otro GTS: el Macan. Su motor 2.9 de seis cilindros rinde 380 CV y 53,1 mkg, y le permiten alcanzar 261 km/h o acelerar de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos. Su chasis, con sistema PASM, se ha rebajado 15 milímetros.



SUZUKI SWIFT SPORT

Tras el S-Cross y el Vitara, recibe una mecánica con microhibridación el Swift Sport. En concreto, el 1.4 Boosterjet -con 129 CV en vez de 140- recibe el apoyo de un motor eléctrico de 13 CV que ayuda en las fases de aceleración, reduce el consumo y garantiza la etiqueta ECO.





Cupra León El primer León de Cupra ofrece hasta 310 CV y una versión PHEV

Cupra ya tiene su León, el primero con la nueva firma de esta joven marca deportiva. El fabricante español lo muestra en el Salón de Ginebra —junto al esperado Formentor, el primer modelo genuinamente Cupra—, aunque Motor 16 acudía dos semanas antes a su presentación en sociedad, en Barcelona, para conocer todas sus características antes de que llegue al mercado, ya en la recta final del año.

Primer punto. Su gama de motorizaciones ofrece un amplio abanico de posibilidades. La oferta térmica nace desde el conocido 2.0 TSI, que se desdobra en 245, 300 y 310 caballos de potencia. Los dos

primeros aparejan tracción delantera y se combinan tanto con la carrocería hatchback como con la Sportstourer. El más potente sólo se asocia al formato familiar y añade tracción total 4Drive. Su velocidad se limita a 250 km/h y acelera por debajo de los 5 segundos en el paso de 0 a 100 km/h. En todos los casos el cambio es DSG de siete relaciones, pero mejorado, ya que la gestión no es mecánica, sino electrónica.

La normativa en emisiones 'obliga' a apostar por una variante híbrida enchufable, la primera en Cupra. Combina un motor 1.4 TSI de 150 CV con otro eléctrico de 85 kW (115 CV), que suman una poten-

cia total de 245 CV. El cambio es DSG de seis relaciones e incorpora una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad, suficiente para circular hasta 60 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica. La batería se ubica bajo el maletero —por eso pierde 110 litros de volumen— y se puede recargar en 3 horas y media utilizando un 'wallbox' de 3,6 kW, o en 6 horas mediante una to-

ma convencional de 230 V. Esta variante PHEV estará por debajo de los 50 g/km de CO₂ y tendrá la etiqueta medioambiental '0'. A nivel de chasis se rebaja 25 milímetros la altura en el eje delante y otros 20 en el trasero, la suspensión es más firme —contempla la adaptativa DCC de serie—, la dirección es más directa, el conjunto es más rígido y monta frenos Brembo



◀ La variante híbrida enchufable ofrece 245 caballos y monta una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad. Se ubica bajo el maletero, que pierde 110 litros. Puede circular hasta 60 kilómetros en eléctrico y se recarga en 3 h 30' en un 'wallbox' de 3,6 kW.



◀ El nuevo Cupra León ofrece variantes con 245, 300 y 310 caballos, la más potente sólo disponible con la carrocería familiar Sportstourer y tracción total 4Drive. Llegarán a finales de año.

'LEONES' DE CARRERAS Cupra e-Racer y León Competición

En la inauguración del Cupra Garage, nombre de la nueva sede de la marca en Martorell, también tuvimos ocasión de ver otras dos novedades de peso y enfocadas al mundo de la competición: el e-Racer eléctrico y el León Competición. La presentación corrió a cargo de los experimentados pilotos Jordi Gené y Mattias Ekström, que participarán en el campeonato de turismos eléctricos World E-TCR que arranca este año.

Lo harán con el e-Racer, el primer Cupra de carreras totalmente eléctrico. Monta cuatro motores eléctricos, todos en el eje trasero, que generan una potencia conjunta de 680 CV y 980 Nm de par máximo. La batería, de 65 kWh de capacidad y refrigeración líquida, se monta a lo largo de todo el fondo plano. Este modelo alcanza los 270 km/h y es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en sólo 3,2 segundos.

Por su parte, el Cupra León Competición ha sido desarrollado para disputar el TCR y carreras de resistencia. Monta un propulsor 2.0 turbo de gasolina que eroga 340 CV, gestionados por una transmisión automática de seis relaciones. En este caso anuncia una punta 260 km/h, y en 4,5 segundos alcanza los 100 km/h desde parado.

▶ El León Competición adapta el chasis a las diferentes condiciones de cada carrera. Monta un motor 2.0 turbo con 340 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 4,5 segundos.

▶ El e-Racer es el primer vehículo de carreras cien por cien Cupra. Monta cuatro motores eléctricos, ofrece 680 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 3,2 segundos.



de serie. Las espectaculares llantas son de 18 pulgadas para el León de 245 CV y de 19 en el resto. La estética es más agresiva y cuidada de lo normal, algo vital en una marca que pretende situarse entre los generalistas y los premium. En el frontal destaca la generosa parrilla

y las tomas de aire, mientras que por la zaga será fácilmente reconocible por la franja de LED que va de lado a lado. De hecho, toda la iluminación es LED. En el interior también se desmarca con unos asientos tipo bacquet, un volante específico que incor-

pora el botón de arranque y un segundo mando que hace las veces de selector con los diferentes programas de conducción, o un cuadro Digital Cockpit con información más deportiva. Por último señalar que su oferta en materia de seguridad y co-

nectividad es muy generosa, con elementos como un control de velocidad predictivo, una alerta de fatiga que puede llegar a detener el vehículo si el conductor no responde o asistentes como el de atascos, de trayectoria o de tráfico cruzado en la zaga.



Un nivel más

Hasta la llegada de esta nueva generación, el Nissan Juke se ha mantenido diez años sin recibir cambios importantes, y aún así el año pasado se vendieron en España casi 8.000 unidades. Pero ahora el crossover urbano de Nissan, manteniendo su peculiar estilo coupé, se carga de razones y añade al diseño ventajas en espacio, aplomo, seguridad y conectividad.

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

Desde tiempos inmemoriales los compradores de coches en España dan prioridad al diseño como factor de decisión más importante sobre otros aspectos como seguridad, consumo, comportamiento o fide-

lidad de marca. Y Nissan le ha sacado un excelente partido a esta forma de comprar con el Juke gracias a un diseño que combina a la perfección un estilo crossover con una carrocería coupé en un tamaño que ahora crece 7,5 centímetros, hasta los 4,21 metros. Y crece porque, a decir verdad, hasta

ahora el coche vendía sobre todo estética, pero no estaba del todo capacitado para enfrentarse con garantías de éxito a los preparadísimos compañeros de viaje que poco a poco han ido llegando al segmento. Aunque el Juke ha suavizado sus líneas mantiene su personalidad, y como ocurre

a la nueva plataforma CMF-B, que comparte con los nuevos Renault Clio y Captur, ha aumentado nada menos que 10 centímetros su batalla y también es más ancho, alto y tiene mayor anchura de vías. La primera consecuencia de este crecimiento impuesto por la presión de la competencia

ha sido contar con un interior sorprendentemente generoso. Porque en la primera generación habría resultado prácticamente imposible que se hubiesen acomodado cuatro adultos de 1,86 metros sin tener que forzar en absoluto la postura ideal y relajada exigible, y en el nuevo Juke eso es una realidad sin que ni siquiera los ocupantes de las plazas traseras rocen ni con la cabeza en el techo ni con las rodillas en los respaldos delanteros. Otro gallo cantaría si hubiese que acomodar a un quinto ocupante, porque dejarle espacio aprovechando los extremos del asiento trasero es menos compatible con tallas elevadas, con la comodi-

dad y con la amplitud, ya que la forma curva de los laterales termina agobiando y obligando, esta vez sí, a forzar la posición del cuerpo. Bajo los asientos delanteros hay hueco suficiente para introducir los pies y las formas descendentes de la carrocería en su parte trasera no sacrifican casi nada el hueco que libera la puerta para acceder al coche, por lo que se hace de forma natural sin miedo al coscorrón. Y, algo aún mejor, la banqueta trasera se encuentra a 64 centímetros del asfalto, la altura ideal para que tomen asiento los ocupantes que muchas veces buscan un SUV precisamente para esto.

Con el acabado en el sun-



PRECIO **26.500 €**

EMISIONES DE CO₂: **116** G/KM (NEDC)

NUESTRA VALORACIÓN

NOS GUSTA

+ Espacio interior sorprendente. Relación entre tamaño exterior y maletero. Motor muy solvente. Facilidad de conducción. Asientos. Ergonomía.

DEBE MEJORAR

- Insonorización. Sistemas ADAS muy intrusivos. Climatización errática. Consumos reales elevados. Cambio algo lento y brusco a baja velocidad.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LA CLAVE
amas@motor16.com

Existe ahora mismo tal rivalidad en este segmento que hay que hilar fino para competir en igualdad de condiciones con una competencia que no da tregua. El Juke ha apretado en diseño, amplitud y seguridad, y se mantiene como una alternativa especialmente original a los diseños tradicionales. Lástima que no remate la faena por algunos aspectos mejorables que, sin embargo, no enturbian el resultado.





▲▲ El nuevo Juke gana mucho en habitabilidad y en maletero. La bandeja del piso de carga se puede poner a dos alturas.



PERSONALIZACIÓN EN ESTE NIVEL DE ACABADO LA CARROCERÍA BITONO ES DE SERIE. Y EL TECHO PUEDE SER NEGRO, PLATA O FUJI CHIC, UNA ESPECIA DE GRANATE TEJIDO ALCANTARA EN ESTE ACABADO, QUE ES DE LOS MÁS COMPLETOS, EL SALPICADERO Y EL MUEBLE CENTRAL ESTÁN REMATADOS EN TEJIDO ALCANTARA. LÁSTIMA QUE EL VOLANTE NO



▲▲ Las levas del cambio en el volante son de serie; sin embargo, el sistema ProPilot de conducción semiautónoma es opcional y forma parte de un paquete de 1.300 euros. La información del cuadro se visualiza con mandos muy intuitivos.



▲ El sistema de sonido Bose con 8 altavoces, dos de ellos en los respacos cabezas delanteros, cuesta 600 euros adicionales. Los asientos sujetan muy bien el cuerpo, además de ser muy deportivos.



▲ El cambio automático de doble embrague y 7 marchas tiene levas en el volante, pero es algo lento y brusco a baja velocidad.

tuoso y deportivo tejido Alcantara –lástima que el volante no vaya forrado de este mismo material–, la gran pantalla flotante y las cinco salidas de aire circulares, la primera impresión que uno se lleva del nuevo Juke es muy buena porque no solo no tiene nada que ver con el diseño del modelo anterior, sino que se diferencia completamente del salpicadero del Micra o del Qashqai. Además, hay huecos vaciabillos por todas partes y al volante multifunción se le coge el aire enseguida. Los asientos aportan diseño y eficacia,

aunque echamos de menos la regulación lumbar. Y seguimos con los 'poltergeist' a la hora de regular el climatizador automático, exactamente igual que en su día nos pasó con el del nuevo Micra. Y es que mientras que en prácticamente todos los coches con este sistema basta regular la temperatura en la pantalla a 21 ó 22 grados para mantener el clima perfecto en el interior, en el Juke, a 20 grados y tras haber dejado pasar el tiempo adecuado, sigue saliendo muchísimo calor por las toberas y hay que bajarlo a 18 grados

para lograr la temperatura deseada. El motor de tres cilindros y 117 CV es el único propulsor disponible en el nuevo Juke, y aunque su rendimiento no es del todo malo, lo cierto es que a veces se echa en falta mayor empuje. El cambio automático de doble embrague asociado al Juke en nuestra unidad de pruebas tampoco nos ha terminado de convencer por algún tirón a baja velocidad o su lentitud de respuesta en modo ECO o Standard; aunque es cierto que en modo Sport y utilizando las levas de cambio

del volante la personalidad del coche mejora notablemente. Con esa configuración hemos echado de menos que el modo manual, que se activa al cambiar con las levas, no se mantenga en cualquier situación o forma de conducir más allá de los 10 segundos que tarda en volver a D. Y el consumo es muy sensible al tipo de uso y, sobre todo, a la velocidad. En cualquier caso, además, resulta difícil bajar de 7 l/100 km –incluso en modo ECO– salvo que se circule a menos de 100 km/h, una cifra elevada tratándose



▲ Dotado de la nueva plataforma, el Nissan Juke mejora su aplomo, aunque los nuevos tarados de suspensión son más blandos.

de un tricilíndrico de 117 CV, y de un coche con menos peso total que cualquiera de su competencia. Lo de la ligereza llega de la mano de la nueva plataforma, que aporta además mayor rigidez de chasis y unos reglajes de suspensión menos firmes. Esto tiene una doble lectura, ya que si por un lado se mejora la comodidad general y el agrado de uso, y además el coche resulta más fácil de conducir, por el otro el coche subvira más al límite y obliga a los sistemas de seguridad –por cierto, bastante intrusi-

vos– a actuar a menudo. Al final todos se agradecen tarde o temprano, incluido el Chassis Control de serie, una virguería técnica que detecta irregularidades en la carretera y actúa en los frenos de forma suave para compensar los movimientos de la carrocería. Pero el nuevo Juke también es más fácil de conducir, y aunque su aspecto deportivo puede confundir, lo suyo son los territorios urbanos y los viajes a velocidades legales, donde dará muchas satisfacciones a su propietario, y esta vez a un nivel superior.

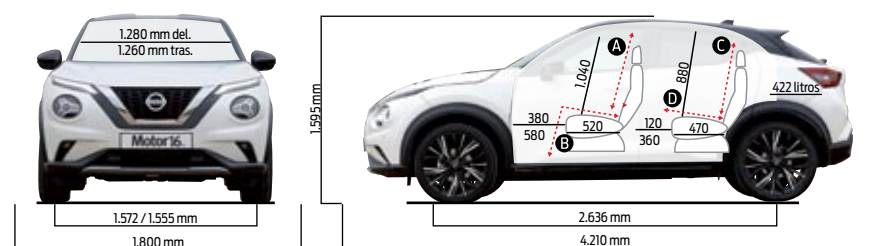
LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.0 DIG-T
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	3 en línea / 12
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	999
Alimentación	Inyección directa, por conducto común. Turbo variable. Intercooler.
Potencia máxima (CV/rpm)	117 / 5.250
Par máximo (mkg/rpm)	20,4 / 1.750-3.750
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Aut. DCT de 7 vel.
Desarrollo final km/h a 1.000 rpm	N.d.
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, asistida eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,6
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantera:	Independiente de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.
Trasera	Ruedas tiradas con elemento torsional, muelles, y amortiguadores.
RUEDAS	
Neumáticos	225/45 R19
Marca	Goodyear
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.207
Capacidad del depósito (l)	46
Relación peso/potencia (kg/cv)	10,4
Número de plazas	5



MEDIDAS



(A) Altura al techo delante 1.040 mm (B) Espacio piernas (máx-min) 1.100 / 900 mm (C) Altura al techo detrás 880 mm (D) Espacio piernas (máx-min) 830 / 590 mm

EQUIPAMIENTO

	SI	NO	OP.
INFORMACIÓN Y CONFORT			
Relojes digitales configurables		▼	
Sensor de lluvia y luces	▲		
Pantalla táctil de 8 pulgadas	▲		
Chasis Control	▲		
Regulador velocidad	▲		
Freno estacionamiento eléctrico	▲		
Respaldo posterior partido	▲		
Faros LED	▲		
Navegador			▶
Levas de cambio en el volante	▲		
Conexión remota con vehículo	▲		
Acceso y arranque sin llave	▲		
Climatizador automático	▲		
Suspensión deportiva o regulable		▼	
SEGURIDAD			
Aviso de ángulo muerto			▶
Reconocimiento de señales	▲		
Asistente mantenimiento carril	▲		
Alerta por cansancio			▶
Llamada de emergencia e-call	▲		
Asistente luces cortas y largas	▲		
Asistente de salida en batería			▶
Airbag rodilla conductor		▼	
Airbag de cortina	▲		
Control de estabilidad/tracción	▲		
Rueda de repuesto tamaño normal			▶
Rueda de repuesto de emergencia			▶
Control de presión de neumáticos	▲		
Asist. fren. para peatones y ciclistas	▲		
Cámara de visión trasera	▲		
Reconocimiento de voz	▲		
Sensores de aparcamiento traseros	▲		
Cristales privacidad traseros	▲		
Airbag conductor/acompañante	▲		

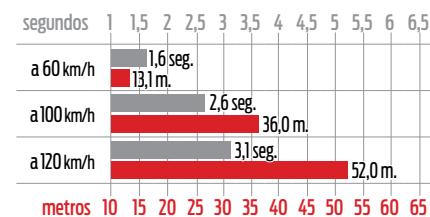
PRINCIPALES OPCIONES

Sensores de aparcamiento delanteros: 150. Pintura metalizada: 550. Navegador: 300. Sonido BOSE con 8 altavoces: 600. Pack Technology (Alerta de Salida marcha atrás, Asistente de distancia ProPILOT, Control de cruceo inteligente, Control de ángulo muerto con intervención, Cámara de visión 360°, Detector de fatiga inteligente y Sensores de aparcamiento delanteros): 1.300.

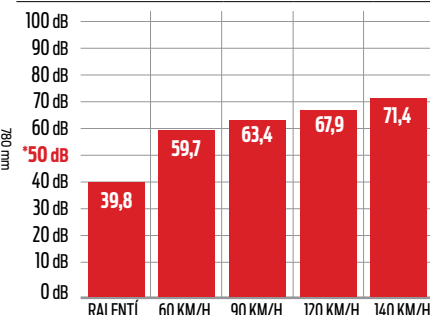
BANCO DE PRUEBAS

VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,4
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,3 (11,1)
Recorriendo (metros)	174
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	15,2
1.000 m desde 40 km/h en D	30,1
De 80 a 120 km/h en D	7,8
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 3%
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 22,0 km/h de promedio	8,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,0
Conducción dinámica	18,4
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,4
A 140 km/h de cruceo	10,0
Consumo medio l/100 km. (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	7,2
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	640
CONSUMOS OFICIALES WLTP	
Ciclo urbano	7,8
Ciclo extraurbano	5,4
Ciclo mixto	6,4

FRENOS



SONORIDAD



EN COMPARACIÓN CON...

	NISSAN JUKE N-DESIGN CHIC 1.0 DIG-T DCT7 117 CV	PEUGEOT 2008 ALLURE 1.2 PURETECH 130 EAT8	RENAULT CAPTUR ZEN+ 1.3 TCE 130 EDC 7	SEAT ARONA 1.0 TSI 115 CV DSG7 XCELLENCE
Precio	26.500 euros	24.900 euros	24.613 euros	24.750 euros
Cilindrada	999 cc	1.199 cc	1.333 cc	999 cc
Potencia	117 CV / 5.250 rpm	130 CV / 5.500 rpm	131 CV / 5.000 rpm	115 CV / 5.000-5.500 rpm
Par máximo	20,4 mkg / 1.750-3.750 rpm	23,5 mkg / 1.750 rpm	24,5 mkg / 1.600 rpm	20,4 mkg / 2.000-3.500 rpm
Cambio	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático, 8 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.	Automático doble embrague, 7 vel.
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Con. medio	6,4 l/100 km (WLTP)	6,0 l/100 km (WLTP)	6,2 l/100 km (WLTP)	4,9 l/100 km (NEDC)
Emisiones	116 g/km CO2	96 g/km CO2	124 g/km CO2	112 g/km CO2
Autonomía	720 kilómetros	733 kilómetros	775 kilómetros	816 kilómetros
Vel. máxima	180 km/h	198 km/h	193 km/h	182 km/h
0 a 100 km/h	11,1 segundos	9,1 segundos	9,6 segundos	10,0 segundos
Maletero	422 litros	434 litros	377-455 litros	400 litros
Dimensiones	4.210 / 1.800 / 1.595 mm	4.300 / 1.770 / 1.530 mm	4.227 / 1.797 / 1.576 mm	4.138 / 1.780 / 1.552 mm
Batalla	2.636 mm	2.605 mm	2.639 mm	2.566 mm
Diámetro giro	11,0 metros	11,3 metros	11,1 metros	10,6 metros
Depósito comb.	46 litros	44 litros	48 litros	40 litros
Peso	1.207 kilos	1.280 kilos	1.334 kilos	1.212 kilos
A favor	Es el más ligero del cuarteto sin ser el más pequeño. Y su maletero está en línea con el de sus rivales. Su espacio interior está muy logrado gracias a una gran distancia entre ejes. Y su equipamiento es de los más completos.	Tiene más potencia, una marcha más, es el que más corre y el que menos gasta. Además, tiene más maletero que el resto de rivales. La calidad está a muy buen nivel y el precio es bastante competitivo si consideramos que tiene un equipamiento muy completo.	El nuevo Captur goza de una calidad de acabado excepcional y un comportamiento notable. También destaca por su amplitud, su gran maletero con la banqueta trasera se desplaza hacia delante y por tener el depósito más capaz. Y su motor es de cuatro cilindros.	La dinámica del Arona es estupenda porque el coche es ágil y estable. El coche es más grande por dentro de lo que parece y la calidad percibida es excelente. El tacto general del SUV de Seat es muy agradable y el consumo, el mejor del grupo. Y es el más barato.
En contra	El cambio automático de doble embrague es algo lento y brusco a baja velocidad. La climatización se desmarca de lo habitual y funciona regular. Falta algo más de insonorización y el consumo es muy sensible al uso.	El puesto de conducción es algo especial, y en función de la talla del conductor hay que adoptar una postura algo forzada. Además, la instrumentación de tipo 3D no es muy visible. El suelo de acceso al habitáculo queda un poco alto.	El cambio automático de doble embrague es algo lento de respuesta a baja velocidad y la plaza central trasera deja poco espacio. Es el más pesado del grupo; en concreto, pesa 127 kilogramos más que el Juke.	La plaza central trasera es incómoda debido a lo voluminoso del túnel central del piso. El depósito es el más pequeño del cuarteto con sólo 40 litros, aunque le salva un gasto bajo. Por cierto, Seat no da todavía el dato WLTP.



EL DETALLE

PROMESA CLIENTE Servicio exclusivo

La garantía del Juke es de 3 años o 100.000 kilómetros, e incluye una serie de servicios interesantes como el vehículo de cortesía gratuito siempre que el coche tenga que entrar en el taller, la asistencia gratuita en carretera para toda la vida 24 horas siete días a la semana, chequeo previo gratuito antes de cualquier intervención para conocer de primera mano lo que hay que hacerle al coche y cuánto costará, y por último la equipación de precios de servicio, pues si otro

taller realiza una oferta mejor, el taller de Nissan la va a igualar. Los intervalos de revisión se realizan cada 12 meses o 20.000 kilómetros. Y si se quiere ampliar la garantía, Nissan ofrece opciones desde 1 año o 100.000 kilómetros (290 euros) hasta 3 años o 200.000 kilómetros (990 euros). La cobertura incluye la mayoría de componentes mecánicos y electrónicos: motor, transmisión... Y las operaciones cubiertas son totalmente gratuitas (piezas y mano de obra).

SI ME LO QUIERO COMPRAR

COSTE POR KILOMETRO

Recorrido anual: 15.000 km. Coste de uso: 0,19 euros/km. Coste financiero: 0,52 euros/km. Coste km total: 0,71 euros/km.

SEGURO

Seguro a terceros: 277,55 euros/año. Seguro a todo riesgo: 396,85 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

NISSAN

Nissan Motor España, S.A. Torre Nissan. Pza. Cerdá, c/ General Almirante, 4-10. 08014 Barcelona. Tlf: 932 908 080

RED DE POSVENTA

613 puntos de asistencia en toda España.

GARANTÍA

Tres años o 100.000 kilómetros

www.nissan.es



PRECIO DE LA UNIDAD PROBADA: 29.400 EUROS

Carretera y manta

Está encuadrado en el segmento de los SUV urbanos pero tiene argumentos apabullantes para extender sus límites mucho más allá, porque es tan amplio y funcional como para acomodar a la familia y su 1.6 TDI de 115 CV, que gasta poquísimos, se porta de cine en carretera. Además, el modelo checo presume de relación precio/equipamiento y de una sorprendente calidad general.

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

Hace unas semanas pasaba por nuestras páginas el Kamiq con motor 1.5 TSI de gasolina, que por prestaciones—150 caballos—, agrado de uso y gusto—la desconexión activa de cilindros obra el milagro— se convierte en nuestra versión ideal. Pero 'ideal' no es lo mismo que 'razonable', y a la hora de recomendar un Kamiq, valorando también el precio de compra, apuntaríamos ha-

cia otros dos motores: en gasolina, el 1.0 TSI de 115 CV, un eficaz tricilíndrico que se ajusta probablemente al 80 por ciento de los usuarios; y en diésel, el 1.6 TDI de idéntica potencia, quizás la 'compra maestra' para los más ruterros porque empuja realmente bien en carretera y consume muy poco. Y cuando se hacen 15.000, 20.000 o 25.000 kilómetros al año, eso tiene su relevancia; sobre todo si los hacemos en un SUV, que siempre pesa algo más y tiene peor

aerodinámica por su tamaño, lo que tiende a elevar los promedios de gasto al viajar.

En el caso que nos ocupa, la homologación NEDC habla de 4,2 l/100 km de media, mientras que la nueva WLTP, más realista, fija el consumo medio en 5,0 l/100 km. Y esa será seguramente la media que logremos a poco que conduzcamos con tranquilidad y respetemos radicalmente los límites de velocidad. En nuestro recorrido mixto, bajo condiciones más exigentes para simular ritmos algo más 'vivos', perfiles orográficos complicados o viajes a plena carga, la media se ha

ido a 5,9 l/100 km, que nos sigue pareciendo un valor excelente al que calificamos con nuestras cinco estrellas. De hecho, ha gastado menos que el Toyota C-HR de 122 CV, pese a la mecánica híbrida ECO del japonés. Y como el depósito del Kamiq admite 50 litros—sólo 40 en los Seat Arona y Volkswagen T-Cross, con los que comparte la plataforma MQB-A0—, las paradas para repostar se espacian mucho en los desplazamientos más largos. Y eso, es confort.

En cuanto a las prestaciones, nuestro protagonista cumple con lo que exige la ma-

yoría en este segmento, y con buen criterio se ha optado por este 1.6 TDI 115 como única alternativa diésel. Quizás el par máximo, de 25,5 mkg, no bata récords, pero está presente desde sólo 1.500 rpm y no decae hasta las 3.250, de manera que hay empuje a lo largo del régimen de giro donde más se mueve un conductor. Y los 115 CV—116 en realidad— aparecen a 3.250 rpm y se mantienen constantes hasta las 4.000, de modo que siempre encontramos 'chicha' bajo el pie derecho al acelerar. No es un bolido, pero mueve bien un conjunto relativamente ligero: 1.336 kilos en orden de marcha. Los 8,4 segundos para pasar de 80 a 120 km/h en cuarta no te pegan contra el

PRECIO **26.190 €**

EMISIONES DE CO₂: **112 g/km (NEDC)**

NUESTRA VALORACIÓN

A FAVOR

+ Carrocería amplia y práctica. Calidad general. Equipamiento de serie y variedad de opciones. Consumo. Agrado. 21.800 euros con todos los descuentos.

EN CONTRA

- Retemblor del motor a bajo régimen. Recuperaciones en sexta algo pobres. Banqueta trasera no corredera. Suspensión de serie blanda. Sin modo 'off road'.

NUESTRAS ESTRELLAS

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

LAS CIFRAS

(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	1.6 TDI
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/válvulas	4, en línea / 16
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	1.598
Alimentación	Iny. dir. por rail común, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	116 CV / 3.250-4.000
Par máximo/rpm	25,5 mkg / 1.500-3.250

TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 6 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	56,3 km/h

DIRECCIÓN Y FRENSOS	
Sistema	Cremallera, asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,7
Diámetro de giro (m)	10,8
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos

SUSPENSIÓN	
Delantera: Independiente tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	
Trasera: Independiente, de paralelograma deformable, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora.	

RUEDAS	
Neumáticos	205/55 R17
Marca	Goodyear

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.336
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.241 / 1.793 / 1.559
Capacidad del maletero (l)	400 - 1.395
Capacidad del depósito (l)	50 (AdBlue: 12,1)

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	193 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	17,3
De 0 a 50 km/h	3,7
De 0 a 100 km/h (oficial)	10,2 (10,2)
Recorriendo (metros)	171

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	18,5 / 22,6
400 m desde 50 km/h en 5ª	22,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª / 5ª	33,5 / 39,9
1.000 m desde 50 km/h en 6ª	42,1
De 80 a 120 km/h en 4ª / 5ª	8,4 / 11,8
De 80 a 120 km/h en 6ª	16,1
Error de velocímetro a 100 km/h	+1%

CONSUMOS

EN CIUDAD	
A 22,1 km/h de promedio	5,9
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,1
En conducción dinámica	7,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,2
A 140 km/h de cruceo	6,9
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	8,47
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	5,9
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	5,0 / 3,8
Ciclo mixto (NEDC)	4,2
Ciclo mixto (WLTP)	5,0



LA CLAVE

pmartin@motor16.com

Con productos como éste... quién puede, en su sano juicio, tratar de acabar con los vehículos diésel. Porque en modelos compactos de tipo SUV, que cumplen igual de bien en la ciudad como moviendo a la familia en sus vacaciones y aventuras de fin de semana, tener un motor que rinde así y gasta tan poco resulta una bendición. Versión llena de lógica para un Kamiq que acaba convenciendo a todos los niveles.





◀◀ Maletero de 400 litros, ampliable a 1.395 abatiendo el respaldo trasero. La rueda de repuesto es opcional: cuesta 105 euros.



BUEN EQUILIBRIO DE SERIE LA SUSPENSIÓN ES BASTANTE SUAVE, AUNQUE ADECUADA AL CARÁCTER FAMILIAR Y AHORRADOR DE ESTA VERSIÓN. CON EL 'SPORT CHASSIS CONTROL' MEJORA ACABADO INTACHABLE AMPLITUD, BAJO CONSUMO, TECNOLOGÍA... EN TODO ESO DESTACA EL KAMIQ, PERO LO QUE MÁS SORPRENDE ES QUIZÁS SU CALIDAD



▲ La instrumentación digital Virtual Cockpit, de serie, permite configurar el diseño del área central, donde podemos incluir el mapa de navegación. Desde la pantalla central, de 8 pulgadas, se escoge el programa de conducción si equipamos –105 euros– Drive Mode Select.



◀◀ Las puertas tienen protectores que se despliegan automáticamente. El habitáculo es muy amplio, destacando el espacio para piernas en la parte posterior. La tapicería de cuero es opcional: 1.180 euros.



▲ Manual de seis marchas, pero por 1.690 euros extra podemos pedir esta versión con la caja DSG de siete.

respaldo al realizar adelantamientos, pero transmiten el ímpetu suficiente para sentirse seguro. Y en quinta son 11,8 segundos, todavía dentro de lo razonable. Por contra, los 16,1 segundos del '80-120' en sexta ya son algo excesivos –al tener un desarrollo final de 56,3 km/h por cada 1.000 rpm la maniobra se inicia a 1.420 vueltas–, lo que anima a jugar con el cambio –cómodo por suavidad y recorridos– si queremos sacar el máximo provecho del cuatro cilindros turbodiésel.

Aunque hay otra solución: pedir el Kamiq 1.6 TDI con cambio DSG7, 1.690 euros extra bien empleados pues aumenta el agrado en ciudad y

carretera, y sentiremos mayor sensación de empuje al acelerar con ganas.

Y en materia de dinamismo, el resto del conjunto acompaña. Como no es una versión deportiva, la puesta a punto del Kamiq de serie le sienta como un guante, pues la firma checa prima el equilibrio entre comodidad y seguridad. No obstante, y pensando en conductores que valoren mucho la agilidad al volante y quieran minimizar los balanceos en curva o en rotondas, opciones como el Sport Chasis Control –420 euros– o el Drive Mode Select –105 euros– no parecen mala idea, pues aumentan el aplomo del coche si se retuer-



▲ Con carga y a buen ritmo, el Kamiq baja de los 6 litros de media. Y a poco que mimemos el acelerador, lo normal será rondar los 5 litros.

ce el trayecto. ¿Y cambiar los 205/55 R17 de serie por unos 215/45 R18 que cuestan 350 euros? Puede que la estética mejore, pero ya no somos tan partidarios porque perderemos confort sobre mal firme o en caminos –los 188 mil-

metros de altura libre al suelo permiten afrontar pistas con garantías– y tampoco ganaremos mucho agarre. Por ejemplo, nuestra unidad de prueba conservaba las gomas de serie y se movía con soltura, a lo que contribuye el buen ren-

dimiento de los frenos –51,8 metros para parar desde 120 km/h– y una dirección precisa con 2,7 vueltas de volante.

Y aunque, pensando en ese público rutero, nos hemos centrado en aspectos dinámicos, el SUV urbano de Skoda bri-

lla también en otras muchas facetas. Una es la amplitud del habitáculo, con una segunda fila donde viajarán a sus anchas hasta los pasajeros más altos, y otra es el maletero, con 400 litros muy aprovechables para maletas.

En acabado despunta también por la calidad de materiales –más zonas mullidas que en los Seat y Volkswagen comparables–, la precisión de ensamblaje y la ausencia de rebabas plásticas o 'grillos' al rodar por carreteras rotas. Y todo eso deriva en un notable

confort, apartado donde sólo desentona la vibración que transmite el motor –un molesto retremolor al acelerar– cuando gira entre 1.000 y 1.400 revoluciones por minuto.

La guinda son detalles tecnológicos como la instrumentación digital configurable o la pantalla de 8 pulgadas, y un equipo de serie completo en este nivel Style probado: alerta de cambio involuntario de carril con asistente de corrección de trayectoria, Front Assist con frenado de emergencia, cámara trasera, detector de fatiga, faros Full LED, climatizador bizona... Además, la lista de opciones, larga y con buenos precios, permite personalizar el coche a voluntad.

SUS RIVALES



FIAT 500X 1.6 MULTIJET 120 CITY CROSS

Con todos los descuentos posibles baja de los 17.600 euros, un precio de derribo. Pero tiene un maletero más pequeño, no es tan amplio, gasta algo más y por acabado no destaca.

Precio	24.350 €
Maletero	350 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,2 l/100 km
	10,7 seg.



HYUNDAI KONA 1.6 CRDI 115 4X2 KLASS

El coreano es un poco más pequeño por dentro y tiene peor maletero, y también su acabado es algo más austero. Pero se queda en 21.290 euros y tiene una garantía mayor.

Precio	23.090 €
Maletero	361 l.
Consumo 0 a 100 km/h	5,0 l/100 km
	10,7 seg.



RENAULT CAPTUR 1.5 BLUE DCI 115 INTENS

Acaba de llegar, ha crecido en tamaño y presume de una segunda fila móvil que permite agrandar el maletero. Las prestaciones son peores y se queda en 21.239 euros.

Precio	22.340 €
Maletero	377-455 l.
Consumo 0 a 100 km/h	4,7 l/100 km
	11,9 seg.



LISBOA UNO DE LOS TOQUES MÁGICOS DE LISBOA ES SU TRAN VÍA. ESTE EXÓTICO MEDIO DE TRANSPORTE CUBRE LA ZONA CENTRO



El puerto deportivo de Cabopino, en la Costa del Sol, es un remanso de paz en una zona con mucho movimiento en cualquier época del año. Está muy cerca de Marbella.



El Kona Hybrid visitó Castrillo de los Polvazares, en la provincia de León. Allí, además de un buen cocido maragato, se puede disfrutar de imágenes como esta.

una velocidad máxima de 185 km/h cuando la cifra homologada es de 160 km/h, pero este 'récord' tiene truco. Y es que Hyundai homologa la velocidad máxima con la batería del sistema híbrido totalmente descargada, por lo que en ese caso estaríamos hablando de un modelo de tan solo 105 CV con una velocidad máxima acorde a ese nivel de potencia. En cualquier caso, pocas veces se queda el Kona Hybrid sin una gota de batería, y mientras hay kWh hay vida.

El Kona Hybrid va de maravilla pero en el 'libro de bitácora' del coche seguimos

Electrificante

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. Nos lo demuestra en los 20.000 kilómetros que ya hemos recorrido con él y en los 5.000 que aún tenemos por delante.

Andrés Mas y Equipo de pruebas
amas@motor16.com

El Kona Hybrid no para. Su odómetro marca ya 20.000 kilómetros que ha realizado casi sin parar. Y este es el relato de los últimos 10.000, diez millones de metros uno detrás de otro que ha empleado para visitar Málaga y Marbella, León, Andorra, Portugal... y dar muchas vueltas en re-

corridos urbanos por Madrid y Lisboa. Además, hemos tenido que pasar por el taller a cambiar la luna delantera -ver cuadro- aprovechando la tirada para pasar también la revisión de los 15.000 kilómetros. Una revisión denominada 'Mantenimiento Completo M1' que ha tenido un coste de 131,76 euros y que ha incluido, además de una inspección

total del coche y sus partes técnicas, la sustitución del aceite y el rellenado del líquido del limpiaparabrisas concentrado. También se ha llevado a cabo una prueba de diagnóstico con la herramienta específica de Hyundai y una inspección del sistema de Alta Tensión realizada por un técnico especialista en riesgo eléctrico (HVT). En el cam-

bio de aceite se ha utilizado Shell Helix Ultra ECT SAE 0W30, un aceite totalmente sintético que está preparado para trabajar como un lubricante de viscosidad 0 en condiciones de frío, pero ofrece la protección de un lubricante de viscosidad 30 cuando el motor alcanza su temperatura de funcionamiento normal. Con este lubricante, como con todos los cien por cien sintéticos de otras marcas, Hyundai se asegura sobre el papel un consumo un 4 por ciento menor. Pero los casi 4 litros utilizados han costado nada menos que 50 euros... ya puede ser bueno.

Uno de nuestros probadores ha alcanzado, en nuestro circuito cerrado de pruebas,

LAS CUATRO PIEZAS CLAVE DEL SISTEMA HÍBRIDO DEL KONA

El Hyundai Kona Hybrid cuenta con cuatro elementos fundamentales para convertir al crossover compacto coreano en una interesantísima alternativa del mercado. Se trata de la batería, el motor de gasolina, el motor eléctrico y

el cambio automático de doble embrague. 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. Esta batería se

carga en pocos kilómetros si se dan las circunstancias necesarias. Por su parte, el cambio de doble embrague DCT supone un elemento diferenciador respecto a otros híbridos que recurren al cambio de variador CVT. Y resulta mucho más eficaz en el día a

día, sobre todo cuando el coche sale de la gran ciudad. El motor de gasolina 1.6 GDI rinde 105 CV, pero a esta potencia habría que sumarle la del motor eléctrico, una máquina de 32 kW (44 CV) que permite anunciar una potencia total conjunta de 141 CV.

►► De izquierda a derecha, la batería, el cambio de doble embrague DCT, el motor de gasolina y el motor eléctrico.



 **FIN DE TRAYECTO JUNTO AL CABLESKI MARBELLA, EN GUADA LMINA, ENCONTRAMOS ESTO**



A la orilla del río Tajo, la ciudad de Lisboa presenta numerosos atractivos y cuenta incluso con una estación fluvial en la zona de Belém. Lisboa es una magnífica ciudad para vivir.



El Cabo da Roca está situado en el punto más occidental del Portugal continental. Era conocido por los romanos como Promontorium Magnum. Pero con niebla cerrada...



UNA LUNA MENOS
La fisura que crecía y crecía...

Del chinazo pasó a convertirse en una fisura de dos centímetros, pero el corte fue creciendo. Como el coche andaba de viaje preferimos esperar y que nos cambiaran la luna en un concesionario Hyundai. Y cuando pudimos llevarlo, la grieta de la luna medía ya más de un metro. La luna laminada del Kona Hybrid está formada por dos láminas de vidrio y entre ellas una lámina transparente de butiral de polivinilo. Se trata de un polímero de gran adherencia y durabilidad que se encarga de mantener los fragmentos del vidrio en el interior del parabrisas, impidiendo la entrada de elementos externos y evitando lesiones en caso de rotura.

encontrando comentarios para todos los gustos. Desde el que se queja de la capacidad del maletero en viajes con cuatro personas hasta el que sigue sorprendiéndose con sus

consumos en recorridos urbanos, un gasto que a veces supera por poco los 5 litros cada 100 kilómetros gracias a que en muchas ocasiones el Kona Hybrid se mueve en modo

eléctrico sin que intervenga para nada el motor de combustión.

La versión del Kona Hybrid con la que hacemos kilómetros tiene acabado Style Sky y

cuesta 33.090 euros, pero lleva de serie elementos tan sofisticados y relevantes como techo solar practicable, faros con tecnología LED, asientos de piel eléctricos en 8 regu-

laciones con soporte lumbar, calefactados y ventilados –los delanteros–, pantalla táctil de 10,25 pulgadas con navegación y una función personalizable de doble pantalla que

incluye los servicios de conectividad de Bluelink además de una suscripción gratuita de 5 años a los servicios de LIVE, sistema de sonido premium Krell, cargador inalámbrico de móvil, cámara de aparcamiento trasera, control de crucero inteligente, Head-up display, llave inteligente, volante calefactable, freno de estacionamiento eléctrico, sensores de aparcamiento, lluvia y luces... y un equipamiento de seguridad difícil de superar. Pero, además de este equipamiento, el comprador del Kona HEV GDI 1.6 141 CVDT puede acogerse a un descuento de 5.100 euros sujeto al 'Plan Cambia a Hyundai' aplicable por la entrega de un vehículo usado bajo titularidad del comprador durante al menos los

6 meses previos a la fecha de compra de un vehículo nuevo Hyundai. La oferta va dirigida a clientes particulares que financien con Banco Cetelem S.A.U un importe mínimo de 12.000 euros a través de la campaña Hyundai MOVE a un plazo mínimo de 36 meses y con una permanencia mínima de 36 meses. La garantía comercial es de 5 años sin límite de kilometraje, y también 8 años o 200.000 kilómetros –lo que antes suceda– para la batería de alto voltaje.

Pero quizá uno de los elementos más curiosos y prácticos del Kona HEV es el ECO-DAS, con el que se ahorra combustible. Porque al introducir una ruta en el sistema de navegación, esta función de control predictivo de ener-

gía analiza la ruta y los datos topográficos para generar una combinación óptima de potencia de la batería y combustible utilizable por el motor. El sistema funciona analizando la información de la ruta en el navegador para recomendar cuándo reducir la velocidad –por ejemplo, en un cambio de dirección o en la salida de una autopista–. Un icono situado en el panel de control y una señal acústica avisan al conductor en el momento idóneo y le recomiendan que quite el pie del acelerador para lograr un mejor rendimiento.

El Hyundai Kona Hybrid es un crossover compacto muy avanzado que tiene mucho por descubrir, y nada mejor que hacerlo recorriendo kilómetros sin parar. Seguimos.

HYUNDAI KONA HÍBRIDO ELÉCTRICO ASÍ FUNCIONA EL SISTEMA

El sistema híbrido del Kona funciona adaptándose de manera automática a cada situación. Al arrancar o al conducir despacio (viñeta 1), la electricidad almacenada en la batería ali-

menta el motor eléctrico para acelerar. Al decelerar o yendo cuesta abajo (viñeta 2), el motor eléctrico funciona como un generador, convirtiendo la energía cinética en energía eléctrica, que

se almacena posteriormente en la batería. Al acelerar rápidamente o ir cuesta arriba (viñeta 3), el motor eléctrico y el de gasolina funcionan de forma conjunta para maximizar la aceleración y mini-

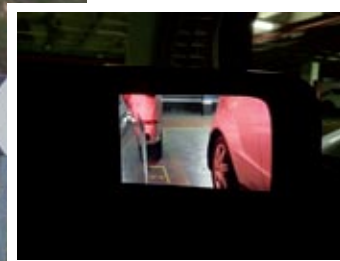
mizar el consumo de combustible. Cuando la velocidad es constante (viñeta 4), la potencia la genera el motor de gasolina o el eléctrico, dependiendo de cuál sea más eficiente en cada situación. El

sistema de frenado regenerativo carga la batería utilizando el motor eléctrico. Al bajar de velocidad o ir cuesta abajo (viñeta 5), la energía generada por el freno regenerativo se almacena en la batería.

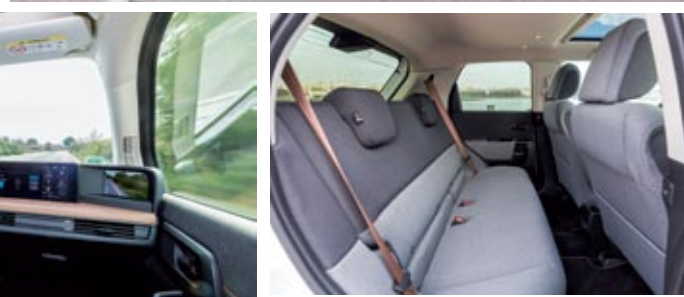
► En estos gráficos se representan a la perfección las diferentes situaciones en las que el sistema híbrido del Kona trabaja para lograr la mejor relación entre prestaciones y consumos. Hyundai lo llama híbrido eléctrico porque en buena parte de la utilización del coche en ciudad, funciona en ese modo.



Tacto de kart, calidad notable, agilidad urbana sobresaliente, tecnología avanzada, conectividad total... Honda ha tardado en poner a punto un modelo cien por cien eléctrico, pero la espera ha merecido la pena. Por filosofía y exclusividad, el Honda e es el iPhone de los coches.



◀▶ Los espejos retrovisores por cámara tienen una magnífica resolución, incluso con poca luz. Se agarra al asfalto sin aparente esfuerzo.



◀▶ El espacio para cuatro ocupantes es más generoso del esperado. Pero el piso está más elevado de lo normal porque debajo va colocada la batería.

Un eléctrico especial

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Honda e mide 3,89 metros de largo, pero el interior sorprende con espacio holgado para cuatro adultos. Lo compruebo accediendo a la parte trasera mientras al volante se encuentra un compañero que mide 182 centímetros. Con

una talla en mi caso de 1,86 metros, me sitúo justo detrás de su asiento y las rodillas rozan un poco con el respaldo pero no adopto una posición forzada. Ni tengo que agachar la cabeza. Eso sí, al tener bajo mis pies las baterías el piso sube unos centímetros y tengo que doblar algo más las rodi-

llas para acomodarme. El respaldo trasero se abate de una sola pieza, por lo que se pierde algo de flexibilidad de carga; sin embargo, dos maletas de cabina y dos mochilas caben sin hacer tetrís. Son solo 171 litros, pero no debe preocupar en un modelo urbano cuya misión no es transportar maletas. El salpicadero minimalista no agobia nada ni da la impresión de 'avasallar' a los pasajeros. Y la calidad y presentación es de un auténtico urbanita con clase. El despliegue de pantallas, que suman seis de gran tamaño a lo ancho de todo el fron-

tal, y sus posibilidades no tiene rival por su alta definición, facilidad de uso, ergonomía y exclusividad. Aunque conviene no dejarse llevar por la curiosidad en marcha.

El Honda e recurre a una batería de iones de litio de 35,5 kWh que permite cargas en numerosos equipos -ver cuadro-, con una autonomía de hasta 222 kilómetros (WLTP), una cifra inferior a la de la mayoría de sus rivales. La marca nipona insiste en aclarar que una batería mayor para lograr más autonomía habría disparado el precio, el

peso y el consumo, y además está demostrado que la mayor parte de los usuarios no recorren más de 50/60 kilómetros diarios, por lo que con una carga se podría utilizar el coche tres días. Con esta batería situado bajo el piso, el centro de gravedad del Honda e se sitúa a solo 50 centímetros del suelo, a lo que hay que sumar una distribución ideal del peso 50:50. A esto hay que añadirle que el motor va situado en el tren trasero y la tracción es a las ruedas de ese eje. Esta combinación, inusual en un modelo de este tamaño, transforma al primer eléctrico de Honda en un fugaz callejero, a la vez que en un juguetón, divertido y eficaz GTI urbano que se mueve como un autén-

tico kart por su tacto deportivo en carreteras de curvas. Con más tamaño de neumático detrás -225/45 R17- que delante -205/45 R17-, una dirección activa variable más precisa de lo esperado y un par inmediato que sorprende sin asustar, el Honda e no se amilana en distancias cortas. El seductor urbanita eléctrico lleva suspensión McPherson en las cuatro ruedas con amortiguadores dotados de un índice de compresión bajo, y lo cierto es que su tacto nos recuerda al del Mini, con sus virtudes pero sin sus defectos. Corto recorrido de amor-

tiguación y maneras de kart pero con el suficiente mullido como para no sacrificar el confort que se le va a exigir a este modelo en sus trayectos urbanos. Y eso que el coche pesa lo suyo. En concreto estamos hablando de 1.542 kilos, alrededor de 250 más que el peso de un modelo de su tamaño con motor térmico, y 200 kilos más que un BMW i3, uno de sus rivales más directos por exclusividad y planteamiento. Pero la agilidad que demuestra el Honda e y su aceleración en la versión probada de 154 CV, con 8,3 segundos empleados en el 0 a 100 km/h, no de-

jan que ese sobrepeso fastidie la fiesta a nadie. En ambas versiones el conductor puede elegir entre dos opciones de modo de conducción. El 'Normal' proporciona una aceleración suave, mientras que en 'Sport' la respuesta es más viva, con un acelerador mucho más reactivo. El conductor del Honda e también puede activar un sistema de control de un solo pedal que le permitirá acelerar, reducir la velocidad y detener el automóvil únicamente mediante el pedal del acelerador, con una deceleración regulable desde unas levas en el volante. Pero una de

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
Caja de cambios	Automática, 1 vel.	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent 15" /Discos 15"	Discos vent 15" /Discos 15"
Peso en vacío (kg)	1.514	1.527 / 1.542
La./An./Al. (mm)	3.895 / 1.750 / 1.512	3.895 / 1.750 / 1.512
Maletero (l)	171-861	171-861
Neumáticos delanteros	185/60 R16	185/60 R16-205/45 ZR17
Neumáticos traseros	205/55 R16	205/55 R16-225/45 ZR17
Tipo y capacidad de la batería	De iones de litio, 35,5 kWh	De iones de litio, 35,5 kWh
Peso de la batería (kg)	n.d.	n.d.
De 0 a 100 km/h (s)	9,0	8,3
Vel. máxima (km/h)	145	145
Consumo mixto (Wh/km)	n.d.	n.d.
Emisiones CO2	0 g/km	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	222	222 / 210
Cargador a bordo	6,6 kW	6,6 kW
Tiempo de recarga (hasta el 80 %)	31 minutos (a 50 kW)	31 minutos (a 50 kW)
Tiempo de recarga (hasta el 100 %)	4,1 h. (a 74 kW)-18,8 (a 2,3 kW)	4,1 h. (a 74 kW)-18,8 (a 2,3 kW)
Precios desde... (euros)	34.800	37.800

PRECIO DESDE 34.800 €

EMISIONES DE CO₂: 0 G/KM

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
<p>+</p> <p>Radio de giro. Calidad. Agilidad. Espacio interior. Agrado de uso. Estabilidad y confort.</p>	<p>-</p> <p>Precio de capricho. Situación mando de asientos calefactables. Tiradores de puerta traseros.</p>



EXPERIENCIA URBANA
TODAS LAS SOLUCIONES

Honda ha puesto al servicio de su modelo eléctrico toda su experiencia tecnológica

El Honda e está preparado para cargar hasta el 80 por ciento en 30 minutos

Al puerto de carga se accede a través de una trampilla, y al enchufar se enciende un LED.

Las cuatro ruedas recurren a McPherson y las delanteras giran una barbaridad

El motor eléctrico está montado en el tren trasero y mueve las ruedas de ese eje.

Bajo centro de gravedad y una distribución ideal de peso de 50:50.

La batería de 35,5 kWh va montada a lo largo del piso del coche y refrigerada por agua.

las ventajas que más impactan del Honda e es su excepcional radio de giro. Y es que sus ruedas delanteras libres del tra-

bajo de transmitir la potencia al suelo se permiten el lujo de girar 50 grados para firmar un radio de giro récord de 8,6

metros -9,8 un Seat Mii eléctrico-. Así que las maniobras de aparcamiento o de cambio de sentido en las situaciones

más comprometidas o dificultosas son pan comido al volante de este urbanita movido por electricidad.

SOLUCIONES DE ENERGÍA DE HONDA **SENCILLEZ Y TECNOLOGÍA**

La visión de Honda de un suministro energético sostenible incorpora una gama de productos y servicios que ofrecen soluciones completas.

Cargadores domésticos Honda Power Charger

El punto de carga doméstico de Honda se conectará a los automóviles Honda dotados de conjuntos propulsores eléctricos y mantendrá a los propietarios conectados de forma remota a través de los servicios de sus smartphones. El sistema se compone de una unidad de carga de 7,4 kW que se puede montar en la pared o sobre una plataforma. Mediante una conexión de CA de tipo 2, los propietarios del Honda e podrán cargar el 100% de la capacidad de la batería en 4,1 horas con un suministro de 32 A.

Cargador bidireccional Honda Power Manager

El prototipo Honda Power Manager avanza un sistema bidireccional que conecta los vehículos eléctricos a una red eléctrica inteligente. Esta tecnología permite la reserva y la distribución de electricidad entre los vehículos eléctricos y la red para, de forma inteligente, alcanzar un equilibrio entre la demanda y el suministro de energía, y obtener así un consumo más eficiente de las fuentes renovables. Con este sistema la energía almacenada en la batería del vehículo podrá proporcionar suministro eléctrico al hogar, o devolverlo/factorarlo a la red en los periodos de mayor demanda.

Tarifas flexibles a nivel mundial

Honda también colabora con Vattenfall para proporcionar la primera tarifa eléctrica flexible del mundo diseñada a medida para propietarios de vehículos eléctricos. Estas tarifas eléctricas, disponibles inicialmente en el Reino Unido y Alemania, cumplirán un papel clave en la implementación del sistema Power Manager de Honda. Estas tarifas -disponibles para propietarios de cualquier marca de vehículos eléctricos- también promueven el uso de la electricidad generada mediante fuentes renovables, lo que acerca a la visión de Honda de un suministro de energía sostenible en el futuro.

Cargadores urbanos ubitricity

Esta tecnología permite la instalación de puntos de carga en postes del alumbrado, todo ello mediante un cable único que incorpora un dispositivo de medición móvil que permite vincular el coste de la carga a la tarifa del cliente para que no tenga que suscribirse a varios proveedores. Los puntos de carga instalados por ubitricity ya se están probando con éxito en Londres y Berlín, y se prevé instalar más en el futuro.



▲ Honda ofrece al cliente un abanico muy interesante de soluciones de carga.



Y ahora, también híbrido

El XV ya tenía versiones con etiqueta ECO, alimentadas por GLP, pero ahora suma a la gama una mecánica híbrida autorrecargable de 150 CV.

Pedro Martín | pmartin@motor16.com

De los SUV compactos con una longitud entre 4,30 y 4,50 metros -Nissan Qashqai, Seat Ateca...- el XV de Subaru es el de mayor carácter todoterreno; tanto por su tracción total Symmetrical All-Wheel Drive -de serie en toda la gama- como por su enorme altura libre al suelo -22 centímetros-, sus generosos ángulos de entrada y salida, o una función X-Mode que optimiza el comportamiento. Y su exclusividad crece ahora al incorporar una mecánica híbrida autorrecargable de 150 CV -etiqueta ECO- que le convierte en la alternativa de este tipo más económica. Pues, incluyendo los 2.000 euros de descuento promocional, arranca en 30.500

euros -acabado Sport Plus, ya bien dotado-. No hay otro SUV de su talla que sea 4x4 e híbrido por tan poco dinero. Por ahí, la cosa empieza bien. Y como pudimos comprobar en una finca toledana con recorridos de todo tipo -algunos muy extremos-, la capacidad 'off road' no se resiente... sino todo lo contrario. Pues si en un XV normal -seguirá habiendo versiones 1.6 de gasolina y de GLP- la función X-Mode opera desde 4 km/h, aquí lo hace a 0 km/h gracias al motor eléctrico, que forma parte de la caja de cambios. Y de paso se han optimizado varios elementos, como la dirección, ahora con un sistema de desmultiplicación variable, o la calidad de rodadura. Sin embargo, y pese a los

110 kilos que añade, la parte eléctrica tiene muy poco protagonismo, tanto por la escasa potencia del citado motor eléctrico -16,7 CV, cuando el del Ford Puma mHEV, que es microhíbrido, ya rinde 16 CV- como por la mínima capacidad de la batería: 0,6 kWh, justo la mitad que la del Renault Clio E-Tech Hybrid. Sí podemos circular en modo eléctrico, pero sólo hasta 40 km/h, y salir de un semáforo sin que se encienda el motor de gasolina es imposible, por muy poco que aceleremos. De ahí que en ciudad y en carretera recaiga tanto trabajo sobre el 2.0i bóxer y el cambio automático CVT -tiene levas y siete marchas prefijadas, pero no se lleva bien con los ritmos de viaje 'alegres'-, lo que

DESDE **32.500 €**

EMISIONES OFICIALES: **149 G/KM (NEDC)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Etiqueta ECO. Movilidad 'off road' asombrosa. Amplitud. Robustez. Equipamiento. Agrado de uso a ritmo 'turístico'.

DEBE MEJORAR

Parte eléctrica con poco protagonismo. Pérdida de maletero. Consumo real alto. Rumorosa a ritmo 'vivo'. Cambio.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	2.0 ECOHYBRID
Nº de cilindros	4, horiz. opuestos
Cilindrada (c.c.)	1.995
Potencia máx. (CV/rpm)	150/5.600-6.000
Par máximo/rpm	19,8/4.000
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia	12,3 kW (16,7 CV)
Par	66 Nm (6,7 mkg)
Potencia máx. total	N.d.
Par máx. total	N.d.
Tracción	Total, permanente
Caja de cambios	Aut. CVT, 7 vel.
Frenos del./tra.	Discos v./Discos. v.
Neumáticos	225/55 R18
Peso en vacío (kg)	1.553
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.465/1.800/1.595
Maletero (l)	340 - 1.193
Capacidad del depósito (l)	48
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	0,6 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	10,7
Velocidad máx. (km/h)	193
Vel. máx. eléctrica (km/h)	40
Consumo mixto (l/100 km)	7,9 (WLTP)
Emisiones CO2	149 g/km (NEDC)
Alcance en eléctrico (km)	1,6
Precios desde... (euros)	32.500



▼ El maletero pierde 45 litros y el depósito se reduce de 63 a 48 litros. Pero la capacidad 'off road' es igual de buena.



▲ En la pantalla central podemos ver el flujo de energía, el funcionamiento de cada motor y la carga de la batería.



5 MODOS DE CONDUCCIÓN EL DS7 CROSSBACK E-TENSE OFRECE ALTERNATIVAS PARA TODO TIPO DE USO

Poder silencioso

Con la suavidad, delicadeza y exquisitez de su tecnología eléctrica, el DS 7 Crossback E-Tense sorprende, además, por una capacidad 'off road' destacable. Lo hemos comprobado en una ruta que incluía un circuito todoterreno que completó con sus motores eléctricos en una demostración de poder y suavidad.



▲◀ En el interior, esta versión E-Tense estrena un nuevo color interior para la tapicería y los guarnecidos. El acabado y la calidad de materiales es sobresaliente.



PRUEBA EV EN CIRCUITO Virtudes 'off road'

En mitad del recorrido, visto que no hay nieve donde poner a prueba las capacidades del coche, nos espera una experiencia 'off road' preparada en un circuito de una escuela de motocross. El DS 7 Crossback muestra ahí grandes virtudes para salir sin problemas de las trampas a las que se enfrenta. Los problemas más importantes los tiene con la configuración de su carrocería, donde tanto los ángulos de ataque o la altura al suelo obligan a ir con un poco de cuidado para evitar rozar en el suelo. Pero si somos cuidadosos saldremos de todos los apuros. Y gracias a la tracción total y al par instantáneo de los motores eléctricos, el DS 7 Crossback E-Tense no se detiene ante nada. De hecho, el recorrido lo hacemos en modo totalmente eléctrico, envueltos en el silencio y la suavidad. Y sorprende que con esa delicadeza, y decisión, el coche se enfrente a los obstáculos del terreno... Y salga airoso.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

A finales del pasado año ya habíamos probado el DS 7 Crossback E-Tense en los alrededores de París, en un recorrido que incluía una zona 'off road' embarrada y encharcada donde el DS 7 Crossback E-Tense nos había sorprendido por su capacidad para salir de atolladeros. Una capacidad que no se corresponde con su estilo refinado y exclusivo.

Con ese recuerdo, la marca nos citó a una prueba invernal ya clásica, una experiencia en nieve, en Baqueira Beret, en la que volver a poner a prueba las capacidades del DS 7 Crossback. Con la colaboración de Michelin y sus Alpin 5 SUV, el recorrido nos llevaría desde Lérida a la estación de esquí donde, sobre la nieve y el hielo, podríamos confirmar lo que ya nos había impresionado en noviembre.

Todo listo, por tanto, para un recorrido invernal... salvo la nieve. Pero eso no nos ha quitado de volver a pro-

bar las virtudes en carretera del DS 7 Crossback E-Tense. Sus 300 caballos y su tracción total gracias a la ubicación de un motor eléctrico en cada eje, convierten al SUV francés en un auténtico 'tiro'. En el recorrido por carreteras de montaña muestra todas las virtudes de un coche familiar, con gran amplitud y a todo confort. Y además, con

unas prestaciones sobresalientes. No hace falta llevar el modo Sport conectado para que sus reacciones sean vivas y casi instantáneas. Solventa los adelantamientos en un santiamén y gracias a la suavidad y rapidez del cambio –y a disponer de levas en el volante– podemos hacer una conducción muy dinámica.

Con sus cinco modos de

conducción se adapta a cada situación: el 'Electric' se mueve con 0 emisiones durante un máximo de 58 kilómetros y hasta una velocidad máxima de 135 km/h. En 'Hybrid' optimiza el flujo de energía para conseguir la mejor eficiencia. En 'Sport' se consiguen las sensaciones más deportivas; el modo 'Confort' activa el DS Active Scan Suspension para

MICHELIN ALPIN 5 SUV ALIADO PERFECTO

El neumático de invierno de Michelin es el socio perfecto del DS 7 Crossback E-Tense para conducción en invierno. La marca francesa ha creado unas gomas especiales de la familia Alpin para los SUV, un neumático de invierno creado para mantener el nivel de seguridad a bajas temperaturas, garantizando la adherencia en suelo seco, pero también en suelo mojado o con nieve. Un neumático cuyo rango de eficacia mejora según bajan las temperaturas y con el que no es necesario poner cadenas. Y aunque su uso está aconsejado para condiciones invernales rigurosas, la realidad que hemos podido comprobar en nuestro recorrido, con temperaturas y climatología casi primaverales, es que se comportan a la perfección también en esas condiciones más benignas. Aunque es en carreteras mojadas, nevadas o heladas donde se consigue una importante mejora en la frenada y la resistencia al aquaplaning; en nieve ofrecen una tracción óptima y nunca se bloquean. Y de cara a la conducción 'off road' cuentan con una arquitectura lateral reforzada.



FICHA TÉCNICA

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




ajustar la suspensión al estado de la carretera y, por último, el modo '4WD' permite utilizar permanentemente la tracción total.

Además, ofrece las máximas alternativas para mantener o usar la energía acumulada durante la deceleración y la frenada en su batería de 13,2 kWh. La función 'e-Save' permite que el conductor reserve la electricidad acumulada para utilizarla cuando sea necesaria. Se puede guardar toda

la disponible en la batería o la suficiente para recorrer 10 o 20 kilómetros. Además, la función Brake, que se activa en la palanca de cambios, permite aumentar la regeneración de la energía en la frenada, lo que se muestra, además, muy interesante durante nuestro recorrido, pues en zonas de curva en bajada casi no es necesario tocar el freno y basta levantar el pie del acelerador para que el coche retenga.

La última parte del recorri-

do nos lleva por el puerto de la Bonaigua, una subida con las clásicas horquillas, donde el SUV francés demuestra mucho carácter. No balancea en exceso aunque la subida se hace a buen ritmo. Y los 300 caballos están siempre dispuestos para cuando es necesario. Aunque no haya nieve, un año más la experiencia de conducción invernal de DS permite descubrir que con los modelos franceses no se hace solo 'conducción de salón'.

 **VERSIONES G-TEC DE GNC DISPONIBLES DESDE 14.400 EUROS CON TODOS LOS DESCUENTOS POSIBLES. SE VENDEN SIN COSTE ADICIONAL**



Ahorrar, sí o sí

Tras los eléctricos no hay otra tecnología que sea tan eficiente ni que ahorre tanto dinero en repostajes como el gas natural comprimido. Skoda sigue apostando por el GNC y presenta ahora dos nuevos modelos que combinan gasolina con gas: el Scala y el Kamiq. Los hemos probado.

Andrés Más || amas@motor16.com

Skoda, como parte del Grupo Volkswagen, cree en las energías alternativas. Y este 2020 va a ser un año clave en ese despertar electrificado de la marca checa. Pero también en lo que se refiere a modelos de gas GNC. Y es que a los Citigo iV y Superb iV que ya probamos hace unas semanas, se le suman ahora los nuevos modelos de gas natural comprimido: el Scala y el Kamiq, que hemos puesto a prueba.

El motor de los Scala y Kamiq G-TEC está diseñado de forma específica para funcionar con GNC, un gas natural ecológico que se almacena comprimido en los tres depósitos alojados bajo el maletero y el asiento trasero de ambos

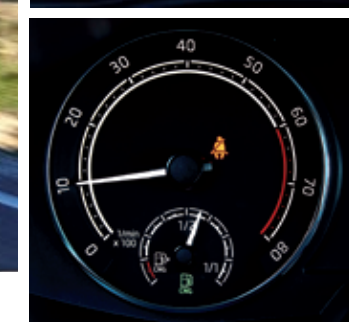
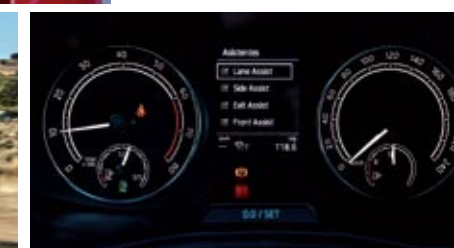
modelos. Se trata del motor de tres cilindros 1.0 TGI con 90 CV, que se combina con un cambio manual de 6 velocidades preciso y rápido. Este propulsor está adaptado para que no ofrezca ningún problema al funcionar con GNC, por lo que lleva levas de admisión y escape específicas, un cabezal de

cilindro revisado, una nueva toma de inducción y un regulador electrónico de la presión del gas, así como toberas de inyección especiales adaptadas para funcionar con GNC y válvulas de escape muy resistentes a las altas temperaturas. Y a la hora de medir el rendimiento lo cierto es que

un conductor normal apenas va a notar que el coche anda un poco menos. Pero en realidad esta pérdida en prestaciones, cifrada en un paso de 0 a 100 km/h 1,4 segundos más lento que sus equivalentes sin GNC, llega más bien por el incremento de peso, cifrado en el entorno de los 120 kilos. En cualquier caso, los 90 CV se muestran muy dispuestos si se hunde el pie en el acelerador y mueven de forma correcta ambos modelos a ritmos normales. Pero lo mejor no son sus prestaciones sino sus consumos. Tanto Scala como Kamiq disponen de tres tanques de GNC de acero con el equivalente a 13,8 kilos de gas, y un depósito de gasolina adicional de 9 litros. Eso quiere decir que la gasolina alma-



El logo G-TEC es lo único que diferencia a los modelos de GNC del resto. Junto a la boca de entrada de la gasolina –sólo caben 9 litros– se encuentra la de gas.



Cuando los Scala y Kamiq de gas GNC salen a carretera a hacer kilómetros, la autonomía conjunta entre gas y gasolina suma un máximo de 615 kilómetros. Ambos gozan de una excelente calidad de pisada.

cenada casi queda a modo de reserva por si no hay una gasinera con GNC dentro del radio de acción de la autonomía con gas. Respecto a esta, Skoda ha homologado 380 kilómetros para el Kamiq G-TEC y 395 para el Scala con la misma tecnología, teniendo en cuenta un

consumo medio homologado oficial de 3,6 kg/100 km en el Kamiq y de 3,5 kg/100 km en el Scala, por lo que la autonomía total del Scala rondaría los 615 kilómetros, y 600 la del Kamiq. Y eso no es todo, ya que en función del precio del combustible, estos modelos

pueden permitir ahorros de hasta el 50% respecto al diésel y de hasta un 60% respecto a la gasolina. Para verificarlo los probamos por autopista y carreteras de segundo orden manteniendo una velocidad de entre 90 y 100 km/h, y el consumo oscila entre los 3,8 y los 4,0 kg/100 km; eso sí, buscando el mínimo consumo y en modo ECO.

Si nadie nos dijera que conducimos un coche de gas no notaríamos que tanto el Scala como el Kamiq se mueven gracias a ese combustible. Y aunque ambos modelos adoptan un tarado específico en muelles y amortiguadores traseros para compensar el incremento de peso, el resultado es el mismo, un comportamiento noble y un andar suave y preciso que transmite solidez con una calidad de pisada sorprendente. Y salvo que desaparece el hueco para la rueda de repuesto –lugar en el que van situados

parte de los tres tanques– y los maleteros se reducen a los 278 litros en el Kamiq y a los 339 en el Scala, los dos nuevos Skoda G-TEC ofrecen el mismo espacio interior, equipamiento y ventajas de las versiones de gasolina.

Los nuevos modelos G-TEC con tecnología TGI también incorporan numerosos dispositivos de seguridad y asistencia de serie, como Front Assist y Lane Assist, así como sistemas opcionales como el Side Assist y el Control de Crucero Adaptativo (ACC), disponibles a partir del acabado Ambition. Además, Skoda vende sus nuevos modelos de gas GNC al mismo precio que los que solo funcionan con gasolina, es decir, a partir de 14.400 euros para el Scala G-TEC o a partir de 15.990 euros para el Kamiq G-TEC, una vez aplicados todos los descuentos de la marca. Por lo que se empieza a ahorrar desde el minuto uno.

FICHA TÉCNICA


MOTOR	SCALA 1.0 TGI	KAMIQ 1.0 TGI
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
Nº de cilindros	3, en línea	3, en línea
Cilindrada (c.c.)	999	999
Potencia máxima (CV/rpm)	90 / 4.000-5.500	90 / 4.000-5.500
Par máximo (mkg/rpm)	16,3 / 1.800-3.800	16,3 / 1.800-3.800
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades	Manual, 6 velocidades
Frenos del./tras.	Discos vent./Tambores	Discos vent./Tambores
Neumáticos	205/55 R16	205/55 R16
Peso (kg)	1.310	1.332
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.362/1.793/1.471	4.241/1.793/1.531
Volumen maletero (l)	339	278
Capacidad depósitos (l)	13,8 (GNC) - 9 (gasolina)	13,8 (GNC) - 9 (gasolina)
Autonomía con gas (km)	395	380
Vel. máxima - Aceler. 0 a 100 km/h	182 km/h - N.d.	176 km/h - 12,5 seg.
Consumo mixto (Kg/100 km)	3,5-3,7	3,6-3,7
Emissiones CO ₂ (g/km)	95	95
Precios desde... (euros)	14.400	15.990


PRECIO DESDE **14.400 €**

EMISIONES DE CO₂: **95 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

 Coste por kilómetro imbatible entre los no eléctricos. Etiqueta ECO de la DGT. Calidad total.

 Sin rueda de repuesto ni en opción. Autonomía con gasolina. Maletero más pequeño.



MICROHÍBRIDO EL SISTEMA DE 48V ESTÁ DISPONIBLE CON TRACCIÓN 4X2 Y 4X4, PERO NO SE CONTEMPLA UNA TRANSMISIÓN AUTOMÁTICA



◀▶ No hay cambios en cuanto a la habitabilidad, y se ha revisado el equipamiento al alza. En el cuadro podemos seguir el funcionamiento del sistema híbrido de 48V.

tor a bajas revoluciones y en el inicio de la marcha,

El asistente 4WD All Grip ofrece varios programas de uso: Auto, Sport, Snow y Lock, y este último solidariza la motricidad entre ambos ejes hasta los 60 km/h. El Lock, además, es el modo campero por excelencia y se apoya, asimismo, en un práctico control de descensos.

No es significativo hasta que el vehículo pase por nuestro centro técnico, pero el consumo medio durante el recorrido, con dos personas y conducción tranquila, fue de 7,4 litros, superando con creces los 6,2 que homologa.

El precio del Vitara 48V arranca en los 23.740 euros en versión 4x2, y en los 25.540 euros si se trata de las variantes dotadas con tracción total -1.800 más-. A esas cantidades se les puede aplicar un descuento promocional de 1.300 euros, y otros 1.400 euros más si se financia con la marca.

Batería de refuerzo

El Vitara es el primer Suzuki que recurre a un sistema microhíbrido de 48V, solución que 'dulcifica' en parte el consumo y las emisiones, además de resultar más suave al iniciar la marcha. Esta nueva versión rinde 129 CV, y ya está a la venta con un equipamiento revisado al alza.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

La normativa europea en materia de emisiones aprieta, y obliga a los fabricantes a electrificar buena parte de sus vehículos. No es nuevo que Suzuki recurra a la hibridación, pero sí es la primera vez que utiliza un sistema de 48V. Porque hasta ahora el Ignis y el Swift lo hacían con baterías de 12V.

Las ventajas de esta mayor capacidad de la batería de iones de litio y del sistema de 48V son evidentes. Entrega par adicional a bajo régimen y asiste tanto al acelerar como al ralentí. Además, mejora la capacidad 'off road' a baja velocidad cuando afrontamos obstáculos.

El sistema está formado

por el conocido bloque 1.4 turboalimentado, que en esta ocasión eroga 129 CV -en lugar de 140-. Un pequeño generador eléctrico apoya al propulsor térmico con 10 kW (13,5 CV) en situaciones específicas, pero nunca moverá el vehículo por sí mismo.

Y para la gestión de todo

se recurre a un cambio manual de seis relaciones. No se contempla una transmisión automática, aunque sí podremos elegir entre variantes de tracción delantera 4x2 y total 4x4.

Con esta solución Suzuki anuncia una reducción del 15 por ciento en emisiones res-

pecto al 1.4T de 140 CV, pero la diferencia de precio es de 1.800 euros. Se justifica, además de por la hibridación, por una mejora en el equipamiento, como lo faros LED en todas las versiones. El acabado de acceso GLE porta elementos como un control predictivo de la frenada, alerta de cambio de carril y mantenimiento de trayectoria, aviso de fatiga del conductor, control del ángulo muerto, reconocimiento de señales o alerta de tráfico cruzado en la zaga.

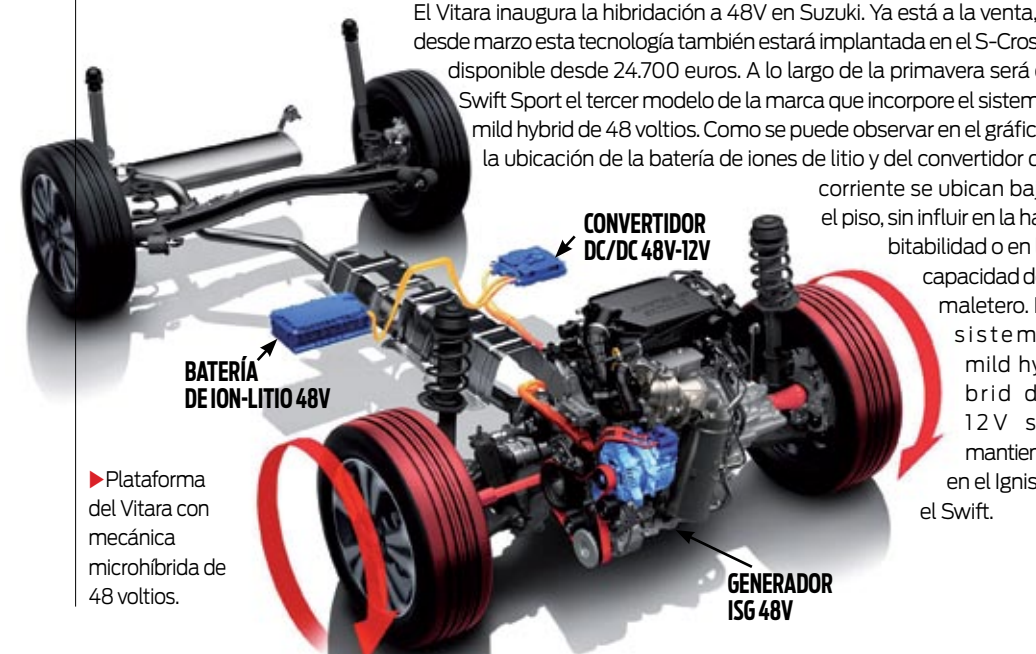
Tuvimos ocasión de realizar un completo recorrido por carretera, autopista y una zona 'off road' sencilla. Lo hicimos con el acabado superior GLX dotado con tracción total. Nos llamó la atención lo refinado que funciona el mo-



◀▶ Los 13,5 CV del sistema eléctrico apoyan al motor térmico, pero no mueven por sí solos el vehículo. El maletero ofrece 375 litros.

GAMA HÍBRIDA 2020 CRECE LA SAGA 48V

El Vitara inaugura la hibridación a 48V en Suzuki. Ya está a la venta, y desde marzo esta tecnología también estará implantada en el S-Cross, disponible desde 24.700 euros. A lo largo de la primavera será el Swift Sport el tercer modelo de la marca que incorpore el sistema mild hybrid de 48 voltios. Como se puede observar en el gráfico, la ubicación de la batería de iones de litio y del convertidor de



corriente se ubican bajo el piso, sin influir en la habitabilidad o en la capacidad del maletero. El sistema mild hybrid de 12V se mantiene en el Ignis y el Swift.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.4 T MHEV
Disposición	Del. transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.373
Potencia máx. (CV/rpm)	129 / 5.500
Par máximo (mkg/rpm)	24,0 / 2.000
Tracción	Del. y 4x4
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Disc vent./Disc.
Neumáticos	215/55 R17
Peso (kg) (4x2 / 4x4)	1.165 (4x2) / 1.245 (4x4)
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.175/1.775/1.610
Volumen maletero (l)	375 / 1.120
Capacidad depósito (l)	47
De 0 a 100 km/h (s)	n.d.
Velocidad máx. (km/h)	190
Consumo mixto (l/100 km)	5,7 (4x2) / 6,2 (4x4)
Emisiones CO ₂ (g/km)	104 (4x2) / 111 (4x4)
Precios desde... (euros)	23.740



PRECIO **192.500 €**

EMISIONES OFICIALES (NEDC): DE **242 A 246 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Prestaciones. Tecnología. Calidad. 'Set up' configurables. Dinámica. Tracción total. Seguridad.

DEBE MEJORAR

- Precio muy elevado. Plazas traseras. Peso. Depósito justo. Sólo versión Competition. Frenos M: 11.243 euros.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.4 V8
Disposición	Del. longitudinal
Nº de cilindros	8, en V
Cilindrada (c.c.)	4.395
Potencia máx. (CV/rpm)	625/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	76,5/1.800-5.800
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. 8 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent.
Neumáticos del./tras.	275/35-285/35R20
Peso (kg)	1.960
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.867/1.907/1.362
Volumen maletero (l)	420 (Cabrio: 350)
Capacidad depósito (l)	68
De 0 a 100 km/h (s)	3,2 (Cabrio: 3,3)
Velocidad máx. (km/h)	250
Consumo mixto (l/100 km)	11,1 (Cabrio: 11,2)
Emissiones WLTP (g/km)	252 (Cabrio: 255)
Precios desde... (euros)	192.500

Teletransporte M

BMW ya tiene una máquina con la que teletransportarte. No es barata, pero resulta sencillamente... impresionante.

Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

Prácticamente puedes contar con los dedos de una mano los coches con un motor no electrificado que superen los 600 CV. Estos M8 Competition pertenecen a ese selecto grupo de máquinas privilegiadas. Y es que utilizan el motor más potente jamás fabricado por la casa bávara.

Semejante caballería se traduce en prestaciones dignas de misiles tierra-tierra, apropiados para manos experimentadas y para carreteras despejadas de tráfico... y de algo más, porque con acariciar su acelerador, tanto Coupé como Cabrio salen catapultados a velocidades de auténtico infarto, mientras tu cuerpo es succionado por sus perfectos asientos, tapizados

en el más suave de los cueros. Y es que calidad y prestaciones van de la mano en estas nuevas criaturas.

Es complicado transmitir con palabras su capacidad de aceleración, ayudado por un sistema M xDrive que, en su modo más extremo, es capaz de enviar sus 625 CV exclusivamente al eje trasero. Entonces, mejor que estés en un circuito y que tengas el mis-

mo tacto en tu pie derecho que un neurocirujano en su mano diestra.

La capacidad de configurar motor, dirección, tracción, asistentes... incluso el propio tacto del freno, es casi infinita; tanto, que parece llevar en sus entrañas un equipo completo de ingenieros de Fórmula 1 para adaptar tu M8 Competition a cada momento de la conducción. También es



▲ El Cabrio cuesta 200.500 euros y pesa 125 kilos más que el Coupé. Añade la exclusividad de su techo, que se pone y quita en 15 segundos.



cierto que, por lo que vale, tienes derecho a pedir la luna.

Absolutamente todo es precisión al conducirlo, pero también hay que tener en cuenta su peso, que hará obligatorio pagar por sus frenos carbono-carbónicos si quieres detenerlo con la mayor seguridad.

Además del precio, por poner algún pero, diremos que detrás será mejor no viajar y que sus cinturones delanteros no tienen un sistema para acercarlos a nuestra mano.



◀▶ Tiene un puesto de conducción perfecto y bien acabado. Desde el volante seleccionas los modos M1 y M2, que a su vez puedes personalizar.



PRECIO **94.580 €**

EMISIONES OFICIALES (NEDC): **246 G/KM** (NEDC)

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

+ Prestaciones y sonido del motor bóxer. Precisión del cambio. Motricidad y agilidad excelentes. Calidad.

DEBE MEJORAR

- Pantalla táctil de 7 pulgadas del salpicadero algo baja. Sin cambio automático PDK en su lanzamiento.

Trasplante de corazón

Probamos las versiones GTS del Cayman y del Boxster con el nuevo motor 4.0 bóxer atmosférico de 400 CV. Llegan al mercado en marzo.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El nuevo Porsche 718 Cayman GTS y su alma gemela con techo de lona, el 718 Boxster GTS, se sitúan entre las variantes S y los excitantes GT4 y Spyder por potencia y rendimiento. Y lo hacen gracias a su nuevo propulsor atmosférico 4.0 de seis cilindros bóxer con 400 CV –derivado del usado en el Cayman GT4–, que sustituye al, un tanto 'descafeinado', 2.5 de cuatro cilindros con turbo del modelo anterior.

Su enfoque marca el equilibrio perfecto entre un uso diario placentero y su fuerte carácter si entramos en conflicto con el acelerador. Asociado en su lanzamiento a una caja manual de seis relaciones –habrá más adelante transmisión PDK–, el Cayman GTS

es capaz de alcanzar los 293 km/h o acelerar en 4,5 segundos de 0 a 100 km/h si nos ponemos bravos.

A la vez se puede convertir en un plácido vehículo 'de paseo', con desconexión automática de tres de sus cilindros si nos movemos entre 1.600 y 2.500 rpm y no solicitamos más de 10,2 mkg de par. De esta manera reduce su sed.

El 718 Cayman GTS rebaja 20 milímetros la altura del chasis –puede hacerlo otros 10 con la suspensión deportiva PASM–, monta un control vectorial del par y un autobloqueante mecánico trasero. Los discos de freno son de acero perforados y en opción se ofrecen los carbocerámicos.

Tuvimos ocasión de rodar en el circuito de Estoril. Es

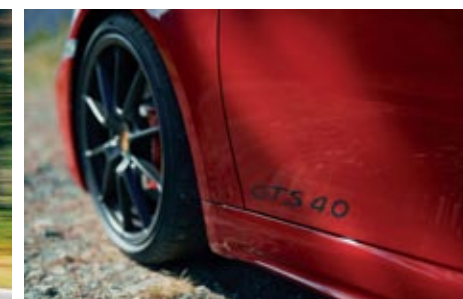


▲ El interior se remata en Alcantara, el cambio goza de una precisión excelente y la pantalla del salpicadero se queda algo baja.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	4.0 GTS
Disposición	Central longit.
Nº de cilindros	6, bóxer
Cilindrada (c.c.)	3.995
Potencia máx. (CV/rpm)	400 / 7.000
Par máximo (mkg/rpm)	42,8 / 5.000
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.
Frenos del./tras.	Discos ventil.
Neumáticos delanteros	235/35 ZR20
Neumáticos traseros	265/35 ZR20
Peso (kg)	1.405
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.405/1.801/1.276
Maletero (l) / Depósito (l)	150+270 / 64
De 0 a 100 km/h (s)	4,5
Velocidad máx. (km/h)	293
Consumo mixto (l/100 km)	10,9 (WLTP)
Emissiones CO ₂ (g/km)	246 (NEDC)
Precios desde... (euros)	94.580

una gozada cómo tracciona, la dirección, la precisión del cambio con efecto punta-tacón al reducir, el empuje hasta las 7.800 rpm del motor, su sonido y las prestaciones, registrando hasta 243 km/h de velocidad punta al final de recta. Una maravilla que cuesta 94.580 euros, mientras que el precio del Boxster GTS es de 96.888 euros.



◀▶ Los nuevos GTS con motor 4.0 bóxer son fácilmente reconocibles en la zaga, ya que la doble salida de escape va ahora separada.



ARRANCA LA PRODUCCIÓN DEL CORSA-E EN FIGUERUELAS (ZARAGOZA)

El primer eléctrico de Opel en Europa es español

El arranque de la producción del Opel Corsa-e en la planta de Figueruelas (Zaragoza) marca una nueva era para la compañía en muchos sentidos. Este es el primer vehículo 100% eléctrico de Opel que se produce en una planta europea. Esta factoría se suma a la de Vigo, que fabrica el Peugeot e-2008, para convertir al Grupo PSA para el primero que produce dos modelos eléctricos en España. Y lo hace compartiendo línea de producción con propulsiones tradicionales,

ya que todas las versiones de la sexta generación del Corsa –gasolina, diésel y eléctrica– se montarán en nuestro país.

La producción de este modelo ha supuesto gran-

des retos para la factoría zaragozana, que ha recibido 250 millones de euros de inversión del Grupo PSA para modernizar las instalaciones, transformar procesos, logística,

etc. Además, se han impartido 36.000 horas de formación para que los trabajadores puedan adaptarse a los nuevos criterios de fabricación.

El inicio de la producción del Opel Corsa-e no es más que la punta de lanza de una estrategia de electrificación que llevará a la marca a contar con cuatro mo-

delos electrificados en su gama a lo largo de 2020: al Corsa-e y Grandland X Hybrid4 se añaden las variantes 100% eléctricas del Vivaro y del futuro sucesor del SUV Mokka X. En 2021 la marca contará con ocho coches eléctricos, entre ellos algunos tan exitosos como el Astra. Y para 2024 tiene previsto ofrecer una opción electrificada en toda su gama.

La planta de Opel en Zaragoza goza «de pleno empleo y plena actividad productiva», según ha explicado su director, José Antonio Muñoz Cordina. El año pasado fabricó más de 470.000 unidades, lo que supone el 17% de la producción de las plantas de automoción en España.

La factoría cuenta con más de 5.500 trabajadores y exporta el 89% de los coches que produce, sobre todo a destinos como Alemania, Francia, Reino Unido e Italia. Además de la sexta generación del Corsa, también monta en exclusiva el Opel Crossland X y el Citroën C3 Aircross.



El presidente de la Comunidad de Aragón, Javier Lambán, a la izquierda del Corsa-e, presidió el acto.

Estudia también retocar la fiscalidad Habrá un nuevo Plan Moves en 2020

La vicepresidenta cuarta del Gobierno y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera, anunció la semana pasada la intención del Gobierno de poner en marcha el segundo Programa de Incentivos a la Movilidad Eficiente y Sostenible –Moves II–, con una dotación presupuestaria de 65 millones de euros, lo que supondría un 40% más que en la primera edición.

Este dinero se destinará no solo a la compra de vehículos de energías alternativas sino también a la instalación de infraestructuras de recarga de eléc-

tricos, a la implantación de sistemas de préstamo de bicicletas y a la puesta en marcha de planes de



▲ Teresa Ribera, vicepresidenta del Gobierno.

transporte ECO en empresas. El reparto de fondos seguirá el mismo criterio que en 2019: se basará en el censo de población y será gestionado por las comunidades autónomas en coordinación con el Instituto para la Diversificación de la Energía (IDAE). Los fondos de la anterior edición no se agotaron, debido sobre todo a la obligatoriedad de achatarrar un coche de más de diez años para acceder a la ayuda en la compra de un vehículo propulsado por energía alternativa, una condición que podría ser modificada en el nuevo plan.

IVA REDUCIDO

Otra de las cuestiones que estudia el Gobierno en materia de fiscalidad del automóvil es la posibilidad de establecer un IVA reducido para los vehículos eléctricos, una opción que Teresa Ribera considera «interesante», según sus declaraciones a Radio Nacional. Precisamente, esta medida es una de las demandas del sector apoyada recientemente por la directora general de Volkswagen España, Laura Ros, quien ha solicitado al Gobierno que suprima el IVA a los vehículos eléctricos durante los próximos cinco años, como una medida de transición hacia la electromovilidad.

Nuevo presidente Cambios en la cúpula y los integrantes de Anfac

La Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (Anfac) ha nombrado a José López-Tafall nuevo director general en sustitución de Mario Armero, que dejó el puesto a finales del año pasado.

La asamblea general también decidió prolongar la presidencia actual, que ostenta José Vicente de los Mozos, miembro del Comité Ejecutivo del Grupo Renault y presidente de Renault España, para dar continuidad a los



La sede de Cupra se sitúa en Martorell, en un edificio de 2.400 metros cuadrados. Allí trabajarán 200 personas.

5,3 millones de euros de inversión Cupra: dos años, nueva sede y grandes expectativas

«La decisión de establecer Cupra como una marca independiente hace dos años no podría haber funcionado mejor, porque en este corto tiempo se ha convertido en nuestra unidad más rentable. Cupra le da a Seat la oportunidad de producir modelos más rentables y llegar a nuevos clientes, y las dos marcas juntas nos dan los recursos y la base operativa para seguir creciendo». Con estas palabras, Carsten Isensee, presidente en funciones de Seat, confirma que el lanzamiento de Cupra –hace ahora dos años– ha sido todo un éxito para Seat. De hecho, la española prevé facturar 1.000 millones de euros con Cupra este año, cuando la enseña deportiva tenga disponible su gama

completa. Esto supondría un 10% de la facturación de Seat. Isensee hizo estas declaraciones durante la presentación del Cupra León y de la nueva sede de la marca, el Cupra Garage, situado en Martorell (Barcelona), un edificio ecoeficiente de 2.400 m², con un diseño inspirado en un paddock de carreras.

Cupra ha invertido 5,3 millones de euros en estas nuevas instalaciones, en las que trabajará una plantilla de 200 empleados y que albergarán todos los procesos y oficinas de la marca, entre ellos los departamentos de investigación y desarrollo o la Cupra Racing Factory, donde se producirá el nuevo Cupra León Competición y

se finalizará el desarrollo del Cupra e-Racer, el turismo de competición eléctrico y otros modelos especiales de la marca.

A lo largo de estos dos años, Cupra ha vendido 40.000 coches (24.700 unidades en 2019, de las que 14.300 correspondieron al León Cupra y 10.400 al Cupra Ateca) y «está creciendo más de lo que habíamos previsto y ahora entramos en una nueva fase donde demostraremos que la deportividad puede ser electrificada. El lanzamiento de nuestros propios modelos, como el Cupra León y el Cupra Formentor, nos permitirá alcanzar este mismo año nuestro objetivo inicial de doblar las ventas en un periodo de dos a cuatro años», añadió Wayne Griffiths, consejero delegado de la marca, durante la presentación.



▲ José López-Tafall, director general de Anfac.

proyectos iniciados en el último año, como el Plan Automoción 2020-40.

Por otro lado, la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas, Aniacam, ha decidido disolverse y sus integrantes –Isuzu, King Long, Mahindra, Maxus, Otokar (Somauto) y Volvo Car España– se han unido a Anfac. Además,

Volvo Car España tendrá representación en la Junta Directiva de Anfac.

DGT No cambiarán los distintivos actuales

La Dirección General de Tráfico (DGT) ha explicado que no tiene previsto ni está estudiando «ninguna

el puntazo

Los jóvenes de entre 18 y 25 años prefieren comprar un coche de combustión tradicional a uno eléctrico

Según el 'Observatorio de Conductores', que ha elaborado el Real Automóvil Club de España (RACE) en base a más de mil entrevistas, los jóvenes son el colectivo que más da la espalda al vehículo eléctrico mientras que las personas mayores de 50 años son los que más piensan en adquirir un coche de este tipo. Más del 57,1% de los encuestados apuestan por las motorizaciones tradicionales –diésel y gasolina–. Un 25% compraría un híbrido mientras que los eléctricos y propulsados por gas solo son la mejor opción para el 7,3% y el 10% respectivamente.

modificación» en la clasificación actual del parque de vehículos con criterios medioambientales. La DGT ha desmentido las informaciones «falsas y no contrastadas» que aparecieron en algunos medios en las que se afirmaba que estaban barajando la posibilidad de modificar los distintivos medioambientales de los coches.

En la actualidad, el parque de vehículos está clasificado con cuatro etiquetas: Cero, ECO, C y B. Según esas informaciones, la DGT barajaría la opción de que los híbridos enchufables pasarían de Cero a ECO mientras que los mild hybrid pasarían de ser ECO a tener etiqueta C.

Honda Marc Serruya deja la presidencia

Miu Kato, actual vicepresidente de la empresa, asumirá la presidencia de Honda España y Portugal, que deja Marc Serruya tras 10 años en el cargo. Serruya, que llevaba 30 años ligado a la marca, acaba de finalizar su relación laboral con la compañía. Serruya es reconocido por su gran dedicación a la marca y por ser uno de los presidentes de nacionalidad europea que asumió funciones directivas del más alto nivel dentro de la compañía en Europa.



Su salida se enmarca dentro de la reestructuración llevada a cabo por Honda Europa para afrontar los retos de futuro de la automoción: electrificación, digitalización, etc.

Juicio Vista para sentencia la demanda del 'dieselgate'

Ha quedado visto para sentencia el juicio por la demanda de la Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) contra Volkswagen España por el conocido como caso 'dieselgate'. La OCU reclama que el fabricante indemnice con 22,5 millones de euros (3.000 euros por coche) a los más de 7.500 demandantes. El abogado de la marca rechazó la acusación exponiendo, entre otras cuestiones, que el negocio de Volkswagen España se limita a la importación de vehículos y a su posterior venta, por lo que no habría la manipulación de los motores.

14 modelos electrificados lanzará Ford en 2020. El Mustang Mach-E será el 'abanderado'.



El nuevo rumbo de Ford

La marca del óvalo marca un nuevo rumbo en su estrategia europea. En un momento de transformación de la industria del automóvil, Ford apuesta por la movilidad eléctrica con un despliegue de 14 modelos electrificados en 2020 y otras muchas soluciones.

La transformación del mundo del automóvil es mucho más que una nueva revolución industrial; es un cambio de filosofía, de paradigma. La apuesta por una movilidad eléctrica lleva a las empresas del sector a 'reinventarse' en cierto modo. En Ford, esa reinención se traduce en que se pasa de diseñar, fabricar y vender coches a diseñar también sistemas y vender soluciones de movilidad. Ese camino es lo que en la marca del óvalo han definido con el lema 'Acercando el mañana'. Una filosofía con la que la marca trata no solo de diseñar soluciones de futuro, sino de ponerlas hoy en manos de sus clientes.

Así lo explicó Jesús Alonso, presidente de Ford España, en un encuentro en Madrid donde ha explicado el nuevo posicionamiento de su marca para hacer frente a las nuevas ten-

dencias globales; tendencias que Alonso identifica como la concentración de la población en las ciudades –ya vive un 50 por ciento, y a finales de siglo será un 70 por ciento de la población mundial la que se concentre en las urbes–, el crecimiento de una clase media que demanda nuevos productos y servicios, la bajada de la calidad del aire que empuja a un cambio de movilidad...

Para responder a estos retos, Ford trabaja en diversas vías. Por supuesto, con una nueva gama de productos electrificados que verá en este 2020 cómo se ponen en el mercado 14 modelos con estas características y diversas tecnologías –hibridación ligera, híbridos autorrecargables o enchufables y cien por cien eléctricos– y todo tipo de alternativas, desde turismos como el Fiesta, el Puma o el

nuevo Kuga a vehículos comerciales como el Transit.

Además de ofrecer una gama de productos adaptada a las nuevas necesidades y retos, la firma trabaja en soluciones más sostenibles para la fabricación de sus coches o algunas de sus piezas: alfombrillas fabricadas con botellas de plástico recicladas, utilización de las cáscaras de granos de café para crear componentes de sus modelos... son solo algunos ejemplos, ya reales, de lo que una fabricación más sostenible puede llevar a cabo. Porque la marca tiene el objetivo de que la producción en sus factorías sea neutral en emisiones de CO₂.

Pero además de los cambios en la gama o en la fabricación, otro reto al que se enfrenta es el de los nuevos servicios relacionados con el automóvil y la nueva movilidad. Aplicaciones como Ford Pass, que

permite conocer y controlar en todo momento tu coche, saber su estado, precalentarlo, programar revisiones o las rutas de viaje desde el móvil, abren nuevas posibilidades a los usuarios particulares. Pero también la experiencia de Ford y el conocimiento de los datos que se generan en la conducción –en España lidera un proyecto piloto que monitoriza el funcionamiento de cien coches– permite ayudar a las flotas de empresas a conocer mejor los patrones de funcionamiento y establecer un uso más racional en aspectos como el reparto de 'última milla' en las ciudades.

A eso se suma el apoyo de Ford a crear una infraestructura de carga con su participación en la red europea Ionia, que dispondrá a finales de 2020 de 400 puntos de recarga rápida en las principales vías de comunicación europeas o la instalación de 1.000 puntos de carga en sus fábricas y otros 5.000 en sus concesionarios europeos.

Con ello, ese lema 'Acercando el mañana' cobra sentido. «Esta nueva dirección de marca es mucho más que una campaña de marketing: es una nueva actitud también para los empleados de Ford que refleja estos tiempos de ritmo rápido e ilustra la posición de Ford a la vanguardia del cambio real», ha afirmado Jesús Alonso. «Estamos ofreciendo una gama de productos altamente llamativa, con innovaciones y nuevas tecnologías que nuestros clientes adorarán y que está liderada por el impactante Mustang Mach-E».

Laura Ros, directora general de Volkswagen España, con el ID.3.



◀ Silke Bagschik, responsable mundial de Ventas y Marketing de Electromovilidad en Volkswagen, repasó ante los asistentes la estrategia de electrificación de la marca alemana.

Empieza la era VW ID.3

Volkswagen abre su futuro eléctrico más inmediato con la llegada del ID.3. El primero de sus modelos eléctricos estuvo por primera en Madrid antes de su llegada al mercado, en verano.

Volkswagen quiere convertir el ID.3 en el icono de la nueva movilidad y situarlo al nivel del Beetle o el Golf, los dos mayores hitos de la marca alemana a lo largo de su historia. Así se afirmó en la primera presentación estática del compacto eléctrico de la marca que se celebró en Madrid. Para empezar a sentar las bases de lo que debe ser un modelo icónico, el ID.3 se convertirá, según anuncia Volkswagen, en el primer coche del mundo con un balance neutro de CO₂ en todo su ciclo de vida, desde su fabricación a su uso cotidiano siempre que la batería se recargue con electricidad proveniente de fuentes de energía renovables.

El ID.3 es el primer modelo de la revolución eléctrica en la que se ha embarcado Volkswagen y que ya ha convencido a más de 37.000 usuarios en toda Europa que

se han registrado para comprarlo a través de la página web de Volkswagen. De esos clientes registrados en España, alrededor de mil han tenido la oportunidad de verlo por primera vez en directo en unas jornadas celebradas en Madrid.

En ese marco, durante un encuentro con la prensa, Silke Bagschik, responsable mundial de Ventas y Marketing de electromovilidad en Volkswagen, y Laura Ros, directora general de Volkswagen España, analizaron alguna de las claves de lo que supone este ID.3 y lo que vendrá después, porque en ese objetivo de electrificación, el Grupo Volkswagen ha aprobado una inversión de 33.000 millones de euros hasta el año 2024, de los que 11.000 millones de euros se destinarán únicamente a la marca Volkswagen. Con esa inversión, Volkswagen espe-

ra fabricar 1,5 millones de vehículos de la nueva gama ID. en el año 2025.

Silke Bagschik valoró la aportación del sector del automóvil en general y de Volkswagen en particular afirmando que «el mundo está cambiando y nosotros podemos ayudar a ese cambio»; por eso valoró como muy importante para empujar en esa dirección y conseguir un mayor impacto sobre el clima, la posibilidad de compartir tecnologías, como ya hace Volkswagen poniendo a disposición de otras marcas –como Ford, con la que ha firmado ya un acuerdo– su plataforma eléctrica MEB, la base de este nuevo ID.3. Para Bagschik, el ID.3 es sobre todo una revolución de concepto: «con el tamaño de un Golf, la habitabilidad de un Passat y el radio de giro y la maniobrabilidad de un Up!».

Para Laura Ros, el ID.3 llega en el momento oportuno, pues «2020 marca un punto de inflexión para el despegue de los eléctricos en España». Un despegue que se apoya en la mayor oferta de modelos con esta tecnología, el incremento de la autonomía de las baterías y una expansión de la red de infraestructuras de recarga. Este modelo, además, tiene el objetivo de ser

tan relevante como en su día lo fueron el Beetle o el Golf, «con el ID.3 aspiramos a democratizar la movilidad eléctrica», ha afirmado Ros.

Los pedidos del ID.3 se abrirán en primavera, aunque la llegada de las primeras unidades al mercado será en verano. Con una gama formada por tres niveles de batería –45 kWh para 330 kilómetros de autonomía, 58 kWh para 420 kilómetros o 77 kWh para 550 kilómetros de alcance–, cinco paquetes de equipamiento estándar y otros cinco paquetes Plus –con más equipamiento–, el precio de la versión de entrada, Pure, estará por debajo de los 30.000 euros, mientras que el acabado Pro costará menos de 36.000 euros. Además, la marca alemana apostará por fomentar el pago por uso con una cuota de renting que por 275 euros al mes, más IVA, y una entrada de 3.325 euros, los clientes podrán disfrutar de un ID.3.

Y esto no es más que el inicio, porque tras este ID.3 ya se anuncian modelos eléctricos en todos los segmentos, empezando por el ID.4, un crossover que será lanzado este mismo año.



◀ Jesús Alonso, presidente de Ford España, asegura que la estrategia 'Acercando el mañana' sitúa a Ford en la vanguardia del cambio real de la movilidad.

JEEP



EL SPOT MÁS VISTO

El actor Bill Murray, reviviendo su papel en la película 'Atrapado en el tiempo', pero esta vez al volante del pick up Jeep Gladiator, fue el protagonista del spot más seguido en redes sociales de la final de la Super Bowl. El anuncio fue visto por más de 104 millones de personas en YouTube, Facebook, Twitter e Instagram. Un éxito que hizo a la marca lanzar una versión ampliada del spot, que ya se puede ver en Youtube.

+ en www.jeep.es

FORD GIRA EUROPEA ELÉCTRICA

Ford quiere ayudar a los conductores a conocer más de cerca los vehículos eléctricos. Para ello, ha organizado una gira, 'Go electric', en la que la



marca viajará por toda Europa desmitificando la electrificación. El evento cuenta con actividades interactivas y visitará –por el momento– Reino Unido, Noruega, Suiza, Alemania, Francia y Países Bajos. En total, esperan llegar a 4 millones de usuarios.

+ en www.ford.es

RENAULT



▲ El jefe de diseño de Renault, Laurens van den Acker, personaliza un par de zapatillas cada vez que presenta un nuevo modelo de la marca.

ZAPATILLAS A JUEGO CON EL COCHE

Siempre que Laurens van den Acker, el jefe de diseño de Renault, presenta un nuevo coche, las miradas no solo están puestas en el modelo, sino también en las zapatillas que calza. Desde 2010, Van den Acker personaliza su calzado a juego con el vehículo que diseña, y hasta la fecha ya ha creado unos 20 pares en colaboración con marcas tan conocidas como Adidas o Le Coq Sportif.

Todo comenzó hace una década, en el Salón del Automóvil de París, cuando Renault presentó el concept DeZir y Van den Acker estrenó unas Adidas negras, rojas y blancas a juego con los colores del vehículo. Desde entonces hasta las últimas Le Coq Sportif –hechas a

AUDI FUTURO SOSTENIBLE

La actriz Maisie Williams, que ha dado vida durante años a la indomable Arya Stark en 'Juego de tronos', es la protagonista de la nueva campaña publicitaria de Audi, en la que la marca presenta el e-tron Sportback. La participación de Williams, que es una gran defensora de la ecología, apoya la imagen de futuro sostenible que quiere transmitir la



SKODA

Los ciclistas Sandra Jordà y Joaquim 'Purito' Rodríguez son nuevos embajadores de Skoda y han elegido para sus desplazamientos particulares dos SUV de la marca, el Kamiq y el Karoq.

LA MARCA, PARTNER DEL FC BARCELONA CUPRA FICHA A TER STEGEN COMO EMBAJADOR

El portero del FC Barcelona, el alemán Marc Ter Stegen, fue uno de los protagonistas de la presentación del Cupra León en la nueva sede de la marca en Martorell (Barcelona). El último 'fichaje' de Cupra llegó a la presentación conduciendo una de las 1.999 unidades del Ateca Limited Edition.

El internacional alemán se suma a la lista de embajadores de Cupra, que cuenta entre sus representantes con el piloto de carreras Mattias Ekström, el medallista olímpico Saúl Craviotto o la piloto sueca Mikaela Kottulinsky. La marca es socio global de automoción del FC Barcelona y patrocina el circuito internacional de pádel.



▲ El portero del FC Barcelona, Marc Ter Stegen, conduce un Cupra Ateca Limited Edition.

EL COCHE DEBUTA EN 'SIN TIEMPO PARA MORIR' JAMES BOND ESTRENA EL NUEVO DEFENDER

El nuevo Land Rover Defender muestra de lo que es capaz en la película 'Sin tiempo para morir', la última entrega de la saga del agente 007, que llegará a los cines el 2 de abril.

Los modelos de Jaguar-Land Rover han protagonizado nueve películas de la saga cinematográfica de James Bond. Una colaboración que continúa en la última entrega, 'Sin tiempo para morir', que se estrena el 2 de abril.

En la cinta será el Land Rover Defender el que mostrará todas sus capacidades en una persecución que incluye saltos de hasta 30 metros. Para el rodaje se emplearon diez Defender, incluido el séptimo Defender VIN 007. Estas unidades fueron las primeras del modelo fabricadas en Nitra (Eslovaquia). En el filme también aparecen el Range Rover Sport SVR, el Land Rover Serie III y el Range Rover Classic.



▲ Land Rover ha lanzado un video promocional adelantando algunas de las escenas de acción que se podrán ver en la última película de James Bond.



EXPOSICIÓN TREINTA PROTOTIPOS ÚNICOS

El Museo del Automóvil del castillo de Compiègne es el más antiguo del mundo dedicado a la locomoción. Fue inaugurado en 1927 y ahora vive un nuevo renacimiento con exposiciones como la titulada 'Concept car. Belleza pura'. En los salones del castillo, en contraste con los muebles y habitaciones

del siglo XVIII, se muestran una treintena de concept (no solo coches, también motocicletas), creados por marcas como Bugatti, Alfa Romeo, Mercedes-Benz o Fiat que datan desde 1895 hasta la actualidad o el futuro, con prototipos visionarios como el Lexus 2054.

el espectacular modelo que pilotaba Tom Cruise en la película 'Minority Report', de Steven Spielberg, cuya acción se situaba medio siglo después.



CITROËN LA GAMA SUV INSPIRA UN DULCE JAPONÉS

Los mochis son un postre japonés que ha traspasado las fronteras del país nipón para convertirse en tendencia. Se trata de un dulce muy colorido que en nuestro país han popularizado obradores como Niji (en Madrid y Barcelona).

Este establecimiento se ha asociado con Citroën en la creación de mochis que toman como inspiración los tonos de los SUV Citroën C3 Aircross y C5 Aircross.



+ en www.rutafirestone.es

ATENTOS A DESDE EL 19 DE MARZO

La Ruta Firestone 2020 arranca en Murcia con la actuación de Sinsinati. En esta edición, el público podrá disfrutar de los temas de Zahara, Hombres G o Fredi Leis. Las entradas pueden conseguirse en las redes sociales de la marca o en la web de la izquierda.



+ en www.audi.es/sostenibilidad

+ en www.skoda.es

+ en www.citroen.es



LA POLE DEL ÚLTIMO GP DE ESPAÑA QUEDÓ EN PODER DE MERC EDES CON 1.15.4, Y YA EL PRIMER DÍA DE TEST HAMILTON MARCÓ UN 1.16.9

Por qué este año se verá la F1 más rápida de la historia

Aunque Mercedes-Benz parte como gran favorito para el presente campeonato, tiempo habrá para conocer la jerarquía en pista. Pero ya se puede anticipar que el salto cualitativo de prestaciones en 2020 dejará durante muchos años a esta nueva generación como la más rápida de la historia de la Fórmula 1.

Javier Rubio | jrubio@motor16.com

Fotos: Motorsport Images

“En cuanto empecé a tirar, y sin tirar demasiado, hice 1.18. ‘Oh, esto es muy rápido, quizás he encontrado oro aquí’, me dije”. Carlos Sainz pensaba que McLaren había dado un salto competitivo espectacular con su nuevo MCL35 durante sus primeros kilómetros de 2020. Pronto su gozo quedó en un pozo. “Luego veías a todo el mundo haciendo 1.17 y 1.18. Me di cuenta de que no solo éramos nosotros, sino que todo el mundo era muy rápido”.

Un año más, Montmeló recibió a la Fórmula 1 antes de empezar el campeonato con los monoplazas protagonistas del próximo campeonato. Será el último año de un ciclo técnico que dará paso a la mayor revolución de la Fórmula 1 en 2021. Tiempo habrá para conocer la jerarquía de la parrilla para 2020. De momento, gracias a la estabilidad reglamentaria



▲ El Alfa Romeo C39, de motor Ferrari, será pilotado por Kimi Räikkönen y Antonio Giovinazzi.



▲ El AlphaTauri AT01 deriva del RB15. Motor Honda y, como pilotos, Pierre Gasly y Daniil Kvyat.





FERRARI EMPIEZA LA PRETEMPORADA CON INCERTIDUMBRES. «NO ESTAMOS A LA ALTURA DE NUESTROS RIVALES», DECÍA BINOTTO



▲ El Ferrari SF1000 —un nombre que rinde tributo a las mil carreras de la Scuderia en F1— estará en manos de Sebastian Vettel y Charles Leclerc.



▲ El Haas VF-20, dotado de motor Ferrari, será pilotado por Romain Grosjean y Kevin Magnussen.



▲ El McLaren MCL35, con su motor Renault E-Tech 20, parte de un MCL34 que rindió bastante bien. Sus pilotos, Carlos Sainz y Lando Norris.



▲ Una vez más, favoritos. El Mercedes W11 ha demostrado un altísimo rendimiento en manos de Lewis Hamilton y Valtteri Bottas.

de la actual temporada, todos los equipos han refinado sus criaturas del 2019, convergiendo en rendimiento y prestaciones. Fue lo que descubrió Carlos Sainz el primer día.

Desde las soluciones ‘extremas’ de Ferrari para solucionar sus problemas del año pasado —de resultados desconocidos todavía— hasta los monoplazas B de Racing Point y AlphaTauri —directamente inspirados en el Mercedes W10 y el RB15

del pasado año—, pasando por la recuperación de Williams, los equipos de Fórmula 1 han logrado importantes avances en términos de carga aerodinámica y fiabilidad. Tema diferente será la capacidad de evolución de cada uno durante el campeonato. Por ahora el salto cualitativo de la Fórmula 1 en 2020 es extraordinario, al margen de que las condiciones en el trazado catalán fueran idóneas para exprimir monoplazas todavía embrionarios en su

evolución. Porque más que invernales, los tests podían haberse recalificado como... primaverales. La velocidad inicial mostrada por esta generación de monoplazas se benefició de unas temperaturas benignas, por la falta casi absoluta de viento y un asfalto en perfecto estado tras su reciente reacondicionamiento. Pero solo se trataba de una parte de la foto global.

La pole del pasado Gran Premio de España había

quedado en manos de Mercedes con 1.15.4. Solo en la primera jornada, Lewis Hamilton rodó ya en 1.16.9. “Somos más rápidos que la vuelta más rápida del primer día del pasado año”, explicaba el francés Esteban Ocon a media mañana del primer día. Al cerrarse la primera semana, el mejor tiempo de Valtteri Bottas fue solo tres décimas más lento que el logrado durante un mes de mayo de 2019. “Hay que saber valorar que probablemente

estos sean de los Fórmula 1 más rápidos de la historia, y van a ser unas auténticas bestias” anticipaba Carlos Sainz al bajarse de su monoplaza el primer día.

“¿Pasáis a fondo en las curvas más rápidas?” le preguntaba Lando Norris a George Russell tras la jornada inicial en Montmeló. Los pilotos se preguntaban unos a otros si tenían las mismas sensaciones. El británico pilotaba un Williams que el año pasado rodaba como un

Fórmula 2. “Es difícil comparar, pero la cantidad de grip que siento en el coche es algo que nunca antes había visto, no sé si es la pista, pero el lunes piloté en la jornada de filmación —en condiciones limitadas de velocidad y neumáticos— y es impresionante con estos coches nuevos. Nunca antes había ido tan rápido en algunas curvas, así que es magnífico. Muy excitante. Porque los coches van a ir cada vez más rápido”, explicaba un Ocon

reincorporado esta temporada a la Fórmula 1.

“Viendo los otros coches, hay conceptos que se van adaptando de los equipos punteros, todos vamos pesando de los equipos que el año pasado dominaron, pero lo que más me ha sorprendido es lo rápido que vamos. El paso por curva de estos monoplazas es algo muy difícil de explicar. Espero que se valore en su justa medida, aunque las carreras no sean la más divertidas por ese pro-

blema que tenemos de seguirnos”. Pero el espectacular paso por curva tiene su contrapunto en la capacidad para adelantar y ser adelantados de estos nuevos monoplazas. “Lo único que he aprendido es la cantidad de tiempo que pierdes cuando sigues a otro coche, incluso cuando vas a tres segundos; en la curva 3 o en la 9, por ejemplo, el coche se hace menos conduci- ble por el aire sucio, es una sensación desagradable saber que en cuanto te colocas de-

LOS ‘COPY PASTE’ DE LA FÓRMULA 1 2020

Todos los análisis de pretemporada apuntan a una extraordinaria igualdad por detrás de los tres grandes. En similares términos, pero ahora estéticamente, podría hablarse de tres equipos y otra de las polémicas de esta pretemporada: la similitud entre el nuevo Racing Point, bautizado ahora como el ‘Mercedes Rosa’, y el W10 de Mercedes del pasado año.

El actual reglamento establece áreas en las que un equipo puede adquirir determinadas partes diseñadas por otro, junto con elementos de propiedad intelectual propia. Racing Point copiaba literalmente al monoplaza alemán de la temporada 2019, tras adquirir previamente la

unidad de potencia, la caja de cambios y otros elementos de la suspensión. Sus tiempos iniciales confirmaron el

salto cualitativo. “Nuestra inspiración fue la del coche más rápido del pasado año”, reconocía Andy Green, el

responsable técnico del equipo. De momento, no van por mal camino con sus tiempos.



▲ Racing Point compró a Mercedes la unidad de potencia, la caja de cambios y parte de la suspensión del W10.

ALFA ROMEO Y WILLIAMS Aspirantes a pelotón de cola

Si por incremento de prestaciones hubiera un vencedor en la actual pretemporada, Williams subiría a lo alto de ese podio. Ningún equipo ha progresado tanto como el británico, sobre todo tras recordar que en 2019 incluso perdía alguna jornada de la pretemporada y se diseñó el peor monoplaza de su historia. El FW34 variaba su concepción radicalmente sobre su predecesor, mientras sus pilotos respiraban aliviados. Williams ya no competirá en una categoría propia, como la pasada temporada. Pero nada indica que salga del pelotón de cola en este 2020. Grupo en el que, por el momento, también Alfa Romeo es potencial candidato ante su irregularidad durante el pasado año y lo visto en la presente temporada.

► El Alfa Romeo parece candidato potencial a ocupar los últimos puestos... en compañía de Williams.

► Es probablemente el equipo que más avanzado en relación al 2019. Pero es que partían de un monoplaza lentísimo.



EL RED BULL ES RÁPIDO «EN TODAS PARTES», SEGÚN VERSTAPPEN. MUCHOS LE VEN COMO EL PRINCIPAL RIVAL DE MERCEDES



▲ Racing Point RP20, una especie de reedición del Mercedes W10 del año pasado. Sergio Pérez y Lance Stroll tienen motivos para el optimismo.



▲ El Red Bull RB16, de motor Honda, causó sensación en los ensayos de Montmeló. A su volante, Max Verstappen y Alexander Albon.



▲ El Renault R.S.20 debería estar en tiempos parecidos a los del McLaren, con el que comparte motor. Sus pilotos, Daniel Ricciardo y Esteban Ocon.



▲ El Williams FW43, que equipa motor Mercedes, será pilotado por Nicholas Latifi y George Russell.

tras de alguien, un Fórmula 1 es terrible” reconocía Lando Norris tras su reentrada con McLaren la primera semana. Tiempo habrá para comprobarlo.

Si las condiciones de pretemporada anticipan un espectacular aumento de velocidad –de principio de año a final de temporada los equipos ganan entre se-

gundo y medio y dos segundos–, también ha destacado la fiabilidad alcanzada por los equipos tanto en sus monoplazas como en sus unidades de potencia. Al margen

de problemas puntuales, las cifras de vueltas acumuladas en los tres primeros días de 2020 fueron espectaculares. Incluso el equipo con menor kilometraje –Haas,

con 316– superó la media del centenar diario de giros. Nunca se había visto algo parecido en una pretemporada. Mercedes llegó a completar tres grandes premios

diarios, mientras que Red Bull acumulaba 471 vueltas, seguidos por Alfa Romeo y McLaren, con 424 y 423 respectivamente.

Tiempo habrá para com-

probar quién lidera el orden competitivo antes del Gran Premio de Australia, en marzo. De momento, el cambio de reglamento en 2021 hará sensiblemente más lentos a

los futuros monoplazas. Todo apunta a que la de 2020 será la Fórmula 1 más rápida de la historia. Ojalá, también, la más disputada en muchos años.

RENAULT Y MCLAREN, LOS ‘INDEPENDIENTES’

Tanto Renault como McLaren conforman una categoría en sí misma dentro de la Fórmula 1 actual, la de los técnicamente independientes, y vinculados por la misma unidad de potencia. Quizás perjudicados por rivales apoyados e inspirados por sus socios (Mercedes, Red Bull y Haas), en 2020 han confirmado una ruta técnica más individualizada. En el caso del equipo británico, James Key ha refinado la concepción aerodinámica del MCL34 para abrir nuevas vías de desarrollo en el MCL35, antes limitadas en su capacidad de evolución. En la actual pretemporada, McLaren modificaba su estrategia respecto a años anteriores: primero, una semana con un monoplaza “muy básico para ganar kilometraje y fiabilidad”, como apuntaba Carlos Sainz, incorporando en la segunda evolución técnicas en busca de prestaciones cuyo rendimiento final solo podrá calibrarse en el Gran Premio de Australia. Es la nueva mano de Andreas Seidl y James Key. Por su parte, Renault ha buscado un perfil básico en la pretemporada incluso hasta en el color de su monoplaza. Totalmente modificado en su parte frontal, uno de sus puntos más débiles de 2019, el equipo francés ha buscado el perfil más bajo posible al estilo de Ferrari. Pero la consistencia y velocidad del monoplaza en pretemporada invita a pensar que Renault tiene más opciones para luchar en 2020 por el cuarto puesto que le arrebatara su cliente en 2019.

► Los cambios más visibles en el Renault del 2020 se encuentran en el frontal, donde el equipo francés ha buscado un perfil muy bajo al estilo de Ferrari.

► Bajo la dirección técnica de Andreas Seidl y James Key, McLaren ha evolucionado el MCL34 del pasado año para crear un MCL35 de concepción aerodinámica más refinada.



MERCEDES

El volante que deja con la boca abierta

El tuit partía del propio equipo Mercedes, con Toto Wolff sonriendo junto a James Allison, su director técnico. “Nosotros, escuchando los comentarios de los demás”. El equipo alemán causó sensación con la introducción del sistema DAS, que corrige el ángulo de ataque de las ruedas delanteras con el movimiento del volante. Todos los equipos empezaron a rascarse la cabeza: mejor uso del neumático en curva, menor resistencia aerodinámica en las rectas... Pero también algunos –como Red Bull– empezaron a buscar argumentos para su prohibición durante esta temporada, ante el temor de que Mercedes sea totalmente inalcanzable en 2020. Pero no solo por el DAS. Porque el nuevo W11 se ha mostrado como la brutal referencia inicial con los espectaculares tiempos de Hamilton y Bottas ya desde la primera semana. Resultaba asombroso por su paso por curva tan pronto en la temporada. Max Verstappen admite que el RB16 de Red

Bull “es rápido en todas partes”. Lo visto en la pretemporada de Montmeló señala al equipo austríaco como el principal rival de Mercedes ante las incertidumbres con las que Ferrari ha iniciado su andadura en 2020.

“No estamos a la altura de nuestros rivales, son más rápidos que nosotros”, reconocía como resumen Mattia Binotto al término de la primera semana. Pero el máximo responsable del equipo ya avanzó durante el in-

vierno que Ferrari evitaría crear la mínima expectativa tras el tiro por la culata de 2019. Solo en el Gran Premio de Australia podrá conocerse el verdadero nivel de la Scuderia. De momento, presión fuera.



▲ El volante de la semana. Algunos equipos, como Red Bull, buscaron argumentos para prohibirlo.

MATRICULACIONES EN EUROPA

EL AÑO COMIENZA CON DESCENSOS IMPORTANTES EN LAS MATRICULACIONES

2020 no ha empezado bien en lo que a matriculaciones de automóviles se refiere. No fue solo nuestro mercado interno el que sufrió una caída del 7,6%, también las ventas de turismos en la Unión Europea descendieron un 7,5% (956.779 unidades), arrastradas por los cuatro principales mercados. Francia se anotó la caída más grave (-13,4%), seguida como hemos dicho de España, Alemania (-7,3%) e Italia (-5,9%). A pesar de su salida de la Unión Europea, en Reino Unido las ventas se contrajeron de forma similar, con 149.279 unidades y un descenso del 7,3% con respecto a enero del año anterior.

Según ACEA, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles, las caídas en las matriculaciones están provocadas por varios motivos, entre ellos los cambios fiscales anunciados por algunos estados miembros de la UE para 2020, que adelantaron la demanda a los meses finales de 2019. También habrían influido el debilitamiento de las condiciones económicas globales y la incertidumbre causada por la salida del Reino Unido de la Unión Europea.

Por marcas, los europeos siguen colocando a Volkswagen la primera entre sus preferencias, con 117.135 unidades comercializadas, aunque

cae un 6,6% con respecto a enero del año anterior. Le siguen en el 'top 3' de matriculaciones Peugeot (-8,5%) y Renault (-7,4%).

Entre los fabricantes destaca la evolución del Grupo Toyota, cuyas dos marcas -Lexus y Toyota- son de las pocas que apuntan un dato positivo en enero. En concreto, Toyota comercializó 56.890 unidades en enero -lo que la coloca en el cuarto puesto de ventas- y logró crecer un 11,5%. Por su parte, Lexus vendió 3.465 unidades, con una subida del 24,9%.

Muy notable es el aumento de ventas de Porsche, con 4.750 unidades y un 76,4% de crecimiento. Y destacable también es la subida de la española Seat, que comercializó 33.455 vehículos (+10,4%) y que es, junto con Audi (+6,4), otra de las marcas que sube dentro del Grupo VW.

En el lado contrario se situarían fabricantes como Smart que, con solo 735 unidades comercializadas en enero, perdió un 89,1%, o Alpine (-88,1%). Por grupos automovilísticos, la caída más fuerte la sufre Renault (-16,3%), seguido de PSA (-12,9%) y Daimler (-10,4%), mientras que fabricantes como Jaguar (-33,6%), Mazda (-30,2%) o Dacia (-30,2%) también anotaron importantes descensos.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS EN LA UE

	Enero	%20/19
VW	117.135	-6,6
PEUGEOT	68.626	-8,5
RENAULT	62.938	-7,4
TOYOTA	56.890	+11,5
SKODA	52.726	-1,4
MERCEDES	51.628	-0,1
BMW	51.218	+9,0
AUDI	46.660	+6,4
FORD	46.258	-22,7
FIAT	44.652	-2,4

LOS MAYORES MERCADOS

	Enero	%20/19
ALEMANIA	246.300	-7,3
ITALIA	155.528	-5,9
FRANCIA	134.229	-13,4
ESPAÑA	86.443	-7,6
BÉLGICA	51.840	+1,5
HOLANDA	44.303	-6,1
POLONIA	39.471	-14,1
IRLANDA	31.206	-3,6
AUSTRIA	22.959	-9,1
R.CHECA	19.132	-0,8
EU	956.779	-7,5
EFTA+REINO UNIDO	178.337	-6,4
EU + EFTA+R.UNIDO	1.135.116	-7,4

FUENTE: ACEA

SIGAUS

Su noveno bosque, en Toledo

Sigaus, el sistema que se encarga de la gestión del aceite industrial, plantará su noveno bosque urbano en Toledo, tras el acuerdo firmado con el ayuntamiento de la capital castellano-manchega. La plantación sobre una superficie de más de 33.000 metros cuadrados se situará en el barrio de la Legua, en las proximidades a la calle Juan de Vergara, y contará con 1.000 árboles de la especie Pinus halepensis (pino carrasco), una de las especies más eficientes a la hora de compensar los gases de efecto invernadero, ya que puede llegar a absorber 31 kilos de CO2 por árbol en los primeros 20 años.

Este bosque se enmarca en el proyecto de Responsabilidad Social Corporativa "Bosques SIGAUS" iniciado en 2012 y se suma a los 8.000 árboles repartidos en los otros ocho Bosques SIGAUS en Alcobendas, Majadahonda, Las Rozas, Coslada, Leganés, Collado Villalba, Colmenar Viejo y Villalbilla.

1.200 EUROS DE DESCUENTO

Nuevo Opel Astra: desde 16.550 euros

La sexta generación del Opel Astra se puede comprar ya en nuestro mercado por un precio que parte de 16.550 euros, o 139 euros al mes en caso de financiarse. Además, durante este mes, aquellos que quieran hacerse con el nuevo modelo alemán podrán disfrutar de 1.200 euros adicionales de descuento aplicables a unidades limitadas en stock.

Entre las novedades, el Astra estrena dos nuevas versiones: la deportiva GS Line y el lujoso Ele-

gance. La primera ofrece tecnologías como la cámara frontal Opel Eye, compatibilidad con Android Auto y Apple CarPlay o asientos ergonómicos AGR. El Elegance añade faros matriciales IntelliLux LED, navegación conectada o salpicadero digital.



URBANO ELÉCTRICO

Honda e: ya se puede reservar y llega en verano

El Honda-e, el primer vehículo cien por cien eléctrico de la firma nipona, ya se puede comprar en el mercado español, aunque habrá que esperar a comienzos de verano para que las primeras unidades lleguen a los concesionarios.

El Honda e mide 3,89 metros de largo y se ofrece en dos niveles de equipamiento -e y Advance-, que se diferencian también en su

potencia: el básico tiene 100 kW (136 caballos) y el otro ofrece 113 kW (154 CV). Equipa una batería de iones de litio de 35,5 kW y su autonomía son 222 kilómetros en ciclo WLTP en las versiones Honda e y Honda e Advance con llantas de 16 pulgadas. La variante Honda e Advance con llantas de 17 pulgadas ve reducida la autonomía teórica a 210 kilómetros.

PRECIOS	
Honda e	34.800 €
Honda e Advance	37.800 €

La compra se puede financiar con la marca con una entrada de 10.000 euros, en 36 cuotas y un pago mensual de 399 euros (el precio final garantizado es de 16.254 euros).

El Honda e incluye 5 años de mantenimiento, 5 años de garantía sin límite de kilometraje, 8 años (o 160.000 kilómetros) de garantía de la batería y 12 años de garantía de la plataforma. Se puede optar por hasta cinco colores para la carrocería (600 euros), aunque el único que no tiene coste es el Amarillo energético metalizado.



▶▶ Arturo Pérez de Lucía, director general de AEDIVE; Mariano González Sáez, consejero de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid; Leopoldo Satrustegui, director general de Hyundai Motor España, y Jaime de Jaraíz, CEO y presidente de LG Iberia, en la inauguración del Hyundai Ecostore de Cobendai.



HYUNDAI ECOSTORE Concesionario ecológico

Hyundai ha creado un nuevo concepto de concesionario para su gama de modelos ecológicos. El Hyundai Ecostore -ya hay tres en España, incluyendo el recién inaugurado de Cobendai en la madrileña calle de Sinesio Delgado- es un punto de venta centrado y especializado en la gama de modelos electrificados de la marca coreana.

Cuenta con un servicio personalizado con asesores especializados en nuevas tecnologías para orientar y ayudar durante todo el proceso de compra, resolviendo las

grandes dudas y mitos en torno al vehículo eléctrico y demás tecnologías eléctricas. Además, Hyundai ofrece una solución completa con la instalación gratuita del punto de recarga en los hogares de aquellos que hayan decidido dar el salto a la movilidad 100% eléctrica.

Y en colaboración con LG, la marca que fabrica las baterías de los modelos electrificados de Hyundai, en la Ecostore de la calle Sinesio Delgado es donde los usuarios pueden solicitar una propuesta personalizada para la

instalación de paneles fotovoltaicos LG NeON en su hogar. De esta manera, Hyundai y LG ofrecen una solución sostenible que permite recargar los vehículos ECO con energía renovable procedente de la radiación solar.

El proyecto de Ecostore es una idea de Hyundai España que está siendo ya estudiada por otros países para ponerla en marcha. Además de la Ecostore recién inaugurada, la marca coreana ya cuenta con dos más, en Barcelona y Madrid. Y este año se abrirán otros cinco. Y de cara a 2025 el objetivo es disponer de una Ecostore Hyundai en cada provincia.

FIAT NUEVO PAQUETE MORE PARA LA FAMILIA TIPO

El Fiat Tipo estrena un nuevo paquete de equipamiento denominado More para todas sus variantes tanto de carrocería como de acabado: Sport, S-Design, Mirror, Lounge y Street. En los dos primeros, los de corte más deportivo, al equipamiento de serie se añaden elementos como el techo negro en contraste y las llantas de aleación Sport bicolor de 18 pulgadas de Mopar.

Si subimos al acabado Lounge se aumentan las ayudas a la conducción incluyendo la cámara de visión trasera, control de crucero adaptativo, frenada de emergencia



autónoma y alfombrillas de serie. Pensando en las familias, el Fiat Tipo Mirror, el acabado más enfocado al confort, añade climatizador automático, sensores de aparcamiento traseros y apoyabrazos delantero de serie, mientras que el juvenil Tipo Street incluye radio Uconnect con pantalla táctil de 5 pulgadas, volante de piel con mandos y servicios Uconnect Live y sensor de aparcamiento trasero de serie. Según Fiat, todas estas mejoras específicas que añade el paquete More garantizan al cliente una ventaja económica de hasta el 50 por ciento con respecto al modelo normal.

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





Foto: Daria Shevtsova-k

B2B: Los Ingredientes del Éxito

Hagamos un ejercicio de imaginación, y comparemos el departamento B2B -venta a empresas- con un reputado Bar de Cocteles, y a nuestro asesor comercial, lo convertiremos en el bar tender de moda en la ciudad.

Ahora, le pedimos que nos haga el coctel perfecto que nos asegure el éxito en la venta a empresas. ¿Qué ingredientes creéis que utilizaría? Que además de eficaces, sean honestos y veraces.

Nosotros lo vemos así..., Perseverancia y Tenacidad como ingredientes principales, Método y Tiempo, que le den cuerpo, y todo ello, acompañado de grandes dosis de Actitud.

Así de simple, no hace falta adornarlo con fórmulas mágicas de colores en forma de "sombrellitas" ni otros ornamentos que distraigan el foco principal sobre el que trabajar.

Esta fábula describe la realidad de cualquier "bar tender" de venta a empresas en un concesionario de automóviles. Todos sabemos que hacer, pero en la mayoría de los casos, no somos capaces de hacer el "mixer correcto".

Las causas y los causantes son diversas, aunque las más comunes vienen derivadas de no contar con el perfil idóneo que disfrute con su labor, no saber administrar correctamente los ingredientes, o bien, no tener la suficiente paciencia para que maduren. Los atajos no existen, por eso, la razón principal del fracaso está en

la falta de continuidad de los concesionarios para mantener una estructura que empieza a ser rentable a partir del sexto mes en los casos más exitosos.

De manera incomprensible los concesionarios dejan pasar oportunidades de ventas, y a nuestro juicio, esto sucede con el mercado de PYMES, Autónomos y Colectivos. Nicho de mercado al que se puede acceder con una oferta completa de servicios y, sobre todo, poniendo mucha inteligencia social en la relación que convierta una relación mercantil en una personal. Una vez alcanzado este grado de intimidad y confianza estaremos preparados para atender las necesidades del cliente, y definitivamente, "servirle" el coctel adecuado.

Con las actuales tendencias de movilidad, donde el uso gana terreno a la propiedad, las matriculaciones CIF crecen notablemente. En este contexto, la incertidumbre de compra, motivada principalmente por medidas regulatorias medioambientales, aúpan al canal Renting - (Pago de una cuota mensual, con todos los servicios incluidos) como el canal favorito a la hora de adquirir sus vehículos, tanto para Pymes y Autónomos, seduciendo cada día más a los particulares que se decantan por el alquiler a largo plazo como opción válida frente a una compra directa vinculante.

Ahora reflexionemos sobre cual es nuestra actual situación y pongámonos en marcha, si contamos con un departamento fuerte, reforcémoslo, y si por el contrario no es así, creémoslo.

Si un concesionario pone todos los recursos para integrar con medios un departamento de Venta a Empresas conseguirá aumentar su cuenta de resultados en casi todas las áreas de negocio: márgenes por unidad, horas de facturación en postventa, venta de atípicos, incremento considerable de la factura de financiación, etc. (Cross Selling). El departamento de Empresas por tanto es un departamento independiente que genera negocio cruzado con todas las demás del concesionario.

¡Volvamos a nuestro bar! A nuestra fórmula para conseguir el coctel perfecto la hemos llamado, Auto-Pyme SESME Program, poniendo a las personas en el centro, especialmente creado para que nuestros "bar tenders" encuentren los ingredientes necesarios para alcanzar el éxito.

Millán de Juan. Gerente de Consultoría en Dealerbest

MITSUBISHI

EL URBANO SPACE STAR MANTIENE UN PRECIO AJUSTADO

El Space Star, el modelo urbano de Mitsubishi, se renueva con un nuevo diseño que incorpora el lenguaje 'Dynamic Shield' de la marca, estrena ópticas traseras de LED en forma de L o un alerón de techo con luz de freno integrada.

Se ofrece en dos acabados, Motion y Kaiteki, y su precio parte de los 10.650 euros para el primero y sube a los 11.850 euros para el Kaiteki (ambos incluyen los descuentos de la marca). Entre las novedades, estrena dos nuevos colores: Bronce Sand y Blanco Diamond.



Cuenta con un completo equipamiento desde el acabado Motion que, en el apartado de la seguridad, incluye ahora seis airbags, control de tracción y estabilidad, sistema de señalización de frenada de emergencia o sensores de luces y lluvia, entre otros. También incluye de serie elementos como el sistema de parada y arranque automático (AS&G), asistente conducción ecológica (ECO Drive), indicador de cambio de marcha en modo de conducción eficiente, volante y pomo de la palanca de cambios de cuero, volante multifunción en negro piano regulable en altura, etc.

El nivel Kaiteki añade llantas de 15 pulgadas, intermitentes integrados en los retrovisores, tapicería Grand Lux o Sistema KOS de apertura de puerta y encendido del motor sin llave, sistema de infoentretenimiento multifunción con navegador GPS y conexión con Apple CarPlay y Google Android o Radio digital.

saber comprar y vender MERCADO/OFERTAS

SKODA

Llegan las versiones deportivas Monte Carlo y el Kamiq de GNC

Doble novedad en los compactos de Skoda. La marca checa lanza, por un lado, las versiones más deportivas, con el clásico acabado Monte Carlo del Scala y el Kamiq; y, por otro, la variante de gas natural comprimido GNC, denominada G-TEC, del nuevo Kamiq.

La gama Monte Carlo se ofrece con dos motores de gasolina, de 116 y 150 CV, y con el diésel de 116

CV. Desarrollada sobre la base del acabado Sport, destaca en ambos el exterior con emblemas específicos, las llantas de 18 pulgadas o toda la iluminación Full LED. Y en el interior, asientos deportivos, volante específico, respaldos en color rojo, techo panorámico fijo, sistema de infoentretenimiento con pantalla táctil de 9,2 pulgadas, Virtual Cockpit...



PRECIOS

Scala 1.0 TSI 116 CV DSG7 Monte Carlo	27.430 €
Scala 1.5 TSI 150 CV Monte Carlo	26.530 €
Scala 1.5 TSI 150 CV DSG7 Monte Carlo	28.230 €
Scala 1.6 TDI 116 CV DSG7 Monte Carlo	29.730 €
Kamiq 1.0 TSI 116 CV DSG7 Monte Carlo	27.190 €
Kamiq 1.5 TSI 150 CV Monte Carlo	26.640 €
Kamiq 1.5 TSI 150 CV DSG7 Monte Carlo	28.240 €
Kamiq 1.6 TDI 116 CV DSG7 Monte Carlo	29.590 €
Kamiq G-TEC Active	21.690 €
Kamiq G-TEC Ambition	22.940 €
Kamiq G-TEC Style	24.540 €

El Skoda Kamiq, además, estrena la versión G-TEC con 90 caballos de potencia y cambio manual de seis marchas. Cuenta con un depósito de gasolina de 9 litros, más los tanques de gas que suman 13,8 kilos, con unos 630 kilómetros de autonomía total. Se ofrece en tres niveles de acabado, con precios que parten de 21.690 euros.

TOYOTA

Proace City: para todas las necesidades

La marca japonesa pone a la venta su nuevo comercial ligero, el Proace City, el primer modelo de Toyota fabricado en España gracias al acuerdo de la firma nipona y el Grupo PSA, y sale de Vigo, de la misma cadena que Berlingo, Partner o Combo. Disponible con dos longitudes de carrocería -4,40 y 4,75 metros de longitud-, ofrece alternativas para todo tipo de clientes, tanto los que buscan un uso puramente comercial del coche -para ellos están la versión Van de transporte de mercancías o la Combi. El Proace City Verso dispone de dos

sonas- como los que lo utilizan como versátil modelo familiar. Es el caso del Proace City Verso Family, con capacidad para cinco o siete ocupantes. La versión Van cuenta con versiones capaces de cargar 650 o 1.000 kilos y dos niveles de acabado. Tanto esta versión como la Combi se ofrecen con dos motores diésel de 100 y 130 caballos y cambio automático de 8 velocidades o manual para el 130. Con dos niveles de acabado, sus precios, sin incluir el IVA, parten de 13.922 euros para el Van y 14.773 para el Combi. El Proace City Verso dispone de dos

niveles de equipamiento: Active y Advance. Desde el nivel de entrada son de serie elementos como sensores de aparcamiento, espejo infantil, volante tapizado en cuero, llantas de aleación de 16 pulgadas, integración móvil vía Apple CarPlay y Android Auto o Toyota Safety Sense. En cuanto a los motores, dos gasolina de 110 y 130 CV, el primero con cambio automático de 8 velocidades o manual, y un diésel de 130 caballos con los dos tipos de cambio. Los precios, con un descuento de 8.600 euros, parten de 22.500 euros.



PRECIOS

PROACE CITY	PVP
Van L0 1.5D 75CV 5MT GX IPL ZPT 650 kg	13.922 €
Van L1 1.5D 100CV 5MT GX IPL ZPT 650 kg	14.666 €
Van L1 1.5D 100CV 5MT GX IPL ZPT 1000kg	15.112 €
Van L1 1.5D 100CV 5MT VX IPL ZPT 1000kg	17.076 €
Van L1 1.5D 130CV 6MT GX IPL ZPT 1000kg	16.005 €
Van L1 1.5D 130CV 6MT VX IPL ZPT	16.362 €
Van L2 1.5D 130CV 6MT VX IPL ZPT	18.326 €
Combi L1 1.5D 100CV 5MT GX IPL ZPT	14.773 €
Combi L1 1.5D 100CV 5MT VX ZPL Portón	15.547 €
Combi L1 1.5D 130CV 6MT VX ZPL Portón	16.439 €
Combi L1 1.5D 130CV BAT VX ZPL Portón	17.481 €
Combi L2 1.5D 130CV 6MT GX	16.380 €
Combi L1 1.5D 130CV 6MT VX ZPL Portón	17.153 €
Combi L1 1.5D 130CV 6MT VX - 7 Plazas ZPL Portón	17.748 €

PROACE CITY VERSO	PVP	CON DTO
L1 1.5D 130CV 6MT ACTIVE ZPL Portón	31.100 €	22.500 €
L1 1.5D 130CV BAT ACTIVE ZPL Portón	32.850 €	24.250 €
L1 1.5D 130CV BAT ADVANCE ZPL Portón	38.250 €	29.650 €
L1 1.2P 110CV 6MT ACTIVE ZPL Portón	29.100 €	20.500 €
L1 1.2P 130CV 8AT ACTIVE ZPL Portón	32.500 €	23.900 €
L2 1.5D 130CV 8AT ACTIVE 7 PLZ ZPL Portón	35.050 €	26.450 €
L2 1.2P 130CV 8AT ACTIVE 7 PLZ ZPL Portón	34.700 €	26.100 €

¿Buscas empleo?

Asesor Comercial B2B (Badajoz) | Asesor Ventas VN (Madrid) | Vendedor B2B (Girona)

Asesor Ventas VN (A Coruña)

Asesor Comercial B2B (Madrid)

Márcanos 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
Tl.m. +34 605 905 902
ventas@eurosolrecambios.com



UN ACEITE 'ESPECIAL' PARA LOS PHEV

Carlos Pertierra

Dicen que los vehículos eléctricos tienen un menor mantenimiento que los térmicos, pero ¿qué pasa con los híbridos enchufables? Al llevar las dos tecnologías, ¿no necesitan 'tratamientos' y revisiones especiales?

RESPUESTA

Lógicamente los vehículos eléctricos o los híbridos enchufables a los que haces referencia tienen pequeños matices respecto a los térmicos en términos de mantenimiento. Los primeros, debido a su elevado par motor desde el inicio de la marcha, suelen montar unos neumáticos algo más 'duros' para evitar el desgaste excesivo en esos primeros metros.

En el caso de los híbridos enchufables no hay un mantenimiento especial destacable... salvo en las características del aceite. Al menos en los vehículos 'plug-in' que pertenecen al Grupo Volkswagen. En estos automóviles se pueden realizar desplazamientos exclusivamente eléctricos considerables, superiores a los 40 kilómetros reales con una sola carga. Sin embargo, aunque vayamos en modo EV, si hundimos el pie en el acelerador en un momento determinado, por ejemplo en un adelantamiento, el sistema entiende que necesitamos un aporte de potencia extra y arranca de inmediato el motor térmico, que comienza a funcionar con máxima exigencia sin haber llegado a su temperatura ideal de uso. Y eso no sienta demasiado bien a los propulsores de combustión. Por eso se utiliza un tipo de aceite especial, con una viscosidad optimizada para tener en cuenta este tipo de situaciones sin sufrir daños.

Y otra curiosidad. En la prueba de larga duración -50.000 kilómetros- que hicimos con el Hyundai Ioniq PHEV, 20.000 los realizó de manera eléctrica. Lo sabemos porque desmontaron las baterías en un taller especializado. ¿Esto implica que el cambio de aceite se puede alargar? En teoría, sí; en la práctica, no. Y hay que respetar lo que indica el fabricante para evitar problemas, entre otras cosas con la garantía.



CARTA DE LA SEMANA

¿SEAT IBIZA FR O KIA RIO GT LINE? BONITO DILEMA

Sergio Palomar

Me gusta conducir, y correr cuando puedo, aunque tengo pareja y una niña de cinco años. Tengo dos modelos que me encantan: el Seat Ibiza FR y el Kia Rio GT Line, con motores de gasolina de 115 y 120 CV y cajas automáticas. ¿Cuál sería la mejor elección? Gracias.

RESPUESTA

Complicado explicar todo en tan escaso espacio, así que trataremos de ser concisos. El tamaño es similar en ambos y su habitabilidad, también. En el Rio es más fácil colocar a tu hija en la silla porque hay algo más de espacio, pero la cota de anchura es menor si llevas tres pasajeros, y el maletero también cede casi 30 litros ante el Seat. El Ibiza FR se remata con más calidad y mejores materiales, además de presentar detalles como un cuadro digital configurable si lo deseas. La estética exterior es muy deportiva en ambos y bajo el capó los dos apuestan por motores tricilíndricos de un litro y cambios de doble embrague con siete relaciones. El Ibiza rinde 115 CV y su rival, 120, pero el español ofrece más par motor: 20,4 mkg frente a 17,6. Las prestaciones son algo más brillantes en el Ibiza, modelo que también ofrece

un talante más deportivo en marcha. Va más duro porque monta una suspensión más firme y la dirección es algo más directa. Además, ofrece la posibilidad de montar unos amortiguadores adaptativos, y de serie ofrece un asistente de conducción con cuatro programas diferentes. El Rio tiene un tarado de suspensión algo más blando y confortable en marcha, digamos que su pisada es más generosa y equilibrada, pero menos ágil. El acabado GT Line es muy vistoso, pero no afecta al chasis más allá de las llantas de 17 pulgadas que monta.

A la hora de valorar el precio y el equipamiento, el Rio sale beneficiado porque es más barato, porta más dotación de serie y tiene mayor garantía. El Ibiza puede montar faros Full LED y tecnologías más avanzadas. Ahora, tú eliges.

CONSULTAS RÁPIDAS



¿QUÉ TIPO DE CARNÉ SE NECESITA ACTUALMENTE PARA CONDUCIR UN TAXI?

Tras la reforma sufrida por el reglamento general de conductores, desde el 2016, para conducir un taxi no se necesita ningún tipo de carné especial; basta con tener el carné adecuado para conducir el tipo de vehículo del que se trate. Así, por ejemplo, si el taxi es un automóvil cuya masa máxima autorizada no exceda de 3.500 kilos, que esté diseñado y construido para el transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor, bastará con tener la licencia de conducción de la clase B, cumpliendo, en todo caso, con las normas relativas al sector. La citada reforma hizo desaparecer el carné BTP. Por tanto, quienes le tuviesen y se les caducase la fecha de validez, no necesitarán realizar ningún tipo de renovación, puesto que dicho tipo de licencia ha desaparecido. Eso sí, siempre tendrán que tener en cuenta que el resto de licencias de las que pudiera disponer, especialmente las de tipo B, deberán estar en vigor, y al renovarse ya dejaría de constar en su licencia la referencia a BTP. Conducir un vehículo con el carné caducado, o sin tener el carné adecuado, implica dos tipos de infracciones, que podrán suponer, por un lado, una sanción de 200 euros para el primer caso, y de 500 euros y 4 puntos en caso de no ser el carné adecuado.

BUENA PREGUNTA

EN AUTOPISTA O AUTOVÍA NO PODRÁN SUPERAR LOS 90 KM/H, SEA O NO FURGÓN DE REPARTO

Me gustaría que me informasen de cuáles son los límites de velocidad para un furgón de reparto. Gracias.

RESPUESTA

En primer lugar siempre hay que tener en cuenta el tipo de vía por la que se esté circulando, además de prestar mucha atención a la señalización de la misma, ya que es en ella donde constarán las limitaciones específicas que se podrán colocar en cada punto o tramo.

Así, hay que recordar que en vías urbanas y travesías se establece como norma general que el límite de velocidad sea de 50 kilómetros por hora, pero en las vías urbanas podrá ser rebajado por la decisión del órgano competente de la corporación municipal. Por tanto, se debe insistir en la obligación de prestar atención a la señalización existente, ya que puede fijar límites inferiores.

Por lo que respecta a las vías fuera de poblado, también hay que distinguir si se circula por un tipo de vía o por otra.

En este caso, en autopistas y autovías, el límite genérico de la vía será de 120 km/h para turismos y motocicletas; de 100 km/h para autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables; de 90 km/h para camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones y automóviles con remolque de hasta 750 kilogramos; y de 80 km/h para los restantes automóviles con remolque.

Por el contrario, si se circula por carreteras convencionales señalizadas como vías para automóviles, y en el resto de carreteras convencionales, siempre que estas últimas tengan un arcén pavimentado de 1,50 metros o más de anchura, o más de un carril para alguno de los sentidos de circulación, el límite genérico será 100

km/h para turismos y motocicletas; de 90 km/h para autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables; será de 80 km/h para camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones y automóviles con remolque.

En el resto de las vías fuera de poblado, el límite genérico de la vía será de 90 km/h para turismos y motocicletas; de 80 km/h para autobuses, vehículos derivados de turismo y vehículos mixtos adaptables; será de 70 km/h para camiones, vehículos articulados, tractocamiones, furgones y automóviles con remolque.

En consecuencia, un furgón, sea de reparto o no, podrá circular como máximo a 50 km/h en una vía urbana o travesía, a 90 km/h en autopistas o autovías, a 80 km/h en carreteras convencionales con un arcén pavimentado superior a 1,50 metros o con más de un carril para alguno de los sentidos, y a 70 km/h en el resto de carreteras convencionales. Pero prestando mucha atención a los límites específicos fijados por la señalización existente y que pueden ser muy inferiores a los límites genéricos.



▶ 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

AUTO START-STOP A LA CARTA

Enrique Gómez

Es cierto que hay conductores que, directamente, desconectan el sistema Start-Stop porque les resulta 'desagradable' en ciudad que esta tecnología esté constantemente apagando y arrancando el motor. Sin embargo, es eficiente de cara al consumo, y cada vez son más refinados en su funcionamiento. En muchos casos el sistema desconecta el motor antes de que se detenga

el vehículo para contribuir a un ahorro mayor. Y sí, te han informado bien: el nuevo Ford Puma permite ajustar al gusto la velocidad de parada del motor. Con los controles de la pantalla informativa, o desde el volante, se puede seleccionar una velocidad alta -15 km/h-, media o baja.

LA PINTURA 'BASE' NO ES DE SERIE

Alejandro Morcuende

Pues mucho nos tememos que tienes toda la razón. Cuando

configuras un Kia, en algunos modelos tienes que pagar aparte la pintura. No es que elijas un tono metalizado o perlado que dé más lustre al vehículo, que como suele ser habitual son opciones que hay que pagar aparte. Nos referimos a pinturas normales. Es habitual que se ofrezca una pintura base de serie y luego los metalizados en opción. En la marca coreana hay modelos que no contemplan la pintura de serie, y por sencilla que sea, hay que abonarla después en el configurador.

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

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

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

DESCUENTO EXCLUSIVO
-20%
LECTORES MOTOR 16



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com

Seat Ibiza frente a Volkswagen Polo

Las nuevas generaciones de Seat Ibiza y Volkswagen Polo compartían ADN. Y por eso los comparábamos en dos versiones de gasolina de acceso a cada una de sus gamas.

Hace 25 años los monovolumen estaban en pleno apogeo. Y con la llegada de la nueva generación del Chrysler Voyager, esa tendencia se acrecentaba. El modelo americano llegaba

a un segmento donde se encontraba no menos de 10 rivales: Citroën Evasion, Fiat Ulysse, Ford Galaxy, Lancia Z, Mitsubishi Space Wagon, Nissan Serena, Peugeot 806,



Pontiac Trans Sport, Renault Espace y Volkswagen Sharan.

Más novedades de esta semana venían de la mano de Ford, con la renovada gama del Escort que llegaba con importantes cambios estéticos que lo asemejaban al Scorpio en su frontal.

También llegaba el Maxima, el buque insignia de Nissan, con tecnología de vanguardia y una imagen clásica y elegante. Se ofrecía

con dos motores, ambos V6 con 140 y 193 caballos.

La comparativa enfrentaba a dos miembros de la misma familia. Por un lado el Seat Ibiza 1.4 de 60 caballos y por otro el Volkswagen Polo 1.3 con 55 caballos. El español -1,6 millones- brillaba por su atractivo diseño y su capacidad de maletero. El alemán -1,6 millones- por su comportamiento y calidad de acabado.



LA PORTADA

Nº 589

FECHA

31-1-1995

HABLAMOS DE

Seat Ibiza y Volkswagen Polo se enfrentaban en una comparativa con cada vez menos distancia entre ambas marcas y modelos. Los dos eran protagonistas de nuestra portada. Junto a ellos, la nueva generación del Ford Escort y el Aston Martin Lagonda Vignale completaban nuestra primera.



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

Probamos el Honda Civic, al estilo europeo

Con origen japonés aunque desarrollado y pensado para Europa, llegaba el nuevo Honda Civic. El compacto nipón, que sustituía al Concerto, tenía ganas de conquista.

Muchas novedades se daban cita esta semana en la revista. Pero sin duda ninguna tan llamativa como un nuevo descapotable roadster firmado por Fiat. Se llamaba Barchetta, heredaba el estilo de los

clásicos Spider italianos, se mostraba en un atrayente color naranja y tenía como objetivo hacer girar las cabezas a su paso. Lo conseguía.

Otra novedad era la llegada de Mitsubishi a Europa con un mo-

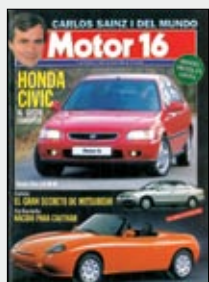


delo pensado para el mercado del viejo continente. En un proyecto común con Volvo -del que saldría el S40 y el V40- lanzaba el Carisma, una berlina de tamaño medio que había presentado en el Salón de Amsterdam.

De Skoda, conducíamos por primera vez los nuevos Skoda Felicia. El utilitario checo llegaba con tres versiones, precios que partían de un millón de pesetas y 54 o 68 caballos.

Probábamos a fondo un japonés de corazón europeo, pues el Honda Civic se había pensado, desarrollado y fabricado en Europa. El compacto de cinco puertas de Honda, con motor de 126 caballos y 2,8 millones de pesetas de precio, brillaba en su cambio y su llamativa presentación.

Otra prueba para un utilitario marchoso, el Fiat Cinquecento Sporting, con 54 caballos de máxima diversión.



LA PORTADA

Nº 590

FECHA

7-2-1995

HABLAMOS DE

Honda traía al mercado europeo una nueva generación del Civic. La primera prueba del compacto japonés protagonizaba nuestra portada. Junto a él, el espectacular Fiat Barchetta y un nuevo sedán de Mitsubishi, el Carisma, realizado en un proyecto conjunto con Volvo.



Motor 16

FLOTAS & EMPRESAS

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

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



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



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

NUEVO PEUGEOT e-208

FULL ELECTRIC

UNBORING THE FUTURE



POR
260 €/MES*



47 CUOTAS • ENTRADA: 6.533 €
TAE: 4,17% • CUOTA FINAL: 11.410,76 €

ESTACIÓN DE CARGA DE REGALO INCLUIDA**
GARANTÍA DE RECOMPRA A LOS 4 AÑOS

MOTION & e-MOTION



PEUGEOT

PSA FINANCE Atención al cliente: 91 347 22 41

Nuevo Peugeot e-208. Consumo homologado WLTP (Wh/km) 175,8. Emisiones CO₂ WLTP (g/km):0. Más información en la sección WLTP de la página web de [peugeot.es \(https://wltp.peugeot.es\)](https://wltp.peugeot.es).

*Según PVPR en Península y Baleares de 27.500,57 € para un e-208 5P Active Eléctrico 136 (100kW) (impuestos, descuentos, entrega por parte del cliente de un vehículo usado de su propiedad con una antigüedad mínima de tres meses). Cuota para una duración del contrato de 48 meses y 40.000 km totales. Capital financiado con gastos de apertura incluidos (828,22 €): 21.795,79 €.TIN: 2,75%. TAE: 4,17%. Importe total adeudado: 23.630,76 €. Precio total a plazos: 30.163,76€ financiando a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A con una permanencia mínima de 48 meses. Al final del contrato podrá elegir entre entregar su vehículo, o abonar o refinanciar la última cuota. Sujeto a aprobación financiera. Oferta no acumulable válida hasta el 31/03/2020. PVPR para los clientes que no financien: 28.400,57€ y del modelo visualizado e-208 5P GT Eléctrico 136 (100kW) con opciones 34.550€

**Estación de carga rápida modelo MODO 3 de 7,4kW con cable NO SMART con referencia 9835662880 incluido en caso de financiar a través de PSA Financial Services Spain, EFC, S.A.