

1,50 €

MOTOR16.COM

Motor 16

CADA DOS SEMANAS EN SU KIOSCO

Nº 1.774 del 10 al 23 de marzo de 2020



CITROËN AMI

Lo último



UN ELÉCTRICO POR 6.000 EUROS

Novedades 2020 ¡ESTO NO PARA!



Cupra Formentor ▶

Volkswagen Golf GTE ▶

▶ Audi A3 Sportback

Alfa Romeo Giulia GTA ▶

◀ Dacia Spring

Hyundai i30 ▶

▶ Renault Morphoz

▶ Fiat 500e

◀ DS 9



Peugeot e-208

Probamos la versión eléctrica del Coche del Año en Europa

3 PRUEBAS DEPORTIVAS



A fondo



Al volante



A fondo

Audi RS 4 Avant

McLaren GT y 720 Spider

Toyota C-HR 180H



PUMA HYBRID



POR **135€/MES***

Entrada 4.534€. Cuota Final 10.915€. 37 meses. TAE 8,42%



ACERCANDO EL MAÑANA

GAMA FORD PUMA SIN OPCIONES: CONSUMO WLTP CICLO MIXTO DE 5,4 A 5,8 L/100 KM. EMISIONES DE CO₂ WLTP DE 124 A 132 G/KM (DE 96 A 106 G/KM NEDC), MEDIDAS CONFORME A LA NORMATIVA VIGENTE. Los valores de emisiones de CO₂ pueden variar en función del equipamiento seleccionado. Los valores NEDC serán los que se consideren para el cálculo de la fiscalidad asociada con la adquisición del vehículo.

*Puma Titanium 1.0 Ecoboost mHEV 92kW (125cv) con radio con pantalla táctil de 20,32 cm (8"), Sync3, navegador, modem integrado, llantas de aleación de 43,18 cm (17"), sensores de parking traseros, asientos del conductor y pasajero con función masaje y cargador inalámbrico. La oferta incluye IVA, IEDMT (Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, que varía por Comunidad Autónoma, por lo que se recomienda revisarlo en cada caso), transp., dtos. promocionales, apor. Concesión y dto. por financiar con FCE Bank plc S.E., aplazado mín. 9.000€ y permanencia mín. 25 meses. Oferta de MultiOpción de FCE Bank plc S.E. a 37 meses y 20.000 Kms/año. Precio Final 17.791,65€. Importe total del Crédito 13.257,65€. Comisión de apertura 450,76€. TIN 6,75%. Importe total adeudado 16.225,76€. Precio total a plazos 20.759,76€. Operación sujeta a valoración crediticia. El modelo visualizado puede no coincidir con el acabado ofertado. Válido en Pen. y Bal. hasta fin de mes. No compatible con otros dtos.

ford.es

ENTRE NOSOTROS



Ángel Carchenilla
acarchenilla@motor16.com

El automóvil y el coronavirus

La crisis sanitaria impacta en todos los sectores, incluyendo el del automóvil, donde se empiezan a ver señales de alarma.

No está en mi ánimo alarmar más de lo necesario, pero reconozcan conmigo que la crisis producida por el coronavirus amenaza, entre otros, con impactar seriamente en el sector del automóvil. De entrada, desconocemos a dónde irá a parar todo este asunto, aunque somos conscientes de que a medida que la epidemia del Covid-19 chino avanza por el mundo, crece la sensación del vulnerabilidad y se torna en temor hacia lo desconocido. Es evidente que las soluciones tienen que venir de la parte sanitaria, pero está por ver el impacto que el virus tiene sobre una economía global que crece por días, semanas y, quizás, meses. El miedo campa a sus anchas y los mercados experimentan caídas que no se veían desde hace 10 años. Mientras, un número creciente de

la situación se alarga en el tiempo. Especialmente si tenemos en cuenta que el efecto del coronavirus no sólo rebaja la producción, sino que también reduce el consumo y las ventas mundiales del automóvil. A tenor de los datos de la consultora GlobalData, se vendieron durante enero 6,2 millones de unidades, que es la cifra mensual más baja desde el mismo mes de 2012. En cuanto a España, al parecer, tenemos de todo, desde un Grupo PSA que trabaja con normalidad y no prevén problemas de suministro a corto plazo, a una dirección de Volkswagen que agotará todas las posibilidades antes de aplicar un ERTE en sus fábricas de Navarra o la de Seat en Martorell.

En este punto, no quiero terminar sin valorar el ambicioso plan estratégico denominado 'Automoción 2020-2040',

que los representantes de la industria del automóvil (Anfac), presentaron al Gobierno. Una hoja de ruta que se basa en la colaboración público-privada que incrementa la facturación del sector y la creación de un millón y medio de empleos. Lo contrario, si no hay colaboración, significa que el sector del automóvil puede perder un 1 por ciento del PIB anual. Además, el informe alerta de la existencia de un punto de no retorno en el que toda pérdida no podría ser recuperada.

La producción está cada vez más paralizada en China, principal suministrador de componentes de una parte importante de los fabricantes de coches occidentales y cada vez son más las plantas de vehículos que empiezan a tener problemas por la falta de abastecimiento de determinadas piezas. Es cada vez mayor el número de fabricantes que sugiere la reducción de horas de trabajo o el posible cierre temporal.

Al detalle



MUNICH SUSTITUIRÁ A FRÁNCFORT

A partir de 2021, el Salón del Automóvil de Fráncfort, organizado por VDA, la asociación de la industria del automóvil de Alemania, cambiará su ubicación y también su filosofía. La tradicional sede del IAA, durante muchos años en el recinto ferial Messe de Fráncfort, se traslada a Munich. La ciudad bávara se ha impuesto a Berlín y Hamburgo, las otras dos ciudades finalistas en el nuevo proyecto. Y además de cambiar su ubicación, también lo hacen sus contenidos, pues según los organizadores, dejará de ser una feria del automóvil para convertirse en un evento de movilidad, en una tendencia acorde con los nuevos tiempos. Adiós Fráncfort, bienvenida Munich.



MÁS CONTROL CON LOS TACÓGRAFOS

La Fiscalía de Seguridad Vial que dirige Bartolomé Vargas, ha anunciado el endurecimiento en la persecución de los que manipulen los tacógrafos. Además de ser considerado este acto como un delito de falsedad documental, si derivan en accidentes de tráfico con víctimas, podrían alcanzar los tres años de prisión.

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 Valderas. 28918 Leganés. Madrid

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

Correo electrónico: motor16@motor16.com

Distribución: Grupo Distribución Editorial Revistas S.L.

Difusión controlada por OJD

Motor 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP.

Depósito Legal: M30.247.983

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



SUMARIO

Nº 1.774 · 10 al 23 marzo de 2020
Sobretasa Canarias: 0,15 euros

6.- EN PORTADA
SALÓN 'VIRTUAL' DE GINEBRA
Pese a la cancelación del Salón de Ginebra, las novedades se han presentado de manera virtual.

6.- ALFA ROMEO GIULIA GTA

7.- DACIA SPRING Y POLESTAR PRECEPT

8.- FIAT 500E

10.- CUPRA FORMENTOR

12.- AUDI A3 SPORTBACK

14.- DS9 Y AERO SPORT LOUNGE

16.- HYUNDAI I30

17.- HYUNDAI PROPHECY Y MERCEDES-BENZ CLASE E

18.- RENAULT MORPHOZ, TALISMAN Y TWINGO Z.E.

20.- SKODA OCTAVIA RS IV

21.- VW GOLF GTI, GTE Y GTC

22.- BENTLEY MULLINER BACALAR

24.- CUATRO RUEDAS PEUGEOT E-208

La versión eléctrica del 208, clave para la victoria del modelo de Peugeot en el Car of the Year.

28.- CITROËN AMI

Reinventa la movilidad urbana con este eléctrico que se puede alquilar, compartir o comprar.

31.- MINI COOPER SE

El primer eléctrico de Mini llega con 234 kilómetros de autonomía.

32.- GAMA HÍBRIDA DE KIA

Niro, Sportage con tecnología Mild Hybrid y en breve Sorento y XCeed forman la gama SUV más limpia.

34.- MCLAREN 600 LT SPIDER Y 600GT

Dos deportivos capaces de subirte a los cielos gracias a sus prestaciones, a su dinámica, a su sonido...

38.- OPEL ASTRA

LAS MEJORES OFERTAS DE COCHES NUEVOS DESDE LA PÁG. 48

Busca tu marca

ALFA ROMEO	6
AUDI	12, 40
BENTLEY	22
CITROËN	28
CUPRA	10
DACIA	7
DS	14
FIAT	8
HYUNDAI	16
KIA	32
MCLAREN	34
MERCEDES	17
MINI	31
OPEL	38
PEUGEOT	24
RENAULT	18
SKODA	20
TOYOTA	44
VOLKSWAGEN	21



6

44

79



58



22

El renovado compacto brilla por su eficiencia.

48.- LA SEMANA

50.- +INTERESANTE
BF GOODRICH ADVANTAGE

Nueva gama de neumáticos para turismo y SUV.

52.- A LA ÚLTIMA

54.- DE CARRERAS
GUERRA CIVIL EN LA F-1

El reconocimiento de la FIA de no poder sancionar a Ferrari a pesar de

sus sospechas, abre la polémica.

58.- 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



TOYOTA

SIEMPRE MEJOR



NUEVO C-HR HYBRID

AHORA CON MÁS POTENCIA HÍBRIDA desde 240€/mes

TOYOTA 48 cuotas. Entrada: 6.614,89€.
easy complet Última cuota: 12.833,88€. TAE: 7,67%.



Compatible con Apple CarPlay® para iPhone

DEJA ATRÁS LA RUTINA

Emisiones CO₂ WLTP (g/km): 108 - 118. Consumo medio WLTP (l/100 km): 4,8 - 5,2. Emisiones NOx (g/km): 0,004.

Toyota C-HR 125H Advance. Oferta asociada a Toyota Complet durante 4 años (exclusivo financiación Pay per Drive, incluye Mantenimiento 4 años, Garantía 4 años y Seguro 1 año). PVP recomendado: 26.050 € por financiar con Pay per Drive. Entrada: 6.614,89 €. TIN: 6,5%. TAE: 7,67%. 48 cuotas de 240 €/mes y última cuota (valor futuro garantizado): 12.833,88 €. Comisión de apertura financiada (2,75%): 534,47 €. Importe total del crédito: 19.969,58 €. Importe total adeudado: 24.353,88 €. Precio total a plazos: 30.968,77 €. Oferta de Toyota Kreditbank GmbH suc. en España y Toyota España, válida hasta 31/03/2020 en Península y Baleares. Modelo visualizado no corresponde con modelo ofertado. Seguro a Todo Riesgo con Franquicia de 150 € incluido. Exclusivo para clientes C-HR MY20 de entre 27 y 75 años, más de 5 años de carnet y bonificación acreditada sin siniestros o 5 años y máximo un siniestro. Más información en toyota.es o en tu concesionario habitual. Oferta válida para particulares y autónomos.



Síguenos en... Motor 16.com Motor 16.tv

El salón ausente

Puede que sea la primera vez en la historia reciente que un Salón del Automóvil no se celebra por culpa de un virus. En realidad, es la primera vez en los 36 años de vida de esta revista que no se celebra una muestra de esta relevancia por razones ajenas a la industria del automóvil, pese a que ésta ha pasado por momentos críticos en más de una ocasión. Por tanto, este atípico 'no Salón' de Ginebra se ha convertido en una muestra virtual con importantes novedades a las que se las ha despojado de sus días de gloria entre flashes, cámaras, directivos, periodistas y público en general. Pero aquí están. Muchos eléctricos... incluso baratos; casi la misma cantidad de híbridos enchufables, siempre caros; deportivos salvajes; bastantes SUV, para variar; diseños que enamoran... y mucha clase y sofisticación, casi como la que habríamos respirado sobre la moqueta del Palexpo.

Pedro Martín, Andrés Mas y Javier Montoya | motor16@motor16.com

Alfa Romeo Giulia GTA Y GTAm

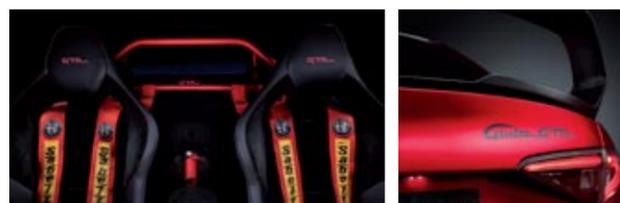
Vuelve **la leyenda** con 540 caballos

Uno de los coches más emblemáticos construidos por Alfa Romeo fue el Giulia GTA de 1965, un modelo mítico basado en el Giulia Sprint GT que acumuló éxitos deportivos en todo el mundo. Y ahora, 110 años después de su fundación, la marca italiana renueva su leyenda lanzando el Giulia GTA, una berlina deportiva derivada del Giulia Quadrifoglio y equipada con un motor 2.9 V6 Biturbo de 540 CV, 30 más de lo que da este propulsor en el Quadrifoglio. Y gracias

al uso de materiales ultraligeros, el GTA se aprovecha de una reducción de peso de nada menos que 100 kilos, logrando una relación peso-potencia de 2,82 kg/CV, el mejor de su clase. Esto le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos gracias al sistema Launch Control. Además de este modelo, Alfa Romeo también ha desarrollado una variante GTAm que es sin duda la versión extrema del GTA, caracterizada por utilizar solo dos asientos, barras antivuel-

co y cinturones de seguridad de 6 puntos. Un modelo autorizado para circular en tráfico abierto. La firma milanesa sólo construirá 500 unidades entre ambas versiones, y

los clientes, cuya lista de pedidos ya está abierta, recibirán un kit de experiencias personalizado que incluye, por ejemplo, un curso de conducción.



▶▶ El Giulia GTA tiene una potencia de 540 CV y acelera de 0 a 100 km/h en 3,6 segundos. Ofrece la mejor relación peso-potencia del segmento.

Dacia Spring

Su **primer eléctrico** también será el más **barato**

Basado en el Renault City K-ZE presentado en el último Salón de Shanghai —tiene un tamaño inferior al Zoe y se vende en China por 8.000 euros—, Renault ha decidido comercializar este coche en Europa bajo la marca Dacia y convertirlo en el primer eléctrico 'low cost' de un fabricante europeo. De momento el coche se ha presentado como 'concept car' con la denominación Dacia Spring, pero todo apunta a que en unos meses —para 2021, según la marca rumana— el Spring se hará realidad con un aspecto muy similar al de las fotos y una tecnología ampliamente probada por el grupo en el país asiático. En China, el modelo del que debería derivar el primer Dacia eléctrico cuenta con un motor de 45 caballos, una ba-

tería de 26,7 kWh y una autonomía NEDC de 271 kilómetros que se convertirían para el Spring, según el comunicado de la marca, en unos 200 en ciclo WLTP. Se espera que el coche cueste en Europa unos 12.000 euros.

▶▶ El Spring se basa en el Renault City K-ZE vendido en China.



▶ Se estima que el Dacia Spring se venderá en Europa en 2021 con un precio que rondaría los 12.000 euros.

Polestar Precept

Construido a partir de **material reciclado**

Así será el futuro de Polestar. La marca de Volvo, y también subsidiaria del gigante chino Geely, acaba de presentar el Precept, una berlina de gran tamaño —se habla de 3,1 metros de distancia

entre ejes—, eléctrica y autónoma. De diseño espectacular, este futuro rival de Tesla destaca además por un interior que recurre a nuevos materiales sostenibles. Paneles con compuestos a base

de lino, asientos tapizados con tejido tridimensional realizados a partir de botellas de plástico reciclado PET, reposacabezas de corcho reciclado o alfombrillas procedentes de redes de pesca recuperadas. Según Polestar estos son los materiales premium del futuro cercano que sustituirán a los tradicionales como el cuero, la madera o el aluminio. Por su parte, el LIDAR (detector

de imágenes por láser), montado sobre el techo de cristal, ofrece una visibilidad óptima y supone un paso más hacia una mayor asistencia al conductor y una conducción autónoma plena. Además, el diseño de los faros LED en forma de martillo de Thor ha evolucionado con nuevos elementos y ofrece ahora una imagen dinámica, más robótica, que define a la marca.

▶▶ Con un aspecto imponente, un sistema de propulsión eléctrico y un interior realizado con materiales reciclados, el Precept representa el futuro de Polestar.





Fiat 500 e

▲ El Fiat 500e es totalmente nuevo. Adopta una nueva plataforma y es cien por cien eléctrico.

La tercera generación del mito, de momento sólo **llega en eléctrico**

El Fiat 500 estrena su tercera generación, incluida nueva plataforma y tecnología eléctrica, con una batería que permitirá recorrer con cada carga total un máximo de 320 kilómetros, una distancia homologada en el exigente ciclo WLTP. El coche también modifica su aspecto exterior, adoptando una estética más elegante y exclusiva sin perder por ello la línea y las formas que han caracterizado históricamente al modelo de mayor éxito de la marca. Respecto a

la plataforma, se amplía la batalla 2 centímetros y el coche es 6 centímetros más ancho y 6 centímetros más largo, alcanzando los 3,63 metros. El fondo plano de la nueva plataforma permite alojar las baterías de litio sin sacrificar capacidad del maletero, que se mantiene en 185 litros.

El 500e, que recurre a una máquina eléctrica de 87 kW (118 CV), alcanza una velocidad máxima de 150 km/h y acelera de 0 a 100 km/h en 9 segundos. Por su parte,

la batería de iones de litio tiene una capacidad de 42 kWh, y para optimizar el tiempo de recarga, el nuevo 500e admite carga rápida de 85 kW. Esto reduce el tiempo de carga a solo 5 minutos para disponer de una reserva de energía suficiente para recorrer 50 kilómetros. También se puede recargar la batería hasta el 80 por ciento en solo 35 minutos. Y la toma Combo 2, ubicada en el lateral trasero derecho del vehículo, permite una recarga tanto

en corriente alterna como continua. El 500 de la tercera generación debuta en versión eléctrica y descapotable con cuatro plazas y cero emisiones. Y la versión de lanzamiento, que costará en toda Europa 37.900 euros y se denominará 'La Prima', contará con un completísimo equipamiento de serie que incluye, además del 'Easy Wallbox' de carga, faros Full LED, tapicería de ecopiel, llantas de 17 pulgadas y un largo etcétera. La versión de acceso, que no será descapotable, costará unos 30.000 euros. Y sería lógico que más adelante esta tercera generación estuviera también disponible con la tecnología Mild Hybrid recientemente presentada.

► El interior es minimalista y muy elegante. Y como el coche es más grande, mejora el espacio.



◀ La batería de litio del nuevo 500e tiene una capacidad de 42 kWh que permite una autonomía de 320 kilómetros.



EASY WALLBOX VA INCLUIDO EN EL PRECIO DEL 'LA PRIMA'



RECARGA UN FUTURO MÁS SOSTENIBLE

En Volvo diseñamos nuestros vehículos con la intención de ayudar a proteger a las personas. Ahora también los diseñamos para ayudar a proteger el planeta. **Es el momento de cuidar lo que más te importa.**

DESCUBRE LA GAMA TWIN ENGINE EN **VOLVOCARS.ES**



#RechargeWhatMatters



Consumo mixto (l/100 km) de 1,8 a 7,2; Emisiones CO₂ (g/km) de 41 a 168.



El Formentor mide 4.450 milímetros de largo por 1.839 de ancho y 1.511 de alto, y su distancia entre ejes es de 2.680 milímetros. El maletero tiene un volumen de 450 litros.

Cupra Formentor

El primer modelo de Cupra que no ha nacido como Seat

El primer producto cien por cien Cupra, desarrollado exclusivamente para la nueva marca deportiva de Seat, es un crossover y se llama Formentor. Eso lo sabíamos desde que el pasado año se presentara el Formentor Concept, del que el modelo de serie ahora desvelado respeta casi todo. Se trata de un CUV –llaman así a los SUV más ‘coupé’ y deportivos– con 4,45 metros de largo y un interior cuyo diseño calca prácticamente el del Cupra León presentado hace unas semanas, empezando por la pantalla central de 12 pulgadas y siguiendo por la instrumentación Digital Cockpit configurable. Además, los asientos deportivos podrán tapizarse en cuero Negro o Azul Petrol. En cuanto al exterior, dotado de serie de llantas de 19 pulgadas –con acabado Copper en opción–, el cliente podrá elegir entre nueve colores: tres metalizados, dos pinturas mate y tres tonos especiales. Para la parte mecánica, el arranque del Formentor es espectacular



► El salpicadero del Formentor es idéntico al del Cupra León. De serie equipa llantas de 19 pulgadas y frenos Brembo.



lar al ofrecer, por un lado, el 2.0 TSI de gasolina con inyección directa y turbocompresor con una potencia de 310 CV y un par máximo de 40,8 mkg, asociado a la tracción total 4Drive, que gradúa constantemente la potencia y el par enviados a cada rueda según las exigencias del conductor. Por otro lado, el crossover de Cupra se ofrecerá también en versión electrificada, dotada de una mecánica híbrida enchufable PHEV de 245 CV y 40,8 mkg fruto de combinar el motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV, un propulsor eléctrico de 85 kW (115 CV) y una batería de iones de litio de 13 kWh de capacidad. Se beneficiará de la etiqueta ‘Emisiones 0’ y podrá circular en modo eléctrico hasta 50 kilómetros, según el ciclo WLTP.

Las dos opciones mecánicas recurren a la transmisión automática DSG de doble embrague, equipada con tecnología ‘shift-by-wire’ –el selector sustituye la conexión mecánica por una electrónica– y levas de nuevo diseño. Gracias a los sistemas de Control Dinámico de Chasis (DCC) y de Dirección Progresiva, el Formentor apuesta por una conducción muy deportiva, que redondea con el uso de frenos firmados por Brembo. Y ofrecerá sistemas de conducción semiautónoma de Nivel 2.

TOTALMENTE SUV TOTALMENTE SPORT.



500X SPORT POR 119€*/MES

SUJETO A FINANCIACIÓN. EN 36 CUOTAS. ENTRADA: 3.563,41€. ÚLTIMA CUOTA: 12.214,50€
COMISIÓN DE APERTURA (3%): 390,29€. TAE: 10,65%



- Llantas de aleación de 46 cm (18")
- Faros Full LED
- Navegador táctil de 17,7cm (7")
- Apple CarPlay & Android Auto
- Climatizador Bizona
- Sensor de parking Trasero
- Luces diurnas y faros antiniebla LED
- Reconocimiento de señales de tráfico
- Control de velocidad
- Lane Assist



fiat.es

LAS ENTREGAS SE INICIAN EN EL ÚLTIMO TRIMESTRE DEL AÑO



Gama Fiat 500X: Consumo ponderado/ciclo mixto: de 4,8 a 7,3 (l/100km). Emisiones de CO₂: de 125 a 164 (g/km), según procedimiento de ensayo WLTP conforme a lo dispuesto en el Reglamento EU 2017/1151 (emisiones CO₂ de 106 a 138 g/km según procedimiento de ensayo NEDC correlado establecido en los Reglamentos EU 2017/1152-1153). *Oferta válida para Fiat 500X Sport 1,0 Firefly T3 88kW (120CV). PVP Recomendado sin incluir gastos de financiación ni matriculación: 16.573,18€. Incluye IVA, Transporte, Impuesto de Matriculación (IEMT) calculado al tipo general, descuentos de concesionarios y fabricante (que incluye descuento por entregar un vehículo usado a cambio y con un mínimo de 3 meses bajo la titularidad del cliente) y descuento adicional por financiar con FCA Capital España EFC SAU, según condiciones contractuales por un importe mínimo de financiación de 10.500€ con un plazo mínimo y permanencia de 36 meses. Financiación sujeta a estudio y aprobación por FCA Capital España EFC SAU. Tin 8,99%. Importe total del crédito: 13.009,77€. Comisión de apertura (3%): 390,29€ al contado. Precio total a plazos: 20.452,20€. Importe total adeudado: 16.688,79€. La oferta incluye garantía legal y asistencia en carretera de 2 años. Oferta válida hasta el 31/03/2020 en Península y Baleares. La versión visionada puede no corresponder con el vehículo ofertado.





El conductor va sentado algo más abajo que en el A3 anterior y el maletero anuncia 380 litros, ampliables a 1.200 si abatimos la segunda fila. La instrumentación digital con pantalla de 10,25 pulgadas es de serie, pero se ofrece una con 12,3 pulgadas. Y la pantalla táctil que preside el tablero es, de serie, de 10,1 pulgadas.

LA SAGA A3 El compacto de Audi, en tres capítulos

Como un Golf, pero más refinado, deportivo, exclusivo... y caro. Así definieron muchos hace un cuarto siglo aquel racional compacto de Audi llegado para conquistar clientela joven, y que en breve afronta su cuarta etapa. Esta es su historia:



De 1996 a 2003 se vendió la primera generación, disponible inicialmente con tres puertas y después también con cinco. Basado en la plataforma del VW Golf IV, su máximo exponente deportivo fue el S3, primero con 210 CV y luego con 225.



En el segundo A3, de 2003 a 2013, la plataforma A4 del grupo Volkswagen fue sustituida por la A5, y además de carrocerías de tres y cinco puertas se ofreció también un A3 Cabrio. La rabiosa versión RS 3 equipaba un 2.5 TFSI que rendía 340 CV.



El tercer A3, lanzado en 2012 y vendido hasta hoy, recurría ya a la plataforma MQB y ofrecía cuatro carrocerías: tres y cinco puertas, Sedán y Cabrio. Y su variante más deportiva, fiel al motor 2.5 TFSI de cinco cilindros, rendía ya 400 CV.

Audi A3 Sportback

Deportividad y electrificación, pilares de la cuarta generación

Mercedes-Benz y BMW se las prometían felices con los recientes lanzamientos de sus respectivos Clase A y Serie 1, pero en esto de la automoción también se dice que el que ríe último... Y la cuarta entrega del A3 parece venir esbozando una sonrisa, porque Audi apuesta fuerte y carga las tintas en el dinamismo, la tecnología en general y la eficiencia en particular. Nace en realidad como A3 Sportback -4,34 metros de largo por 1,82 de ancho y 1,43 de alto, batalla de 2,64 metros y coeficiente aerodinámico Cx de 0,28- para dejar claro que no habrá carrocería de tres puertas, aunque en breve reforzará su oferta con el A3 Sedán, que también disfrutará de unas versiones deportivas sobre las que nada se dice aún. Cuenta más la casa alemana sobre la gama mecánica inicial, compuesta por el 1.5 TFSI de gasolina con 150 CV y los diésel 2.0 TDI de 116 y 150 CV, aunque inmediatamente se sumará el 1.0 TFSI tricilíndrico de 110 CV y una segunda versión 1.5 TFSI con los mismos 150 CV pero ya con hibridación suave MHEV, gracias a un sistema de 48V que integra una pequeña batería de iones de litio, que al iniciar la marcha o acelerar desde baja velocidad asiste al motor de gasolina con hasta 9 kW (12,2 CV) y 50 Nm de par. Y

debido al MHEV, el A3 Sportback podrá rodar por inercia, con el motor apagado, hasta 40 segundos seguidos, lo que se traduce en un ahorro de hasta 0,4 l/100 km. Esa primera gama, siempre con tracción delantera y que dejará elegir entre caja manual de seis marchas o S tronic de siete -con

da Octavia y Volkswagen Golf, el cuarto A3 recurre a la plataforma MQB Evo, que abre la puerta a los últimos asistentes de conducción, que para las versiones más dotadas basan su funcionamiento en un radar frontal de medio alcance, dos radares

traseros, una cámara delantera y cuatro de visión panorámica, doce sensores de ultrasonidos... De ahí que estén disponibles el Audi pre sense front que evita colisiones -incluso con peatones y ciclistas- y avisa de la salida involuntaria del carril, el aviso de riesgo al cambiar de carril o al abrir una puerta tras



estacionar, el asistente de tráfico cruzado trasero, el control de cruce adaptativo, el asistente de luz de carretera, dos funciones de aparcamiento autónomo... En cuanto al chasis, las versiones con 150 CV o más apuestan por un eje trasero multibrazo, mientras que el resto equipa un ligero eje

torsiona; y opcionalmente se ofrecerá una suspensión con control adaptativo de la amortiguación, que rebaja la altura 10 milímetros y ajusta la respuesta a la situación, al estado de la carretera o al programa seleccionado en el Audi drive select: Auto, Comfort, Dynamic y Efficiency. Si pedimos la línea

exterior S line, el tren de rodaje reduce su altura 15 milímetros. Se ha recalibrado asimismo el control de estabilidad para mejorar el control de par selectivo de las ruedas, y el A3 Sportback equipa de serie dirección electromecánica de asistencia variable en función de la velocidad, siendo opcional la dirección progresiva. La oferta de llantas va de 16 a 19 pulgadas, y los frenos son accionados por un innovador amplificador eléctrico que agiliza la respuesta y reduce las pérdidas por fricción entre pastilla y disco. En marzo se abren los pedidos, con precios para España -30 TFSI de 110 CV- desde 27.750 euros.

levas-, crecerá después con otros propulsores TFSI y TDI, las versiones Quattro, el motor capaz de usar gas natural comprimido y, por supuesto, la mecánica híbrida enchufable, de la que habrá dos niveles de potencia. Como los nuevos Seat León, Sko-



▲ Carrocería de 4,93 metros de largo por 1,85 de ancho. Y habrá varias mecánicas: una de gasolina con 225 CV y tres PHEV, con 225, 250 y 360 CV.

DS 9

Buque insignia de DS y máximo exponente del lujo en PSA

Aunque se fabricará en China, el DS 9 ha sido desarrollado en Francia sobre la última evolución de la plataforma EMP2, y cuando llegue a las tiendas en la segunda mitad del año no será sólo el buque insignia de DS, sino también el modelo más exclusivo de PSA, que vuelca en esta berlina de 4,93 metros todo su 'savoir-faire'

en cuestión de calidad, confort o tecnología. De ahí que ofrezca asistentes tan avanzados como el DS Active Scan Suspension —una cámara escanea la calzada para que la amortiguación pilotada prepare cada rueda para reforzar seguridad y comodidad—, el Drive Assist —conducción semiautónoma Nivel 2—, Park Pilot,

Night Vision, Active LED Vision... Y el conjunto rebosa refinamiento por sus asientos tapizados en piel y Alcantara —existen múltiples diseños y tonos—, el cuero Nappa que reviste el tablero, los mandos en cristal o de inspiración 'gilloché' inspirada en la alta relojería francesa y el reloj B.R.M que preside el salpicadero. Y DS insiste en el con-

fort acústico o su poderoso equipamiento, que incluye calefacción, ventilación y masaje en todas las plazas, espacios de almacenamiento dotados de tomas USB y alumbrado de acceso policromático.

En cuanto a mecánicas, mucho donde elegir. Y aunque habrá un motor de gasolina PureTech de 225 CV, el protagonismo será para las versiones híbridas enchufables E-Tense: una con tracción total y 360 CV, y dos con tracción delantera y potencias de 225 —será la primera en llegar— y 250 CV. El DS 9 E-Tense de 225 CV asocia un motor 1.6 Turbo de gasolina a uno eléctrico de 80 kW —110 CV— y a una batería de 11,9 kWh que permite cubrir entre 40 y 50 kilómetros (WLTP), y que con el cable a bordo de 7,4 kW podremos cargar en una hora y media. El motor eléctrico, que rinde un par

◀▶ Distancia entre ejes de 2,90 metros y asientos traseros que 'prometen' ser tan cómodos como los delanteros. Todos con masaje, calefacción...



DS AERO SPORT LOUNGE

El último 'concept' de DS, basado en tecnologías probadas por la firma gala en la Fórmula E, es un vehículo creado para convertir en una nueva experiencia los largos viajes, que el Aero Sport Lounge puede afrontar con su batería de 110 kW —ubicada en el suelo— con más de 650 kilómetros de autonomía teórica. Y disfrutando de unas altísimas prestaciones, pues su motor de 500 kW —680 CV de potencia— le permite acelerar de 0 a 100 km/h en 2,8 segundos. A nivel estético explora el segmento crossover con su futurista y aerodinámica carrocería de cinco metros que garantiza una posición de conducción elevada, y que se adorna con unas enormes llantas de 23 pulgadas. Y como seña de identidad destaca su frontal, con una calandra de vidrio hecha de materiales composite que puede convertirse en pantalla, el logo DS con sus letras iluminadas e innovadoras ópticas DS Matrix LED Vision, dotadas de sensores que leen la ruta y un sistema de capas luminosas DS Light Veil.



▲▼ En el interior se usa un nuevo material sostenible, la marquertería de paja, hecho con centeno de Borgoña secado y teñido.



de 320 Nm —32,7 mkg—, es el que funciona al arrancar, permitiendo circular sin emisiones hasta los 135 km/h. Pero además de ese modo Eléctrico, los DS 9 E-Tense cuentan con el modo Híbrido, que acciona los dos motores de la forma más eficiente —solo gasolina, solo eléctrico o combinando ambos—, y con un programa Deportivo que prioriza las prestaciones, agiliza la respuesta del acelerador y ajusta de forma más dinámica la dirección, la caja de cambios y la suspensión pilotada.

HABLAMOS CON... THIERRY METROZ, DIRECTOR DE ESTILO DE DS AUTOMOBILES
«Mi sueño sería diseñar el SM, crear la gran berlina DS del Siglo XXI»

—En Ginebra hemos visto dos nuevos modelos DS, un coche de producción, el DS 9, y un concept, el DS Aero Lounge. Hablando del DS 9, ¿cree que es un buen momento para diseñar un sedán?

—Creo que es un buen momento porque para DS es muy importante tener un gran sedán que complemente nuestra oferta con dos SUV. En el mundo hay muchos conductores que quieren un sedán, que buscan una baja posición de conducción, un maletero separado, un habitáculo con un gran confort de marcha y mucho espacio...

—Es el DS 9 un coche diseñado pensando en los pasajeros de los asientos traseros, un aspecto clave en un mercado como el chino muy importante para DS.

—Efectivamente el mercado chino es muy importante para nosotros. Y también los pasajeros traseros del DS 9, porque en los grandes sedán los pasajeros traseros tienen gran importancia. Por eso hemos prestado gran atención al confort y el cuidado de esa zona, añadiendo ahí elementos como funciones de masaje, controles específicos de climatización o sistemas de información, conexiones de dispositivos y, por supuesto, un gran lujo.

—Podemos esperar un DS 9 SW

—No, nos vamos a centrar en una única silueta y esa va a ser el sedán, una carrocería que es claramente de buque insignia.

—¿Cuánto del éxito de DS corresponde a su diseño tan personal?

—El diseño para el cliente de una marca premium es muy importante, porque es un cliente que busca distinguirse.



▲ Thierry Metroz es el responsable de Diseño de DS.

Y en esa distinción los clientes buscan específicamente la calidad de las proporciones exteriores del coche.

—Hablando del DS Aero Lounge, ¿es el primer paso de un modelo de producción o un lenguaje de diseño para futuras creaciones de la marca?

—Pues un poco las dos cosas. Con el DS Aero Lounge nos hemos enfocado en la aerodinámica en busca de una nueva generación de modelos más eficientes. Y hay cosas de él —rasgos, detalles— que veremos muy pronto en otros modelos, posiblemente el próximo año. Pero también podría dar lugar a un modelo específicamente basado en él que veamos hacia 2024-2025. Por ejemplo, cuando ves su frontal, es muy innovador su sistema de iluminación, que avanza cómo serán nuestros sistemas de iluminación en los próximos años.

—Si pudiera elegir, qué tipo de coche le gustaría diseñar: ¿un sedán, un SUV o un coupé?

—Mi sueño sería diseñar el SM, volver a crear la gran berlina DS del siglo XXI. Y es un buen momento ahora que se cumple su 60 aniversario.





▶▶ La carrocería familiar del nuevo i30 Wagon recibe el acabado N Line, mucho más deportivo y que ya se ofrecía para las otras dos carrocerías.

Hyundai i30 Con tecnología **Mild Hybrid** en gasolina y diésel

El Hyundai i30 se renueva con un diseño evolucionado, una conectividad más avanzada y novedades mecánicas como un sistema de hibridación ligera de 48 voltios, que logra un importante ahorro de combustible tanto en gasolina como en diésel.

La marca coreana también revisa al alza su gama i30 N Line. Y por primera vez, a partir de este verano, este acabado deportivo estará disponible también para el remodelado i30 Wagon. El nuevo i30 N Line presenta un diseño todavía más audaz y deportivo. Por ejemplo, en la parte delantera incorpora una parrilla central más ancha y nuevos faros. Inspirándose en la aeronáutica, la rejilla central inferior ha aumentado de

tamaño. Y las aberturas laterales cuentan con alas flotantes que mejoran el rendimiento aerodinámico. Los i30 N Line Hatchback y Fastback presentan nuevos ajustes para suspensión y dirección en combinación con los motores 1.5 T-GDi de 160 caballos –nuevo en la gama– y 1.6 Diésel de 136 para favorecer la dinámica de conducción. Estas dos mecánicas vienen de serie con la tecnología Mild Hybrid de 48 voltios. Y otro propulsor que recurre a este sistema es el tricilíndrico T-GDi 1.0 con 120 CV, por primera vez disponible con una transmisión manual inteligente de 6 velocidades (iMT). Los renovados i30 también van a contar con un motor de 1,5 litros

recientemente desarrollado, con inyección de doble puerto y 110 CV, asociado a una transmisión manual de 6 velocidades. El Hyundai i30 ahora desvelado recibe un paquete de seguridad avanzado Hyundai SmartSense que lo hace mucho más seguro, con ayudas como la asistencia

de seguimiento de carril (LFA), el sistema de asistencia para evitar colisiones traseras (RCA), o el LVDA (alerta de salida del vehículo líder), el sistema de detección de punto ciego trasero (BSD), asistencia para evitar colisiones en el punto ciego (BCA) o la asistencia para evitar colisiones frontales (FCA). También es nueva para el i30 la función eCall de llamada de emergencia.



▶▶ El i30 recibe nuevas motorizaciones con sistema de hibridación ligera, tanto en gasolina como en diésel. Y el acabado N Line es ahora más deportivo. Sigue destacando a gran altura la calidad percibida.

Hyundai Prophecy

Tanteando el diseño del futuro cercano

Hyundai está empeñada en que los eléctricos del futuro cercano tengan un diseño que entre por los ojos y recupere de alguna manera la ilusión y las emociones que se pueden llegar a perder con estos modelos. Uno de los primeros pasos que dio la marca coreana fue con el concept EV '45', que ya sustituía la complejidad por líneas limpias y estructuras minimalistas. Y ahora, con el Prophecy, se han buscado proporciones perfectas y un diseño aerodinámico. Aprovechando este experimento de diseño, la marca quiere compartir con el mundo las líneas maestras de lo que será el diseño de sus futuros modelos, todo englobado en lo que llaman 'Optimistic Futurism', cuyo objetivo es lograr una co-

nexión emocional entre los humanos y los automóviles. El interior del Prophecy ofrece un espacio refinado y confortable, y en vez de un volante, dada su condición de modelo autónomo, recurre a unos joysticks que, según Hyundai, proporcionan una experiencia de conducción nueva pero tranquilizadora, familiar e intuitiva. Prophecy significa futuro brillante, como el que esperan tener los diseños de Hyundai.



◀ El Hyundai Prophecy sigue explorando el diseño de los futuros modelos eléctricos de la marca. El interior derrocha calidez y ergonomía.



Mercedes-Benz Clase E

Con siete versiones híbridas enchufables

La berlina alemana recibe nuevo diseño, una generación más reciente de asistentes de conducción, un interior más confortable y tecnológico, un conjunto de soluciones digitales para proteger el automóvil y una electrificación generalizada de la cadena cinemática.

En lo que se refiere a este último aspecto, la Clase E, modelo del

que se han vendido 14 millones de unidades desde que fue lanzada la primera generación en 1946, incorpora siete modelos híbridos enchufables en versiones berlina y familiar Estate, gasolina y diésel, y tanto con tracción trasera como con tracción integral.

Será la primera vez que la marca germana venda modelos electrificados en el mercado esta-

dounidense. Y el nuevo motor de gasolina M 254 con cuatro cilindros, dos litros de cubaje y sistema de 48 voltios estrena un innovador turbocompresor de do-

ble entrada y compresor adicional eléctrico. Además, las versiones All Terrain de la Clase E contarán con una mayor oferta mecánica y nuevos programas 'off road'.





Renault Morphoz

Se estira o se encoge para variar la cantidad de baterías

La firma del rombo dibuja lo que espera de la movilidad personal eléctrica para el año 2025 mediante el Morphoz, un 'concept car' que recurre a la nueva plataforma CMF-EV de la Alianza Renault-Nissan-Mitsubishi y avanza líneas de un hipotético SUV de estilo coupé con 1,55 metros de altura y 4,40 metros de largo. O 4,80, porque su longitud es variable en función del modo de conducción elegido, pues el programa City respeta las dimensiones compactas y permite albergar baterías con 40 kWh de capacidad, mientras que

el programa Travel alarga el conjunto hasta los 4,80 centímetros –20 centímetros extra de batalla y otros tantos por el alargamiento de la zaga– para que quepan otros 50 kWh en baterías, hasta un total de 90 kWh que se traducirían en 700 kilómetros de autonomía. El usuario solo tendría que acudir a una estación para que montasen o desmontasen esas

▶▶ El asiento del copiloto puede girar 180 grados y los traseros son deslizantes.



◀◀ En modo City, el Morphoz mide 4,40 metros de longitud y tiene una distancia entre ejes de 2,73 metros. Pero esta se alarga 20 centímetros y la zaga se estira otros 20 en el modo Travel: 4,80 de largo.



permitiría reponer electricidad en la batería durante la marcha. Además, Morphoz apuesta por la conducción autónoma, pues alcanza el Nivel 3 de los 5 posibles: permite soltar el volante y delegar la conducción al vehículo en una serie de situaciones concretas y en vías autorizadas; pero el conductor debe ser capaz de retomar el control rápidamente –en unos segundos– si lo solicita el sistema. El habitáculo sorprende también por su diseño vanguardista: una pantalla 'livingscreen' retráctil de 10,2 pulgadas tras el volante que podemos retirar, un asiento del copiloto que puede girarse 180 grados, asientos posteriores que se desplazan hacia atrás en el modo Travel para ampliar el espacio, una mesa central escamoteable...

Renault Talisman

En **evolución permanente**

No hace tanto que se sometió a una renovación y el Talisman vuelve a evolucionar. En lo estético, con cambios en frontal y zaga que, por ejemplo, afectan a las ópticas. De los faros delanteros LED Matrix Vision dice Renault que alumbran un 50 por ciento más y que alcanzan los 220 metros, frente a los 175 anteriores. Y hay nuevas

llantas de 17, 18 y 19 pulgadas y tres colores carrocería inéditos. Dentro las modificaciones son mayores si cabe, destacando nuevos acabados lujosos –especialmente en el Initiale Paris–, mayores posibilidades de personalización ambiental a través del sistema Multi-Sense, la instrumentación digital configurable, un cargador



◀ Las ópticas traseras son ahora de LED con intermitentes dinámicos. Y la antena también es nueva.



inalámbrico, el retrovisor interior sin marco, cambios en los mandos de climatización y control de crucero... Y llegan nuevas ayudas de conducción como el asistente de

Autopista y Atascos con control activo de velocidad y asistente de centrado en el carril, o la frenada activa de emergencia con detector de peatones y ciclistas. En cuanto a motores, los de gasolina –1.3 Tce de 160 CV y 1.8 Tce de 225, con gastos WLTP respectivos de 6,2 y 7,4 l/100 km– reciben un filtro de partículas, mientras que la oferta diésel Blue dCi tiene cuatro opciones: 1.7 de caja manual con 120 y 150 CV, y 2.0 con caja EDC y potencias de 160 y 200 CV.

◀ Los faros LED iluminan un 50 por ciento más. La instrumentación es una pantalla digital configurable de 10,2 pulgadas, incluso con mapas.

Renault Twingo Z.E.

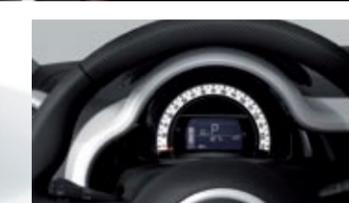
Utilitario eléctrico **entre el Zoe y el Twizy**

La gama Twingo crece con una versión eléctrica idónea para la gran ciudad, pues equipa una batería de iones de litio de 22 kWh suministrada por LG Chem y refrigerada por agua, toda una novedad en la gama Z.E. de Renault. Además, admite recargas en puntos de hasta 22 kW de potencia y va ubicada bajo las plazas delanteras, de tal forma que no resta

ni amplitud al interior ni volumen al maletero, situado detrás, encima del motor eléctrico de 60 kW –equivalente a 82 CV– y 16,3 mkg, con el que podremos acelerar de 0 a 50 km/h en unos 4 segundos o alcanzar 135 km/h de velocidad punta. Y su autonomía WLTP es de 180 kilómetros de media, o de 250 en ciudad, donde se beneficia de sus compactas dimensiones

–3,61 metros de largo– y un diámetro de giro de 8,6 metros. Además, el Twingo Z.E. tiene un modo B que permite al conductor escoger entre tres niveles de frenado regenerativo al decelerar, e incluso podemos seleccionar un programa Eco que extiende la autonomía –la media pasa de 180 a 215 kilómetros– porque limita la capacidad de aceleración y la velocidad máxima. Asimismo, hasta 30 km/h emite ruido exterior de presencia, que también podemos elegir entre los tres disponibles.

◀◀ Al Twingo eléctrico se le distingue por sus ribetes azul en frontal y lateral. Y el interior ha sido personalizado también.



▶ Las llantas del RS iV son de 18 pulgadas, y de 19 en opción. La versión Combi tiene alerón en el color de carrocería.



Skoda Octavia RS iV

Primero un híbrido enchufable de 245 CV, y poco después...

Del nuevo Octavia RS, disponible con carrocerías berlina y familiar Combi, habrá finalmente varias opciones mecánicas: diésel con el 2.0 TDI de 200 CV y la caja DSG7, de gasolina con el 2.0 TSI de 245 CV y dos tipos de transmisión a elegir –manual de 6 marchas y automática DSG7– y, por último, híbrido enchufable de 245 CV con cambio DSG6, que es precisamente el único presentado ahora por la firma checa. Porque ese Octavia RS iV será el primero en llegar –mayo–, mientras que los RS TSI y TDI vendrán en agosto. La versión RS iV combina el motor de gasolina 1.4 TSI de 150 CV con un motor eléctrico de 85 kW, totalizando 245 CV de potencia máxima y 40,8 mkg de par máximo, una fuerza que se transmite a las ruedas delanteras por medio de una caja automática DSG de do-

ble embrague con seis marchas. Y su arquitectura 'plug-in hybrid' consta también de una batería de iones de litio de 13 kWh con la que, según el ciclo de homologación WLTP, se puede circular hasta 60 kilómetros en modo eléctrico, en el que el empuje ya debe ser notable gracias a los 33,7 mkg que genera por sí solo el propulsor eléctrico.

Y las prestaciones no desmerecen, pues Skoda anuncia una velocidad punta de 225 km/h y una aceleración de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos, cifras excelentes para un modelo tan ecológico: cumple la norma de emisiones EU6d, homologa 30 g/km de CO₂ en ciclo WLTP y en España recibirá la etiqueta '0'. El puerto de carga va camuflado en el paragolpes delantero, mientras que la batería de 12V convencional pasa a la zona

trasera, bajo el maletero, lo que reduce a 450 litros el volumen para equipajes en el Octavia sedán y a 490 en el Octavia Combi. Y en ambos el depósito de combustible pasa a ser de 40 litros. Estéticamente, el Octavia RS iV destaca por sus LED antiniebla

▶ En el habitáculo del nuevo Octavia RS dominan los tonos negros. La tapicería es de ese color, y en opción se ofrece una de cuero y Alcantara.



▲ Pinzas de freno rojas y carrocería muy personalizada. El alerón trasero RS de la versión sedán es negro.



específicos, las llantas negras de 18 pulgadas –de 19 en opción–, las pinzas de freno rojas, la parrilla con entradas de aire especiales, los marcos de ventana negros o los difusores aerodinámicos delante y detrás. Y el alerón trasero también es específico: negro en el sedán y en el color de carrocería en el Combi. En cuanto al interior, volante multifunción de tres radios en cuero con levas de cambio, asientos deportivos negros –en opción se tapizan en cuero y Alcantara–, pedales con diseño de aluminio...

▼ Hay señas de identidad comunes a los tres, como las pinzas de freno rojas, los faldones laterales más anchos en negro, los alerones y difusores aerodinámicos... Pero por detrás, los escapes permiten distinguirlos fácilmente.



Volkswagen Golf GTI, GTE y GTD

Tres alternativas deportivas, pero solo dos llegarán a España

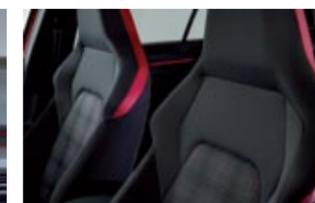
Salvo que la presión de la clientela española sea insoportable, de los tres Golf 'especiales' ahora desvelados solo dos vendrán a nuestro país: GTI y GTE. Porque el GTD, dotado del diésel 2.0 TDI de 200 CV y 40,8 mkg con catalizador SCR doble y cambio automático DSG de siete marchas se reserva a otros mercados... más afortunados. En cuanto a los otros dos, GTI y GTE comparten una potencia de 245 CV, aunque para conseguirla se siguen caminos diferentes. Porque el nuevo Golf GTI, por ejemplo, usa el motor EA888

evo4, que es tanto como decir un 2.0 de gasolina con turbo e inyección directa que rinde 37,8 mkg y los citados 245 CV, y se puede asociar al cambio manual de seis marchas o al DSG7. Por contra, el Golf GTE es un híbrido enchufable que logra esa potencia y un par máximo de 40,8 mkg al emparejar un 1.4 TSI de 150 CV –con turbo y de gasolina– y un motor eléctrico de 85 kW, completándose el conjunto técnico con el cambio DSG6 y una batería de iones de litio de 13 kWh que da para recorrer hasta 60 kilómetros en

modo eléctrico. El GTE arranca en E-Mode si la batería está cargada, pero si la energía almacenada es baja o superamos los 130 km/h –velocidad máxima con electricidad– pasa al modo Híbrido, en el que el conductor puede reservar carga de la batería a voluntad de cara a un futuro uso sin emisiones. Y si seleccionamos una ruta en el navegador, el gestor de la batería tiene en cuenta de manera predictiva los datos de carreteras y topografía para optimizar la autonomía hasta el destino. En cuanto al tren de rodaje, GTD,



▲ En los tres Golf podrá elegirse entre las llantas de 17 pulgadas de serie y las de 18 o 19 opcionales.



▲ Interior personalizado. El Golf GTI apuesta por asientos con tapicería a cuadros y laterales negros.

GTI y GTE comparten esquema de suspensión –McPherson delantero y multibrazo trasero– y un nuevo sistema de regulación de la dinámica de marcha que controla el ESP, el diferencial electrónico XDS y, si pedimos esa opción, los amortiguadores ajustables de la suspensión adaptativa DCC, cuyo modo Individual es ahora más personalizable que nunca.





Bentley Mulliner Bacalar

Sólo se fabricarán 12 unidades... y ya tienen dueño

Aunque su precio no tiene mayor importancia porque las 12 unidades que se producirán ya están adjudicadas, diremos que el Bacalar cuesta en torno a dos millones de dólares: 1.788.000

de un sistema de tracción a las cuatro ruedas activo. Y para los que crean ver similitudes con el Continental GT, una aclaración: sólo comparten un elemento de la carrocería... y es la manilla de las

puertas. Respecto a su 'hermano' se ha ensanchado también la vía trasera -20 milímetros extra-, lo que le da un aspecto más musculado, y en el Bacalar las llantas son de 22 pulgadas.

Además, Bentley presume de ecología y sostenibilidad. Primero, porque el coche será fabricado en una planta con huella de carbono neutra; y después, porque la marca británica recurre a innovadores

materiales respetuosos con el entorno, como ceniza obtenida de la cáscara de arroz, lana de oveja e, incluso, maderas de 5.000 años procedentes de lagos y pantanos cuyos fondos acumulaban restos de los bosques de ribera. Aunque cada uno de los coches producidos tendrá una personalización única, después de que Bentley Mulliner se reúna con cada cliente para escuchar sus gustos.

▼ El Bacalar recurre a innovadores materiales sostenibles, como ceniza de cáscara de arroz, lana natural o madera antigua extraída de pantanos.



euros. Es el precio a pagar por disfrutar del Bentley Mulliner más exclusivo, un biplaza descapotable inspirado en el 'concept' EXP 100 GT y animado por un motor 6.0 W12 TSI cuya energía -659 CV de potencia y 91,8 mkg de par máximo- pasa al suelo a través

ASTON MARTIN V12 SPEEDSTER

Dotado de un V12 5.2 Twin-Turbo con 700 CV y 76,8 mkg asociado a una caja automática ZF de 8 marchas, el V12 Speedster acelera de 0 a 100 km/h en 3,5 segundos y tiene su velocidad punta limitada a 300 km/h. La customización de la carrocería es obra de 'Q by Aston Martin', que también le ha dotado de llantas de 21 pulgadas o unos enormes discos cerámicos: 410 milímetros delante y 410 detrás.



▲ Del nuevo V12 Speedster sólo se harán 88 unidades y su precio es de 765.000 libras: algo más de 883.000 euros.



▲ El i4 se fabricará en Munich, en la misma planta que las versiones híbridas enchufables o con motor de combustión.

BMW i4 CONCEPT

La respuesta de la firma bávara al Model 3 de Tesla llegará en 2021 y se llamará i4. Nos lo avanza este 'concept' de perfil Gran Coupe que anuncia una autonomía WLTP de 600 kilómetros gracias a su batería de 80 kWh -pesa 550 kilos- y tiene un motor de 390 kW (530 CV) que le permite alcanzar 100 km/h en 4 segundos. Su velocidad punta se limita a 200 km/h y el sonido mecánico puede ser elegido por el conductor.

BUGATTI CHIRON PUR SPORT

No es la primera en sus 110 años de historia que Bugatti hace coches de carreras con homologación para poder usar las vías públicas, y el Chiron Pur Sport va en esa línea. Además de ver recortado su peso en 50 kilos, su alerón trasero de 1,90 metros genera un apoyo aerodinámico muy superior. Y tiene una suspensión un 33 por ciento más firme, transmisión mejorada, neumáticos Michelin exclusivos, un escape nuevo...



▲ 60 unidades a un precio de 3 millones de euros... más impuestos. Su motor 8.0 W16 da 1.500 CV. Y llega a 350 km/h.

KOENIGSEGG GEMERA

Otra serie limitada, en este caso de 300 unidades, es este Gemera que acaba de debutar, el primer deportivo de cuatro plazas de Koenigsegg, que lo encuadra en una clase que bautizan 'Mega-GT'. Y su mecánica es asombrosa, pues combina tres motores eléctricos -dan 1.400 CV si funcionan solos o 1.100 si 'colaboran' con la parte térmica- con un 2.0 tricilíndrico que aporta otros 600 CV. En total, 1.700 CV como máximo.



▲ El Gemera pasa de 0 a 100 km/h en 1,9 segundos, alcanza 400 km/h -300 en EV- y hace 50 kilómetros sin emisiones.



▲ El 765LT, otro McLaren de concepto 'longtail', pesa 1.229 kilos, 80 menos que el 720S Coupé. Hay 622 CV por tonelada.

MCLAREN 765LT

Cifras mareantes para este 765LT, un nuevo 'longtail' cuya carta de presentación son sus 330 km/h de velocidad punta o unas aceleraciones de infarto: 0 a 100 km/h en 2,8 segundos y 0 a 200 km/h en 7,2 segundos. Y para detenerse desde 200 km/h requiere menos de 110 metros. El responsable, un 4.0 Twin-Turbo V8 con 765 CV ligado al cambio SSG de siete marchas; y se ayuda de ligeros materiales procedentes de la Fórmula 1.



▲ Los cuatro motores eléctricos del Battista totalizan 1.900 CV. Acelera de 0 a 300 km/h en menos de 12 segundos.

PININFARINA BATTISTA ANNIVERSARIO

Habrà que darse prisa al reservarlo, porque se fabricarán cinco, y deberemos tener una cuenta saneada, pues valdrá 2,6 millones de euros. En relación al Battista 'normal' pesa 10 kilos menos, las llantas traseras son de 21 pulgadas -en vez de 20- y equipa de serie el paquete Furiosa, con elementos aerodinámicos en fibra de carbono bitono. Batería de 120 kW y alcance de 500 kilómetros.

PORSCHE 911 TURBO S

Disponible en versiones Coupé y Cabriolet, el 911 Turbo S equipa un nuevo bóxer 3.8 con dos turbos de geometría variable que rinde 650 CV -70 más que el modelo anterior- y 81,6 mkg de par -5,1 más-. Con su transmisión PDK de doble embrague y 8 velocidades acelera de 0 a 100 km/h en 2,7 segundos y de 0 a 200 km/h en 8,9, mientras que la velocidad máxima es de 330 km/h. El consumo medio, desde 11,1 litros.



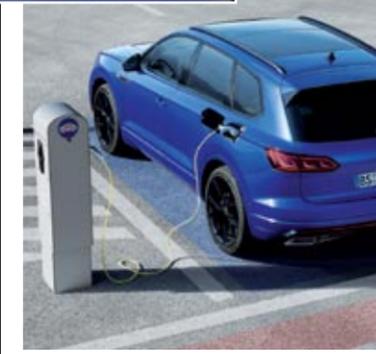
▲ El precio en España es de 249.963 euros para el Coupé y 265.439 para el Cabriolet. Y Porsche ya admite pedidos.

MORGAN PLUS FOUR

El Morgan Plus 4, cuyo inicio de producción se remonta a 1950, tiene ya sucesor: el Plus Four. Usa la nueva plataforma de aluminio CX-Generation, que a pesar de reducir el peso a solo 97 kilos es más rígida que la anterior de acero. Y sobre ella, una carrocería que no traiciona el espíritu de la casa británica y un motor BMW turboalimentado que rinde 255 CV y 40,8 mkg -35,7 con caja manual-. El conjunto pesa solo 1.009 kilos.



▲ Que nadie se equivoque por su 'clásico' aspecto: el Plus Four alcanza 240 km/h y firma el '0-100' en 4,8 segundos.



▲ El Touareg de mecánica híbrida 'plug-in' tiene una imagen deportiva gracias al paquete R o las llantas de 20 pulgadas.

VOLKSWAGEN TOUAREG R

Primer Volkswagen en proporcionar conducción asistida hasta 250 km/h -el Travel Assist opera hasta esa velocidad-, el Touareg introduce ahora esta versión R con mecánica híbrida enchufable de 462 CV, que asocia un 3.0 V6 de gasolina con 340 CV a un motor eléctrico de 100 kW (136 CV) y a una batería de 14,1 kWh que le permite circular en modo eléctrico hasta 140 km/h. Tiene tracción 4Motion y cambio Tiptronic.



LA VERSIÓN ELÉCTRICA DEL 208 ES LA MÁS ENÉRGICA DE LA GAMA. ACELERA COMO UN DISPARO Y EN MODO SPORT ES INCLUSO DIVERTIDA

Quiere el poder

Defiende el máximo responsable de Peugeot a nivel mundial, Jean-Philippe Imparato, que el e-208, de mecánica eléctrica, acabará copando la mitad de las ventas del 208 en Europa. Y argumentos no le faltan, como hemos podido comprobar en esta primera prueba de 55 horas.



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

El nuevo 208 ha sido elegido 'Car of the Year 2020' por la prensa europea especializada, y en ese triunfo ha tenido que ver, sin duda, la presencia en la gama de este e-208, variante eléctrica que, con buen criterio, se ofrece con cuatro acabados: Active, Allure, GT Line y GT. Y el primero, el menos equipado, parte de 32.100 euros que ahora se quedan, con el descuento de la marca, en 29.600. ¿Mucho dinero o poco dinero? Si pensamos que un 208 PureTech 130 EAT8 de gasolina parte de 20.850 euros –con nivel Allure y rebaja incluida– la factura del eléctrico suena cara, pero a cambio tenemos un vehículo con etiqueta '0 Emisiones' y cuyos gastos de uso más bajos acaban cuadrando las cuentas. Peugeot, de hecho, pone un ejemplo: al cabo de 40.000

kilómetros y 49 meses de uso, el comprador de un 208 Active PureTech 100 EAT8 y el de un e-208 Active habrán pagado una media de 326 euros al mes por su coche.

Ya habíamos conducido el e-208 en dos ocasiones –en el circuito francés de Mortefontaine y durante la presentación del utilitario francés en Portugal–, pero ahora hemos tenido ocasión de probarlo también en España. Han sido solo dos días –55 horas exactamente–,

y con una unidad matriculada en Francia de acabado GT –34.550 euros, incluyendo descuentos–, pero nos ha servido para seguir acumulando experiencias con una versión que ya copa la cuarta parte de los pedidos del 208 en nuestro continente.

Lo primero que hay que decir es que el e-208 se mueve por la ciudad discretamente, sin que nadie parezca caer en su condición eléctrica. Y es que para diferenciarle de un

208 PureTech o BlueHDi hay que fijarse en la ausencia de escape o en los logos repartidos por la carrocería: el 'e208' de la zaga o el emblema 'e' en cada pilar posterior. Aunque en un entorno silencioso los peatones sí se darán cuenta de que ese 208 es eléctrico... porque no hace ruido.

Y esta es una primera virtud: el e-208 circula con una suavidad extrema y en completo silencio. Pulsamos el botón de arranque, ponemos la palanca en D... y a tirar. Y ojo, porque si aceleramos con ganas anda que se las pela, como demuestran esos 8,1 segundos para acelerar de 0 a 100 km/h que le convierten en el 208 más rápido del momento –8,7 segundos necesita la versión de gasolina con 130 CV–. El responsable es un propulsor eléctrico de 100 kW –136 CV– que mueve sin problemas un conjunto que sí es pesado –1.530 kilos– pero no lo pare-



◀ Moderno, bien hecho y con el puesto i-Cockpit de volante pequeño e información más alta. El conductor puede configurar el diseño del cuadro de instrumentos, y la pantalla central táctil –de 10 pulgadas– ofrece informaciones de todo tipo, incluidas las vinculadas a la mecánica eléctrica: carga y recarga, estadísticas de consumo...



◀▶ La amplitud es idéntica a la del 208 'normal', salvo que hay menos hueco para los pies bajo las banquetas delanteras. La instrumentación es específica –3D también–, y el maletero anuncia los mismos 265 litros.



ce tanto en la práctica. Y no solo al acelerar, sino también al frenar o al abordar curvas.

¿Quiere eso decir que va como un 208 de motor 'normal'? Pues no exactamente, porque en los virajes cerrados sí se aprecia que la masa sobre la que viajamos es más 'rotunda'. Por fuerza centrífuga pura. Pero como la batería

de 50 kWh va distribuida a lo largo del suelo –forma una especie de 'H' para no restar amplitud, salvo un poco de hueco para los pies de los pasajeros traseros–, el centro de gravedad va más bajo; lo que se complementa con una suspensión más firme y, en el caso del e-208 GT, unas gomas 205/45 R17 –195/55 R16 para el Acti-

ve–, de manera que la actitud en curva es sana, predecible y eficaz. Y si activamos el programa Sport –uno de los tres seleccionables con el botón Drive Mode, junto al Normal y el Eco–, las sensaciones de conducción son más dinámicas. Además, con cualquiera de ellos podemos llevar la palanca de cambio a la posición

B para que haya retención al decelerar, lo que intensifica la recarga de la batería en marcha y facilita la conducción en la ciudad o en un atasco.

Y que la velocidad punta se haya limitado a 150 km/h no parece un problema por los límites legales de nuestras vías. Además, el consumo energético de los vehículos eléctricos

FICHA TÉCNICA

MOTOR ELÉCTRICO	100 kW
Potencia máxima	100 kW (136 CV)
Par máximo	260 Nm (26,5 mkg)
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Automática, 1 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent. 283 mm / Discos 249 mm
Peso en marcha (kg)	1.530
La./An./AL (mm)	4.055 / 1.745 / 1.430
Maletero (l)	265
Neumáticos	195/55 R16
Tipo de batería	Iones de litio
Capacidad de la batería	50 kWh
Peso de la batería (kg)	N.d.
De 0 a 100 km/h (s)	8,1
Vel. máxima (km/h)	150
Consumo mixto (Wh/km)	N.d.
Emisiones CO2	0 g/km
Alcance máximo medio WLTP (km)	340
Alcance máximo urbano WLTP (km)	N.d.
Cargador a bordo	7,4 kW
Tiempo de recarga (hasta el 80 %)	Entre 16 horas (220V) y 30 minutos (100 kW)
Precios desde... (euros)	32.100



◀ No es fácil distinguir al e-208 de sus hermanos con motor de combustión. O sí, si nos fijamos en las zonas correctas: no hay salidas de escape en el difusor trasero y tanto la zaga como los pilares C tienen emblemas específicos.



PRECIO DESDE **32.100 €**

EMISIONES DE CO₂: **0 G/KM**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA DEBE MEJORAR

Etiqueta 0. Prestaciones y comportamiento. Agrado de uso y confort. Cuatro versiones.	Gasto real algo elevado. Autonomía real menor de la anunciada. Recarga lenta. Plazas traseras.
---	--



HOMOLOGA 340 KILÓMETROS DE AUTONOMÍA MEDIA, PERO EN LA PRÁCTICA SON MENOS. EN CIUDAD SÍ ES FÁCIL PASAR DE LOS 300 REALES



crece de forma exponencial –más que en las mecánicas de combustión– si abusamos del pedal derecho. Y el e-208 no es una excepción.

De hecho, a los primeros consumos medidos en nuestro test express con este 208 eléctrico ‘francés’ no podemos calificarlos como bajos, pues en ciudad han sido 14,3

kWh/100 km y en autovía, a 120 km/h, 22,5 kWh/100 km. Y si avivamos un poco el ritmo de marcha, un recorrido que tenga un 50 por ciento de autovía, un 30 de ciudad y un 20 de carretera puede terminar por encima de los 21 kWh/100 km, cuando en esas condiciones un Hyundai Kona EV de 136 CV no llega a 17. De

ahí que la autonomía real del e-208 pueda distar un poco, bastante o mucho de los 340 kilómetros homologados. Porque en ciudad sí rebasaremos en la práctica los 300 reales, pero en autovía pensar en 200 o 220 parece lo más acertado. En cuanto a la recarga, Peugeot habla de siete horas y media con una toma de 7,4 kW,

30 minutos en una de 100 kW o 16 horas en un enchufe doméstico, pero en la práctica esos tiempos se alargan claramente y, por ejemplo, en sendas tomas de 50 kW medimos velocidades de carga de 31,9 y 30,1 kWh por hora.

A trabajar con eso, porque un conjunto tan logrado merece que se cuide cada ‘detalle’.

INICIAMOS NUESTRA PRUEBA DE 25.000 KM CON EL 208 PURETECH 130 EAT8

No hay mejor manera de descubrir cómo rinde un coche y cómo soporta el paso del tiempo que usarlo intensamente. Y eso es lo que empezamos a hacer ahora con el 208, flamante ‘Car of the Year 2020’. Se trata, en concreto, de la versión de gasolina PureTech 130 con acabado GT Line, dotada de un motor 1.2 trecilíndrico turboalimentado que Peugeot solo asocia en su nuevo utilitario al cambio automático EAT8. Nada menos que 25.000 kilómetros por delante, de los cuales ya hemos cubierto más de 7.000 en unas pocas semanas. El oportuno rodaje inicial, las primeras mediciones de prestaciones y consumos... Y también los primeros viajes con una variante que por comportamiento, agrado y potencia anima a ponerse en carretera con todas las garantías. Toledo –a la derecha– ha sido uno de los primeros destinos, pero nuestro 208 ya ha visitado desde Murcia hasta Cantabria, y también lleva acumulados cientos y cientos de kilómetros por las calles de Madrid y su periferia. Hasta el momento, cero problemas y muy buenas sensaciones con un coche que está gustando a todos los probadores y del que pronto ofreceremos más información y los primeros datos.



PEUGEOT 208 281



TESLA MODEL 3 242



PORSCHE TAYCAN 222



RENAULT CLIO 211



FORD PUMA 209



TOYOTA COROLLA 152



BMW SERIE 1 133



Car of the Year 2020

El sexto de Peugeot

Segundo Peugeot en tres años y tercero en los últimos siete que se lleva este galardón. Diseño, tecnología y versión eléctrica han sido decisivos.

A sus cinco ‘Car of the Year’ precedentes –504 en 1969, 405 en 1988, 307 en 2002, 308 en 2014 y 3008 en 2017–, Peugeot suma el título logrado por el nuevo 208. Primer coche pequeño de la firma gala que lo logra, pues al mítico 205 le arrebató el triunfo el no menos legendario Fiat Uno en

1984 por 346 a 325 puntos. Y en esta ocasión, el modelo francés se ha impuesto por 39 puntos al Tesla Model 3, que junto al Porsche Taycan –otros 20 puntos más abajo– han configurado un podio histórico, con tres vehículos que disponen, al menos, de una mecánica eléctrica en su gama: Tesla

y Porsche como únicas opciones de propulsión, Peugeot como complemento a su oferta de gasolina y diésel.

El 208 fue el más votado por 17 de los 58 jurados que votaron, pero Tesla convenció a uno más, 18, y Porsche y Renault, a 7 cada uno. En cuanto al Puma, 6 le dieron ganador.

ASÍ VOTÓ EL JURADO ESPAÑOL



	Pedro Martín (Motor 16)	Félix Cerezo (El Mundo)	Rafa Guitart (Coche Actual)	Juan Carlos Payo (Autopista)	Xavi Pérez (El Periódico)	Pere Prat (La Vanguardia)
--	-------------------------	-------------------------	-----------------------------	------------------------------	---------------------------	---------------------------

	5	6	7	7	10	8
	4	4	1	2	0	0
	0	1	0	1	0	1
	7	4	6	5	3	6
	6	4	5	5	5	6
	1	3	2	3	4	2
	2	3	4	2	3	2



▶ El interior se puede personalizar con elementos de colores que cada cliente coloca en su coche: percha, bandejas portaobjetos...

◀ El smartphone es el 'cerebro' del coche. Y para equipaje, un hueco delante de las piernas del copiloto donde cabe una maleta de cabina.

Rompe las reglas

Citroën sienta las bases de la movilidad urbana para todos los públicos con este Ami. Definido como un objeto móvil urbano, se trata de un eléctrico de 2,4 metros, biplaza y con 70 kilómetros de autonomía, que se puede comprar, alquilar o compartir.

Javier Montoya | jmontoya@motor16.com

El espíritu rompedor que históricamente ha tenido Citroën da un paso más en este Siglo XXI. La marca francesa ha decidido tratar de hacer accesible la movilidad eléctrica para todo tipo de clientes, democratizar al máximo la tecnología de movilidad eléctrica. Y el modelo que se va a convertir en punta de lanza de esta estrategia es este Citroën Ami que se acaba de presentar en París.

Se trata de un 'objeto eléctrico urbano' biplaza de dimensiones ultracompactas; mide 2,4 metros de longitud, 1,39 de anchura y 1,52 de altura y al-

berga en su interior dos plazas, una al lado de la otra, a las que se accede a través de dos puertas laterales cada una de

las cuales abre en una dirección –la del conductor es de apertura suicida y la del copiloto tiene una configuración

de apertura clásica-. Con un diámetro de giro de solo 7,2 metros su maniobrabilidad en ciudad será sorprendente.

Con el Ami, Citroën quiere dar respuesta a los retos de la movilidad urbana eléctrica y convertirlo a una alternativa a los patinetes, bicicletas, scooters o transporte público. Porque su homologación como cuadríciclo ligero –velocidad máxima permitida de 45 km/h– permite que pueda conducirse sin carné desde los 16 años en España –14 en Francia-. Además quiere innovar en su comercialización, cien por cien online o a través de socios de otros sectores, de hecho, en Francia tiendas como FNAC o Darty permitirán acceder al nuevo Citroën Ami; incluso se puede contratar la entrega a domicilio. Otra forma de democratizar esta movilidad viene de la posibilidad de acceso al coche, pues no hablamos de venta clásica o alquiler únicamente. El Ami se podrá utilizar como coche compartido –car sharing– a través de Free2Move, la división de movilidad del Grupo PSA desde 0,26 euros/minuto. Y por supuesto, nuevas fórmulas de uso como la



◀ Las puertas son simétricas. La del conductor es de apertura 'suicida'. El cable de carga va escondido en la puerta con un sistema de recogida similar al de las aspiradoras. El coche se carga en solo 3 horas en un enchufe normal.



suscripción –alquiler de larga duración por 19,99 euros/mes durante 48 meses, con una entrada de 2.644 euros– o la compra tradicional con un precio en Francia a partir de 6.000 euros impuestos incluidos para la versión AMI AMI con descuento de 900 euros incluido para Francia. En cuanto a características técnicas. Cuenta con una ba-

C5 AIRCROSS HYBRID SOLUCIÓN IDEAL

La electrificación llega al C5 Aircross con este Hybrid que estará en el mercado en junio. Un modelo que utiliza la misma mecánica del DS 7 Crossback E-Tense, Opel Grandland X y Peugeot 3008 Hybrid, aunque en este caso no estará disponible con tracción a las cuatro ruedas. Dispone, por tanto de un único motor eléctrico de 110 caballos en su eje posterior, que combinado con el motor PureTech de 180 CV genera un total de 225 CV. Cuenta con una batería de iones de litio con 13,2 kWh de capacidad, con la cual se pueden llegar a recorrer hasta 50 kilómetros en modo eléctrico. Esa autonomía permite que firme un gasto medio de 1,7 l/100 km y unas emisiones de 39 g/km de CO₂. Entre los pocos 'inconvenientes' que le encontramos, es que pierde 120 litros de capacidad en su maletero, pues se

reduce de 580 a 460 litros utilizando sus cinco plazas y colocando la banqueta trasera en su posición más retrasada, porque si se adelanta al máximo el maletero crece hasta los 600 litros (720 litros en los de mecánica 'convencional'). Llega con dos niveles de equipamiento y ya el Live cuenta con llantas de 18 pulgadas,

climatizador de dos zonas, cámara de visión trasera, cuadro de instrumentos digital, pantalla táctil de 8 pulgadas, acceso y arranque sin llave... Y el Shine incorpora llantas de 19 pulgadas, faros Full LED, asientos con calefacción, portón trasero eléctrico, cargador inalámbrico... Todo ello, por un precio que parte de 34.350 euros.



TODO TIPO DE ACCESO SE PUEDE USAR COMO CAR SHARING, EN UN ALQUILER DE LARGO PLAZO O COMPRARLO. Y TODO DE MANERA ONLINE



SUCESOR DEL C4 SERÁ ELÉCTRICO, DIÉSEL O GASOLINA



FOTOS
ESPIA 

UNO DE LOS SEIS ELECTRIFICADOS DE 2020 Ya rueda el futuro Citroën C4

El Citroën C4 se había quedado sin un sucesor claro tras su última generación, cuando su hueco lo ocupó la segunda generación del C4 Cactus. Pero a finales de este año llegará el verdadero sucesor, aunque aún no se ha confirmado que se llame C4. Y como ocurría con el C4 Cactus se fabricará en la factoría madrileña de Villaverde. El nuevo compacto de Citroën ya está rodando en las pruebas invernales, como se aprecia en estas fotos espía tomadas en el norte de Europa.

En esta nueva generación, va a crecer de tamaño para competir en el segmento de los compactos tradicionales. Se ha desarrollado tomando como base la plataforma CMP en una versión extendida. Una plataforma que utilizan ya en el Grupo PSA modelos como el Peugeot 2008 y que permite que los modelos creados sobre



▲ Cuatro turismos eléctricos o electrificados llegan este año. Y dos comerciales. El sucesor del C4, que además de eléctrico lo habrá en diésel y gasolina, se producirá en Villaverde.

ella puedan contar con propulsión diésel, gasolina, y variantes electrificadas o totalmente eléctricas. En el caso de este Citroën será cien por cien eléctrica.

En cuanto a lo que se ve o se intuye a través del camuflaje, las líneas principales parecen indicar que contará con una carrocería de diseño distintivo, como ha sido norma en la marca francesa. El estilo recuerda a un crossover coupé, siguiendo una tendencia que empieza a proliferar en el mundo del automóvil.

tería de iones de litio de 5,5 kWh, que está situada plana bajo el piso. Para la carga emplea un cable eléctrico situado junto a la puerta en el lado del pasajero y en solo tres horas puede cargarse por completo en una toma convencional de 220 voltios. Y además también se puede recargar en una toma pública o un Wallbox para lo que hay que utilizar un cable adaptado.

Al ser un cuadríciclo ligero, puede circular a una velocidad máxima de 45 km/h y su autonomía máxima es de 70 kilómetros, una cifra superior a la media recorrida habitualmente en uso urbano.

Un último aspecto en el que se va a reflejar el espíritu rompedor de Citroën será su capa-



cidad de personalización. El Ami se ofrecerá en siete versiones diferentes siguiendo la filosofía 'Do it yourself' que permite crear un Ami a medida de cada cliente gracias a diferentes kits de accesorios que instala el propio cliente. En el kit se integran elementos de color funcionales. Y si aún se busca más exclusividad, hay paquetes que contienen todos los elementos decorativos ya citados, así como adhesivos de gran formato para 'vestir' por completo el exterior: 'MY AMY POP' con personalización naranja y aspecto joven y deportivo con un alerón trasero y 'MY AMY VIBE' de color gris y con accesorios de gama alta que integra barras de techo y distintos adhesivos.

▼▶▲ A la izquierda la versión básica AMI AMI. En el centro el MY AMI POP y a la derecha con el pack MY AMI VIBE.





TRES OPCIONES ACTUALMENTE CUENTA CON LAS VERSIONES EL ECTRIFICADAS DE SPORTAGE Y NIRO

Familia sostenible



Probamos la gama SUV más eficiente de Kia, actualmente formada por las variantes híbrida y 'plug-in hybrid' del Niro, así como las versiones diésel del Sportage asociadas a un sistema 'mild hybrid' de 48V. Y en breve la familia Ceed al completo y el nuevo Sorento se unirán al club.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com

El mercado sigue con una creciente tendencia SUV como formato favorito. Si a eso unimos un año 2020 en el que la electrificación crecerá más de un 50 por ciento en sus ventas en nuestro mercado, la cosa pinta bien para Kia.

Y lo hace porque lleva años aplicando con éxito esa combinación. En 2014 arrancó con el Soul eléctrico y dos años después llegó el Niro, modelo que presume de variantes híbrida HEV, 'plug-in' PHEV y eléctrica EV. Por último, el Sportage también se apuntó a la moda con una hibridación suave de 48V aplicada a su motores diésel.

Hemos probado parte de su gama SUV híbrida en una in-

PRECIO DESDE 27.150 €	
EMISIONES DE CO ₂ : DESDE 29 HASTA 130 G/KM	
PRIMERAS IMPRESIONES	
NOS GUSTA	DEBE MEJORAR
Consumos más ajustados. Autonomía eléctrica del Niro PHEV. Versatilidad Sportage.	Maletero del Niro PHEV. Sportage 1.6 MHEV 115 CV sin opción 4x4 ni caja automática.

tenso jornada. Comenzamos con el Sportage. Su sistema híbrido ligero MHEV de 48V se asocia a las versiones diésel 1.6 CRDi con 115 y 136 CV –ya no se comercializa el bloque 2.0 CRDi–. Esta tecnología contempla una batería de iones de litio de 0,46 kWh, situada bajo el piso del malete-

ro, y un motor-alternador que está conectado al cigüeñal por medio de una correa. Si es necesario aporta 10 kW (13,8 CV) de potencia eléctrica, pero nunca mueve el vehículo por sí mismo. También es capaz de regenerar energía en las deceleraciones y al frenar para cargar la batería.

Con esto se consigue, además de un ahorro de combustible que ronda el 7 por ciento, ser más suave al iniciar la marcha y resolutivo al acelerar, por ejemplo. No son apreciaciones radicales, pero sí se notan.

Damos fe durante el contacto realizado con la versión 1.6 CRDi de 136 CV, con caja DCT de siete relaciones y tracción delantera. Confortable, bien insonorizado y ágil dinámicamente hablando, es fácil registrar consumos por debajo de los 5,5 litros por carretera –homóloga 5,8 de media–.

Más tarde nos pusimos al volante del Niro PHEV. Renovado recientemente con ligeros cambios estéticos y más equipamiento, mantiene tal cual su tecnología 'plug-in hy-



▲▲ Las versiones 'mild hybrid' del Sportage llevan asociado un sistema eléctrico de 48V.



▲▲ El Niro híbrido enchufable puede recorrer hasta 49 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica.



LA OFENSIVA DE KIA 15 electrificados en 2020

Antes de que concluya el año Kia dispondrá de un total de 15 modelos electrificados. Dejará de comercializarse el Optima PHEV, pero la tecnología híbrida enchufable se aplicará sobre el Xceed, el Ceed Tourer y el nuevo Sorento. También aumentará la oferta híbrida autorrecargable, que se aplicará sobre el Xceed, el Ceed Tourer, el Ceed, el ProCeed y el Sorento.

Uno de los más esperados será el Xceed híbrido enchufable, disponible desde mayo. Monta la misma tecnología que el Niro PHEV, es decir, un motor de gasolina 1.6 GDI de 105 CV y otro eléctrico de 44,5 kW (60,5 CV) que ofrecen una potencia conjunta 141 CV. La batería de iones de litio de 8,9 kWh permitirá circular hasta 49 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica.

Por su parte, la cuarta generación del Sorento llega con 'todo'. Estrena plataforma, es más espacioso y confortable, y contempla siete plazas en su interior. Ofrece un motor diésel de 2,2 litros y 202 CV asociado a una caja DCT de 8 relaciones, pero también dispone de una variante híbrida que combina un motor 1.6 T-GDI de gasolina y otro eléctrico de 44,2 kW (60 CV), rindiendo en conjunto 230 CV. La batería de iones de litio tiene una capacidad de 1,49 kWh, ligeramente menos que la del Niro híbrido. También llegará con una variante híbrida enchufable PHEV.

FICHA TÉCNICA

MOTOR TÉRMICO	SPORTA. MHEV 115	SPORTA. MHEV 136	SPO. MHEV 136 4X4	NIRO HEV	NIRO PHEV
Nº de cilindros	4, en línea				
Cilindrada (c.c)	1.598	1.598	1.598	1.580	1.580
Potencia máxima (CV/rpm)	115 / 4.000	136 / 4.000	136 / 4.000	105 / 5.700	105 / 5.700
Par máximo (mkg/rpm)	28,6 / 1.500-2.750	32,7 / 2.000-2.250	32,7 / 2.000-2.750	15,0 / 4.000	15,0 / 4.000
MOTOR ELÉCTRICO					
Potencia	10 kW (13,6 CV)	10 kW (13,6 CV)	10 kW (13,6 CV)	32 kW (43,5 CV)	44,5 kW (60,5 CV)
Par	n.d.	n.d.	n.d.	17,3	17,3
Potencia máxima total (CV/rpm)	115 / 4.000	136 / 4.000	136 / 4.000	141 / 5.700	141 / 5.700
Par máximo total (mkg/rpm)	28,6 / 1.500-2.750	32,7 / 2.000-2.250	32,7 / 2.000-2.250	27,0	27,0
Tracción	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 6 vel.	Man. 6v. o Aut. 7v.	Man. 6v. o Aut. 7v.	Automática, 6 vel.	Automática, 6 vel.
Frenos del./tra.	Discos vent./Discos				
Peso (kg)	1.609	1.609 (Aut. 1.627)	1.682 (Aut. 1.698)	1.490	1.594
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.485/1.855/1.635	4.485/1.855/1.635	4.485/1.855/1.635	4.355/1.805/1.535	4.355/1.805/1.535
Maletero (l)	439 - 1.496	439 - 1.496	439 - 1.496	410 - 1.408	324 - 1.322
Capacidad del depósito (l)	58	58	62	45	43
Tipo de batería	iones de litio	iones de litio	iones de litio	Polímeros de litio	Polímeros de litio
Capacidad de la batería	0,46 kWh	0,46 kWh	0,46 kWh	1,56 kWh	8,9 kWh
De 0 a 100 km/h (s)	11,8	11,2 (Aut. 11,8)	11,4 (Aut. 12,0)	11,5	10,8
Velocidad máx. (km/h)	175	180	180	164	172
Vel. máx. en eléctrico (km/h)	-	-	-	120	120
Consumo mixto (l/100 km)	5,5	5,8	6,5	4,8	1,4
Emisiones CO ₂ (g/km)	114	115 (Aut. 117)	127 (Aut. 130)	86	29
Alcance en eléctrico (km)	-	-	-	-	49
Tiempo de recarga	-	-	-	-	2 h y 15 minutos
Precios desde... (euros)	27.150	28.150	35.300	27.600	35.800

brid', que asocia un motor de gasolina 1.6 GDI de 105 CV a otro eléctrico de 60,5 CV, para una potencia combinada de 141 CV. A diferencia de algunos de sus rivales, el cambio automático es DCT con doble embrague y seis relaciones.

La batería de iones de 8,9 kWh le permite recorrer hasta 49 kilómetros de manera exclusivamente eléctrica, según la homologación WLTP. El Niro PHEV es tremendamente refinado en marcha. Presenta tres modos de conducción –eléctrico, híbrido y automático–, además de un programa Eco y otro Sport. En Eco las levas del cambio permiten gestionar la frenada regenerativa con tres intensidades diferentes, mientras que en Sport las levas sirven para gestionar las seis relaciones del cambio.

▲ A los actuales Niro HEV, Niro PHEV y Sportage mild-hybrid se sumarán nuevos modelos electrificados, un total de 15 antes de final de año.



49 KILOS ES LO QUE PESA MÁS EL SPIDER QUE EL COUPÉ, PERO SU RIGIDEZ ESTRUCTURAL NO SE RESIENTE. ES UN AUTÉNTICO BÓLIDO

De Woking al cielo

No todos los días tiene uno el privilegio de ponerse a los mandos de semejantes criaturas, auténticos deportivos reservados a economías solventes y manos experimentadas. Deportivos creados con exquisito mimo en sus instalaciones de Woking, y capaces de subirte a los cielos gracias a sus prestaciones, a su dinámica, a su sonido... Deportivos de los que, al menos una vez en la vida, todos los apasionados a los coches deberíamos disfrutar.



El techo se pone o se quita en 11 segundos. Su cuadro digital tiene una posición para circuito donde muestra lo imprescindible. Los pilares A y C son muy delgados y optimizan la visión desde el puesto de conducción.



Julián Garnacho | jgarnacho@motor16.com

El pasado jueves 27 de febrero abrió sus puertas en Barcelona el primer concesionario oficial de McLaren en España. Afortunados por poder conocer dónde venden, mantienen y reparan deportivos que superan de calle los 200.000 euros, es cierto que el plato fuerte de la jornada fue poder conducir algunas de las máquinas que la firma británica tiene en cartera.

Cada año pasan por mis manos cientos de coches, aunque reconozco que no todos los días tiene uno el privilegio de ponerse frente al volante de este tipo de automóviles, que muchos apasionados de las cuatro ruedas simplemente llaman 'sueños'.

Razón no les falta, ni mucho menos, unos sueños solo accesibles para una mayoría mediante un Euromillón y que denotan ser especiales con solo abrir su puerta. No lo hacen como el 99 por ciento de los coches que conocemos, sino con una coreografía que imita el movimiento de las alas de una mariposa. Eso te hace sentir especial. Sentir que un McLaren no es un deportivo 'del montón'.

Aunque hablemos del GT, su modelo de acceso, éste ya usa esa cinemática para sus puertas, y acomodarte en su habitáculo, exclusivo para dos, es un verdadero juego

de niños. Pero es cierto que no sobra el espacio, sobre todo en la zona de los pies, pues para centrar las masas –tiene un reparto del 42,5 por ciento delante y el 57,5 detrás– se adelanta su puesto de conducción y el paso de rueda invade un tacto el habitáculo.

Tras aclimatarnos a sus mandos –las palancas tras el volante son obras de arte–, a su pantalla central de 7 pulgadas y a los demás botones ponemos en marcha su M840TE, un bloque colocado en posición central que se combina con un cambio de doble embrague y 7 velocidades.

Sorprende el confort de marcha que transmite, su excelente visibilidad, el agrado de su motor... No en vano este GT es tan bueno en el día a día como en la pista más salvaje. Debes hacerte, eso sí, con sus más de dos metros de anchura, sobre todo en ciudad, donde incluso trabaja su función Start/Stop.

Pero es en carretera abierta donde el McLaren GT muestra sus encantos. El motor es una verdadera maravilla y ofrece tres programas para personalizar la entrega de potencia, y otros tres para regular su chasis. Es como llevar a tu jefe de pista de acompañante.

Los kilómetros no cansan, y cuando aparecen las curvas se las devora como si de un picante compacto se tra-

FICHA TÉCNICA

McLAREN	GT	720S SPIDER
Disposición	Central, longitudinal	Central, longitudinal
Nº de cilindros	8 en V, a 90º	8 en V, a 90º
Cilindrada (c.c.)	3.994	3.994
Potencia máxima/rpm	620 CV / 7.500	720 CV / 7.500
Par máximo/rpm	64,3 mkg / 5.500-6.500	78,5 mkg / 5.500
Tracción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	SSG, 7 velocidades	SSG, 7 velocidades
Frenos del./tras.	Dv. 367 mm/Dv. 354 mm	Dv. 390 mm/Dv. 380 mm
Neumáticos del.-tras.	225/35 R20-295/30 R21	245/35 R19-305/30 R20
Peso (kg)	1.530	1.468
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.683 / 2.095 / 1.213	4.543 / 2.059 / 1.194
Volumen maletero (l)	150 + 420	150 + 58
Capacidad depósito (l)	72	72
De 0 a 100 km/h (s)	3,2	2,9
Velocidad máxima (km/h)	326	341
Consumo mixto (l/100 km)	11,9	12,2
Emissiones CO ₂ (g/km)	270	276
Precios desde... (euros)	228.000	328.500

228.000 EUROS ES EL PRECIO DE PARTIDA EN ESPAÑA DE ESTE GT, UN SUPERDEPORTIVO TAN CONFORTABLE COMO PRESTACIONAL



DESDE 1963
Del F1 al Speedtail

Desde Nueva Zelanda llega a Reino Unido Bruce McLaren en 1958 para competir contra los más ilustres pilotos de la época. McLaren se labra un brillante palmarés en competición —gana carreras de Fórmula 1, las 24 Horas de Le Mans...—, pero su objetivo culmina cuando en 1963 funda en un modesto taller cerca de Londres la compañía McLaren Motor Racing, encargada de fabricar coches de competición. En su afán por ser el mejor, en 1981 se adelantó a

sus rivales creando el primer chasis de Fórmula 1 fabricado en fibra de carbono. En 1992 esta tecnología la lleva a un coche de calle, pues el legendario McLaren F1, un bólido adelantado a su tiempo por el que hoy día se pagan auténticas barbaridades, utilizaba un chasis de carbono, material ahora extendido a todas las máquinas que salen desde sus artesanales talleres de Woking, donde pueden producir un máximo de 6.000 coches al año.



◀ El legendario F1 fue el primer coche de calle con chasis de carbono. Se fabricaron 106 unidades, como las que McLaren hará de su impresionante Speedtail.



▲ En el GT sorprende su confort de marcha —hay tres programas para la suspensión—. Se puede personalizar hasta su último rincón, y sus dos maleteros —delante y detrás— ofrecen 150 y 420 litros.

techo eléctrico, que se pone y quita en 11 segundos hasta los 50 km/h, apenas añade 49 kilos respecto al Coupé. Y es que para McLaren el peso

es el enemigo público número uno; tanto, que esta máquina pesa 25 kilos menos que un Focus 2.0 EcoBlue 150 CV. Para que te hagas una idea,



▲ El equipo de frenos carbono-carbón es opcional en el GT, pero si no se va a usar en circuito, con el de acero basta. Semejante criatura alcanza 200 km/h en 9,0 segundos, y no para hasta los 326 km/h.



tase. Ahora bien, el de Woking sale 'volando' de ellas en cuanto das gas. Y es que tras tu espalda llevas nada menos que 620 caballos, que pueden ser lo más dóciles que imagines, pero también un auténtico ciclón. Es decir, que puede pasar de comfortable GT a bólido de carreras.

Pero para bólido, su hermano mayor, el 720S Spider. Semejante criatura son ya palabras mayores, sólo apto pa-

ra manos experimentadas y corazones a prueba de bombas. Lo reconozco: no había conducido algo con cuatro ruedas que corriera tanto. Y que corriera tan bien. No en vano hemos dado el salto a la gama Super Series de McLaren. Y eso ya es jugar en otra categoría.

Fabricado a partir de un chasis de carbono, su rigidez estructural es simplemente brutal, además de que su

▼ El chasis Monocage II es la piedra angular de todo McLaren. Se construye en fibra de carbono para ahorrar hasta el último gramo.



en 7,9 segundos alcanza 200 km/h, en 22,4 segundos... los 300 km/h. Y en 117 metros, su equipo de frenos carbono-carbón —como no podía ser de otra manera, de serie— lo detienen desde 200 km/h.

En marcha es auténtica di-

namita. Empuja hasta tatuar en la espalda los bordados de sus asientos, y todo acompañado de una banda sonora de otra galaxia. Su facilidad para ganar velocidad no parece de este mundo, y no estarían de más unos ejercicios de

autocontrol antes de subirse a este superdeportivo.

Todo lo hace perfecto, y el ritmo al que puedes circular es más propio de un circuito. Sin duda, donde más disfrutarías de esta criatura.

Sin embargo no es incó-

modo —hay tres 'set up' para la suspensión—, aunque el tacto de freno es de los de tirarte encima para detenerlo.

Pero ya te digo que por ese nimio detalle yo no descartaría tener uno en la puerta de casa.

EN 2022 EL OPEL ASTRA SE RENOVARÁ POR COMPLETO Y TENDRÁ VERSIÓN HÍBRIDA PLUG-IN



Eficiente ante todo

Antes de 2024, todos los Opel que lleguen al mercado tendrán una versión electrificada. Cuatro llegarán este año, otros cuatro en 2021... Pero los motores de gasolina y diésel de Opel no se van a dejar en la estacada ya que todavía tienen mucho que decir.

Andrés Mas | amas@motor16.com

El Opel Astra será renovado por completo en 2022, y entonces también tendrá su versión electrificada; sin embargo, ahora el compacto de Opel recibe una profunda actualización mecánica buscando ante todo la eficiencia máxima, con emisiones de CO₂ hasta un 21 por ciento más bajas. Una aerodinámica líder en su segmento –ver cuadro– y los nuevos motores turbo de aluminio y tres cilindros, tanto en diésel como en gasolina, son los artífices de todo. En concreto, la tercera generación de tricilíndricos de origen General Motors, construidos

en México y que por lo tanto no pertenecen a PSA, cuya gama mecánica, nos cuentan, habría sido difícil y cara de implementar en este modelo.

A nivel técnico, un eje de equilibrado en el bloque compensa las vibraciones. La fricción interna en los motores es mínima y todos cumplen con la futura normativa Euro 6d. Los motores de gasolina cuentan con distribución variable y son hasta 6 kilos más ligeros que los anteriores. Además de estar todos ellos equipados con Filtro de Partículas de Gasolina. Y no solo eso, la integración del colector de escape refrigerado por agua en la culata contribuye al calen-

tamiento rápido del motor, lo que reduce las emisiones tras el arranque en frío.

Con potencias de 110, 130 y 145 CV, y un par máximo de entre 195 y 236 Nm, estas mecánicas de gasolina logran un buen equilibrio entre rendimiento y eficiencia con consumos medios comunes a los tres motores 1.2, de 5,2 l/100 km en ciclo WLTP. La toma de contacto se realiza primero con el Astra 1.4 Turbo, también con tres cilindros, 145 CV, y disponible exclusivamente con la transmisión automática por variador continuo.

Y este cambio nos ha gustado, ya que elimina parte del resbalamiento tan antipático que suele detectarse en los CVT. Lástima que carezca de levas de cambio en el volante. Además hemos detectado que en D apenas ofrece retención, y que en carreteras reviradas el co-

che negocia las curvas demasiado suelto. Por eso en estos casos lo más recomendable es mover la palanca hacia la izquierda al modo secuencial, de manera que con siete marchas simuladas se obtiene una mayor sensación de reducción y control. En el recorrido efectuado sin exprimir la mecánica y respetando los límites de velocidad el consumo ha oscilado entre los 6,8 y 7,1 l/100 km con dos personas y su equipaje, una cifra algo alta que será más fácil rebajar

► El motor 1.2 de tres cilindros está disponible con tres niveles de potencia: 110, 130 y 145 caballos. El rendimiento está muy conseguido, aunque el típico sonido a tricilíndrico está presente.



▲ El chasis Sport incluye suspensión más firme y un eje trasero con timonería de Watt, un esquema sofisticado que no llevan los demás.



◀ El cambio CVT asociado al motor 1.4 de 145 CV es la mejor transmisión automática de variador que hemos probado.

con una velocidad mantenida por autopista o autovía. El motor de tres cilindros y 145 CV tiene par y potencia suficiente para ofrecer un rendimiento sobresaliente, aunque no han conseguido evitar del todo el típico sonido a motor de tres cilindros, pero sí las vibraciones. En cualquier caso será el de gasolina 1.2 Turbo de 110 CV el de mayor volumen de ventas, mientras que el de 130 CV, que emite un 21% menos de CO₂ que su prede-



cesor, nos ha gustado especialmente por su equilibrio y refinamiento. Opel también ha apostado por motores diésel 1.5 de tres cilindros construidos en aleación ligera, con

AERODINÁMICA Clave para reducir consumos

En 1990 Opel daba la sorpresa con el Calibra, un coupé que anunciaba un coeficiente aerodinámico C_x de 0,26, el mejor dato entre los modelos de producción y que le mantendría como 'líder' durante 10 años. La tecnología ha avanzado mucho, pero aún así sorprende que el nuevo Opel Astra, incluso en versión Sports Tourer, iguale ese magnífico valor. Y es que los ingenieros de Opel han recurrido al túnel de viento de la Universidad de Stuttgart para optimizar el índice C_x del Astra. Y se han centrado en carenar los bajos del coche, las ruedas, los pasos de rueda y, además, diseñar una parrilla delantera activa.



◀ El Astra estrena dos acabados: GS Line y Elegance. Y una nueva cámara frontal. Pero lo mejor son sus faros IntelliLuxLED.

sumo medio mínimo de 4,4 l/100 km en ciclo WLTP.

El chasis del Astra, que ya le permitía moverse con gran agilidad y nobleza, se ha afinado aún más. El nuevo tarado de sus amortiguadores aumenta el confort, y el chasis Sport opcional –unos 200 euros de coste– añade amortiguadores más firmes, una dirección más directa y una suspensión trasera con timonería de Watt que no es de serie ni siquiera en las versiones más potentes. El Astra probado en esta segunda toma de contacto también llevaba ese chasis Sport, y lo cierto es que nos reafirmamos en lo dicho en su día de que logra más aplomo y mejores trazadas sin perjudicar excesivamente la comodidad... en asfalto liso y uniforme. Y es que algunas de las carreteras que usamos esta vez no tenían un piso tan bien asfaltado y sí apreciamos más firmeza y sequedad, lo que termina pasando factura con el paso de los kilómetros.

Los precios parten de los 18.050 euros para el Astra compacto y desde los 18.950 para el Sports Tourer.

PRECIO DESDE **18.050 €**

EMISIONES DE CO₂ DESDE: **94 G/KM (NEDC)**

PRIMERAS IMPRESIONES

NOS GUSTA

Rendimiento de los motores. Cambio CVT sin el resbalamiento habitual. Calidad general. Precio.

DEBE MEJORAR

Cambio automático CVT sin levas. Motores algo ásperos. Consumo muy sensible al uso.

FICHA TÉCNICA

MOTOR	1.2 110 CV	1.2 130 CV	1.2 145 CV	1.4 145 CV CVT	1.5 D 105 CV	1.5 D 122 CV
Disposición	Delant. transversal					
Nº de cilindros	3, en línea					
Cilindrada (c.c.)	1199	1199	1199	1342	1496	1496
Potencia máxima/rpm	110 / 4.500	130 / 5.500	145 / 5.500	145 / 5.000-6.000	105 / 3.250	122 / 3.500
Par máximo/rpm	19,9 / 2.000-3.500	23,0 / 2.000-3.500	23,0 / 2.000-3.500	24,1 / 1.500-3.500	26,5 / 1.500-2.500	30,6 / 1.750-2.500
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.	Manual de 6 vel.	Aut. CVT 7 vel.	Manual de 6 vel.	Man. 6 vel./Aut. 9 vel.
Frenos del./tras.	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Disco vent. / Discos	Disco vent. / Discos
Neumáticos	205/55 R16					
Peso (kg)	1.280	1.280	1.280	1.345	1.371	1.371
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.370 / 1.809 / 1.485	4.370 / 1.809 / 1.485	4.370 / 1.809 / 1.485	4.370 / 1.809 / 1.485	4.370 / 1.809 / 1.485	4.370 / 1.809 / 1.485
Volumen maletero (l)	370-1.210	370-1.210	370-1.210	370-1.210	370-1.210	370-1.210
Capacidad depósito (l)	48	48	48	48	48	48
De 0 a 100 km/h (s)	10,4	9,9	9,4	9,6	10,6	10,2 (Aut: 10,6)
Velocidad máx. (km/h)	200	215	220	210	200	210 (Aut: 205)
Consumo mixto (l/100 km)	4,3 (5,2 WLTP)	4,3 (5,2 WLTP)	4,3 (5,2 WLTP)	4,9 (5,8 WLTP)	3,6 (4,4 WLTP)	3,6/4,6 (4,3/5,2 WLTP)
Emisiones CO ₂ (g/km)	99 (119 WLTP)	99 (119 WLTP)	99 (119 WLTP)	112 (133 WLTP)	120 (138 WLTP)	94/120 (119/138 WLTP)
Precios desde... (euros)	18.050	19.600	24.100	25.600	19.000	19.950/25.350

Te envenena...

La verdad es que un eléctrico potente acelera que asusta y marca tiempos de Fórmula 1 sin despeinarse, rodeado de un silencio sepulcral. Pero si me dan a elegir entre un cohete mudo y otro que te hace vibrar en el asiento, prefiero este último sin dudarlo. El RS 4 es un portento mecánico que esconde varios coches en uno. Y su aceleración y sonido te envenenan desde el minuto uno.



▲ Los discos de freno cerámicos cuestan la friolera de casi 9.000 euros, y sólo se aplican a las ruedas delanteras. Mientras que el escape deportivo RS cuesta 1.640 euros.



LA CLAVE

amas@motor16.com

Entre tanto modelo electrificado da gusto probar fieras de gasolina del nivel de este Audi RS 4 Avant analizado. Claro que hay que tener una cuenta bien saneada porque barato no es y gastar, gasta. Sin embargo, es de esos coches con los que decides tomar siempre el camino más largo. Y nunca te va a decepcionar.

LAS CIFRAS (DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)

MOTOR	2.9 TFSI
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros/válvulas	6, en V / 24
Sistema Stop/Start	Sí
Cilindrada (c.c.)	2.894
Alimentación	Inyección directa, turbo de geometría variable e intercooler
Potencia máxima/rpm	450 CV / 5.700-6.700
Par máximo/rpm	61,2 mkg / 1.900-5.000

TRANSMISIÓN	
Tracción	A las 4 ruedas
Caja de cambios	Aut. Tiptronic de 8 velocidades
Desarrollo final (cada 1.000 rpm)	60,1 km/h

DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	Cremallera, eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,5
Diámetro de giro (m)	11,7
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventil. / Discos ventil.

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

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

RUEDAS	
Neumáticos	275/30 R20
Marca	Pirelli

CARROCERÍA	
Peso en orden de marcha (kg)	1.820
Largo/Ancho/Alto (mm)	4.782 / 1.866 / 1.438
Capacidad del maletero (l)	495
Capacidad del depósito (l)	58

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	250 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	12,1
De 0 a 50 km/h	1,6
De 0 a 100 km/h (oficial)	4,1 (4,1)
Recorriendo (metros)	65

RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	11,4
1.000 m desde 40 km/h en D	21,6
De 80 a 120 km/h en D	2,5
Recorriendo (metros)	75
Error de velocímetro a 100 km/h	+ 2%

CONSUMOS

EN CIUDAD		l/100 km
A 22,1 km/h de promedio		15,9
EN CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo		9,5
En conducción dinámica		22,3
EN AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo		10,3
A 140 km/h de cruceo		12,7
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)		11,8
AUTONOMÍA MEDIA		
Kilómetros recorridos		490
CONSUMOS OFICIALES WLTP		
Ciclo urbano		14,2
Ciclo extraurbano		8,3
Ciclo mixto		9,8

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

Hasta que han ido llegando al mercado coches eléctricos de más de 200 caballos, esas aceleraciones desde parado o maniobras de adelantamiento que te dejan sin aliento, te

pegan contra el respaldo del asiento y dibujan una amplia sonrisa en tu cara mientras el estómago se te encoge, estaban reservadas exclusivamente a superdeportivos como este Audi RS 4 Avant que hoy probamos. Pero a pesar de los que han llegado, y sa-

biendo de antemano todos los que llegarán a partir de ahora, lo que está claro es que ninguno de esos deportivos alimentados por cable y necesitados de un enchufe para moverse en silencio te dejarán los recuerdos, las sensaciones o las emociones que transmite

un deportivo de gasolina de 450 caballos. Un pura raza que suena a gloria –sobre todo si pagas los 1.640 euros del escape deportivo– a medida que avanza como una exhalación parando el crono en 4,1 segundos al alcanzar los 100 km/h desde parado.

El motor V6 Biturbo del Audi RS 4 sube de vueltas bramando como un descosido hasta las 7.000 rpm, y la sensación, difícil de transmitir si no se ha experimentado antes, es la de ir a lomos de un cohete pero con imponentes baquets de piel y con un panorama frontal, en cuanto a instrumentación se refiere, similar al que puede visualizar desde su puesto de mando el piloto de un avión de combate. Con estos argumentos recorreremos los primeros metros a bordo de esta fiera camuflada de familiar. Y no es un detalle baladí, ya que justo esa

carrocería asociada a un uso familiar y a un espacio especialmente generoso es la que convierte a este Audi en un genio multidisciplinar que gana enteros desde el momento en que te das cuenta de que vale para casi todo. Tracción total, un maletero de casi 500 litros ampliables, 450 caballos de potencia, prestaciones descomunales, calidad de la buena... y una conducción que no plantea ni una sola pega si de lo que se trata es de ir callejeando o soportando un atasco en territorio urbano. Y como muestra de esto último, un botón: en modo Comfort, y

PRECIO	99.910 €	NUESTRA VALORACIÓN	
EMISIONES DE CO₂: 211 G/KM (NEDC)	NUESTRAS ESTRELLAS		NOS GUSTA
	COMPORTAMIENTO	*****	Calidad. Comportamiento. Versatilidad. Rendimiento del motor. Sonido. Posibilidad de uso diario. Modo RS más accesible.
	ACABADO	*****	
	PRESTACIONES	*****	
	CONFORT	*****	
	SEGURIDAD	*****	
CONSUMO	*****		
PRECIO	*****	DEBE MEJORAR	
		Detalles de equipamiento. Sensores de mantenimiento de carril demasiado sensibles. Frenos cerámicos solo delanteros y muy caros.	





DYNAMIC RIDE CONTROL LA SUSPENSIÓN REGULABLE DEL RS 4 AVANT PERMITE UNA UTILIZACIÓN DIARIA CÓMODA Y RELAJANTE, Y UN AGARRE EXCEPCIONAL EN CURVA CUANDO SE NECESITA TODO EN SU SITIO COMO EN TODOS LOS AUDI, LOS MANDOS ESTÁN DONDE SE BUSCAN. EL VOLANTE ES DE TEJIDO ALCÁNTARA



▲▼ El cambio automático es un Tiptronic de 8 marchas que cuenta con modo Sport y levas en el volante. El Audi Virtual Cockpit Plus es de serie, y su información es brutal.



▲► El maletero de 495 litros, con formas muy regulares, es suficiente para todo el equipaje de la familia. Y parte del secreto de la versatilidad de un deportivo de raza.



pisando con suavidad el acelerador desde parado, el cambio Tiptronic de convertidor de par es capaz de engranar marchas una detrás de otra hasta sexta en menos de 75 metros. Y cuenta incluso con el sistema Stop/Start para reducir el consumo en esas condiciones inhumanas, sobre el papel, para un deportivo con pedigrí como es el RS 4 Avant. En cambio, por lo que hay que pagar es por el sistema Dynamic Ride Control, una suspensión regulable muy recomendada para lograr ese uso combinado que tanto se va a valorar, aunque la broma cueste 2.665 euros, a sumar a un precio final de casi seis cifras del que más tarde hablaremos.

El RS 4 Avant recién llegado al mercado adopta un lenguaje visual revisado y un nuevo sistema operativo MMI touch que ahora incorpora pantallas específicas RS. Y ya que hablamos de esas míticas siglas, hay que destacar que en el nuevo modelo el conductor puede activar los modos RS1 y RS2 del Audi Drive Select directamente a través del nuevo botón 'RS Mode' del volante multifunción, que a su vez selecciona las pantallas específicas para esos modos deportivos. El RS1 activa el programa deportivo cogiendo el nuevo atajo y evitando seguir el proceso tradicional, algo más lento. Pero si por expe-



▲ Pocas faltas se le pueden sacar a un interior impecable en cuanto a calidad y sujeción de los asientos. Eso sí, el túnel central es muy grande.

riencia, condiciones o ganas nos venimos arriba, podemos incluso seleccionar desde el volante el modo RS2 perso-

nalizable, que hace lo mismo que el RS1 pero a medida, sumándole además la desconexión de ayudas como el

Control Electrónico de Estabilidad. Ni que decir tiene que en ese modo conviene medir a conciencia la presión sobre

el acelerador, aunque es cierto que con la tracción total dotada de diferencial mecánico central, con un buen calzado

—como lo estaba nuestra unidad— y con esa suspensión opcional, y acompañado todo de unos discos cerámicos delanteros que son eficaces a más no poder —opción de casi 9.000 euros—, se logra que conducir el RS 4 Avant a ritmo algo más que alegre sea relativamente sencillo, pero sobre todo absolutamente eficaz y seguro. Y han aumentado de tamaño en el volante las levas de cambio, que ayudan a que la experiencia RS se consolide y convenga a un conductor entregado desde el minuto uno y al que poco hay que convencer de nada.

Ni siquiera habrá que persuadirle de pagar esta joya, aunque la eterna pregunta

siempre planea cuando probamos un coche que se sale de la norma. Y en este caso el Audi RS 4 Avant se destaca por combinar con una magia y un arte especiales, aspectos tan dispares como la máxima deportividad con la practicidad propia de un familiar. Pero... ¿merece le pena gastarse 100.000 euros en un coche por muy bueno que sea? Y visto lo visto la respuesta es afirmativa, independientemente de que el cliente de este tipo de coches sabe lo que quiere, sabe lo que cuesta, sabe lo que gasta y no le importa, dispone del dinero y difícilmente se le va a quitar la idea de la cabeza hasta que no lo guarde en su garaje.

SUS RIVALES



ALFA ROMEO GIULIA 2.9T V6 QUADRIFOGLIO

El Giulia no cuenta con una carrocería familiar, por lo que pierde algo de versatilidad. Pero es el que ofrece mejores prestaciones con un diseño muy conseguido.

Precio	93.200 €
Potencia	510 CV
Consumo	9,0 l/100km
0 a 100 km/h	3,9 seg.



BMW M340i XDRIVE TOURING

El Serie 3 Touring más potente es este M340i de tracción total y 374 CV, que se sitúa como el más barato pero también el más lento del grupo. Es el que menos consume.

Precio	73.200 €
Potencia	374 CV
Consumo	8,2 l/100km
0 a 100 km/h	4,5 seg.



MERCEDES-BENZ AMG C 63 ESTATE

Con mayor potencia que el Audi, el C 63 AMG Estate acelera sin embargo más lentamente y gasta bastante más. Además de costar bastante más dinero.

Precio	102.500 €
Potencia	476 CV
Consumo	11,1 l/100km
0 a 100 km/h	4,2 seg.

Ahora es divertido

El nuevo sistema híbrido con motor 2.0 y 184 CV de potencia total le viene de maravilla a un modelo que pedía a gritos mayores prestaciones en carretera. Ahora resulta más prestacional y divertido; tanto, que deja en 'cuadro' a la variante 1.8 de 122 CV, y firmando casi el mismo consumo. Las mejoras en el chasis y en el equipamiento completan su mayor atractivo.

Gregorio Arroyo | garroyo@motor16.com
Fotos: Alvaro Gª Martins

El Toyota C-HR cayó de pie desde que llegó al mercado. Su atrevido y particular diseño SUV-deportivo conectó desde el inicio con una buena parte del público. De ahí su tirón de ventas. Sin embargo, muchos reclamaban algo más de 'chicha' bajo el capó, para que

diseño y rendimiento fueran más de la mano.

Y en ese escenario llega nuestro protagonista, para los que buscan algo más de diversión al volante de la que brinda la variante de 122 CV. Y como las comparaciones son odiosas, pues eso.

La versión 180H supera en prácticamente tres segundos a la variante de acceso en el

paso de 0 a 100 km/h y casi en cuatro en recorrer mil metros desde parado. También es mucho más solvente a la hora de adelantar, donde necesita 5,5 segundos para recuperar de 80 a 120 km/h -8,3 en el 120H- y lo hace en 155 metros, por los 236 del más modesto. Y esos nuevos bríos se traducen en un incremento de precio de 1.800 euros

a igualdad de equipamiento. Por cierto, el consumo de ambas versiones es prácticamente idéntico en la calle.

El C-HR más solvente ofrece 184 CV de potencia conjunta. Lo logra al incorporar un nuevo bloque de gasolina de dos litros, capaz de combinar inyección directa e indirecta y presumir de una eficiencia térmica del 41 por ciento, lo más

en un propulsor de gasolina de serie. Arroja 152 CV.

También se ha reforzado el aporte eléctrico, con un motor que rinde 80 kW -equivalente a 109 CV- y que permite al vehículo circular de manera exclusivamente eléctrica has-

LA CLAVE



garroyo@motor16.com

Confieso que con el paso de los días me ha ido conquistando por su agradable tacto general, ideal en ciudad y sus alrededores. Ahora resulta solvente y más divertido en carretera, y hasta el cambio CVT parece otro. Además, si te lo tomas con calma los consumos acompañan. Los descuentos dulcifican su precio de salida.

PRECIO	35.900 €
EMISIONES DE CO₂:	92 G/KM (NEDC)
NUESTRA VALORACIÓN	
NOS GUSTA	
+	Suavidad, refinamiento y consumo en conducción sosegada. Prestaciones muy mejoradas. Equipamiento de serie en seguridad. Etiqueta ECO. Descuento.
DEBE MEJORAR	
-	Error excesivo del velocímetro. Consumo, tacto del cambio CVT y sonoridad a alta velocidad. Acceso a las plazas traseras. Maletero menos capaz.
NUESTRAS ESTRELLAS	
COMPORTAMIENTO	*****
ACABADO	*****
PRESTACIONES	*****
CONFORT	*****
SEGURIDAD	*****
CONSUMO	*****
PRECIO	*****

LAS CIFRAS <small>(DATOS OBTENIDOS EN CIRCUITO CERRADO)</small>	
MOTOR	2.0 HYBRID
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros/valvulas	4, en línea
Cilindrada (cc.)	1.987
Alimentación	Inyección directa e indirecta D-4S y admisión variable VVT-i dual
Potencia máxima/rpm	152 CV / 6.000
Par máximo/rpm	19,4 mkg / 4.400-5.200
MOTOR ELÉCTRICO	
Potencia máxima/rpm	80 kW (109 CV)
Par máximo/rpm	20,6 mkg
Autonomía máx. modo eléctrico	1,5 kilómetros (aprox.)
BATERIA	
Tipo - Capacidad	Níquel e hidruro metálico - n.d.
SISTEMA HÍBRIDO	
Potencia conjunta / rpm	184 CV / 6.000
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Automática CVT, 6 vel. prefijadas
DIRECCIÓN Y FRENOS	
Sistema	De cremallera, con asistencia eléctrica
Vueltas de volante (entre topes)	2,76
Diámetro de giro (m)	11,0
Frenos. Sistema (Del./Tras.)	Discos ventilados / Discos
SUSPENSIÓN	
Delantero: Independiente, de tipo McPherson, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora de 26,5 milímetros	
Trasero: Independiente, de doble triángulo, con muelles, amortiguadores y barra estabilizadora de 24,2 milímetros	
RUEDAS	
Neumáticos - Llantas	225/50 R18 - 8,0x18"
PESOS Y CAPACIDADES	
En orden de marcha (kg)	1.600
Longitud/Anchura/Altura (mm)	4.395 / 1.795 / 1.555
Capacidad maletero - depósito (l)	358 - 43
PRESTACIONES	
VELOCIDAD MÁXIMA	180 KM/H
ACELERACIÓN (en segundos)	
400 m salida parada	16,1
De 0 a 50 km/h	3,0
De 0 a 100 km/h (oficial)	8,3 (8,2)
Recorriendo (metros)	136
RECUPERACIÓN (en segundos)	
400 m desde 40 km/h en D	14,0
1.000 m desde 40 km/h en D	27,1
De 80 a 120 km/h en D	5,5
Recorriendo (metros)	155
Error del velocímetro a 100 km/h	+ 5%
FRENADAS (en metros)	
A 60 km/h / A 90 km/h / A 120 km/h	13,5 / 36,6 / 54,0
CONSUMOS	
	l/100 km
EN CIUDAD	
A 24,5 km/h de promedio	5,5
EN CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,5
En conducción dinámica	11,8
EN AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	6,5
A 140 km/h de cruceo	8,3
Consumo medio (Porcentaje de uso 30% urbano; 50% autovía; 20% carretera)	5,8
AUTONOMÍA MEDIA	
Kilómetros recorridos	741
CONSUMOS OFICIALES	
Ciclo urbano / extraurbano (NEDC)	3,7 / 4,2
Ciclo mixto (NEDC)	4,0
Combinado (WLTP)	5,3





◀ El maletero cubica 358 litros, un volumen no demasiado generoso con respecto a sus rivales. Pierde 19 litros porque bajo el piso se instala la batería auxiliar de 12V, que no cabe bajo el capó delantero debido al mayor cubicaje del motor.



▶ Las butacas delanteras son muy confortables, y debajo de las traseras se ubica la batería principal –de níquel e hidruro–, que se refrigera con el aire del habitáculo. No obstante, la caída del techo incomoda un tanto el acceso detrás, y la escasa superficie acristalada resta visibilidad.



▶ El cambio automático CVT de variador continuo resulta algo más agradable en esta versión. Presenta seis relaciones en su mapa de actuación, pero resultan un tanto artificiales.



MÁS DEPORTIVO SU MAYOR POTENCIA Y UN CHASIS DE REGLAJES MÁS FIRMES REPERCUTEN EN UNA CONDUCCIÓN MÁS DIVERTIDA Y PASIONAL

INTERIOR OPTIMIZADO SE REMATA CON UNA BUENA CALIDAD Y LA PRESENTACIÓN RESULTA ATRACTIVA. SE HA MEJORADO LA CONECTIVIDAD AL INTEGRAR APPLE CARPLAY Y ANDROID AUTO



▶ Desde la pantalla central de 8 pulgadas se puede seguir el historial de consumos u observar el funcionamiento, en tiempo real, del sistema híbrido: motor de gasolina y eléctrico, batería...

ta los 120 km/h. Para llegar hasta ahí necesita, no obstante, del trabajo del térmico.

No hay cambios en la tradicional transmisión automática E-CVT ni en la batería que alimenta el sistema eléctrico, de hidruro de níquel y situada bajo el asiento trasero. Curiosamente, el 120H sí monta desde ahora una más ligera y avanzada de iones de litio. OK, nosotros tampoco lo entendemos...

CAMBIO CVT » Parece más agradable

Con más potencial y mejores prestaciones, el C-HR parece otro coche. No hay diferencias en cuanto a refina-

miento y suavidad de marcha a baja velocidad o en tráfico urbano. Ahí lo borda, como el 120H.

La gran diferencia es a la hora de salir a carretera y exigirle. No es que corra más; lo mejor es que se amortigua en parte ese desagradable efecto que produce el cambio de variador continuo cuando se le exige, siendo mucho más apetecible y silencioso al hundir el pie en el acelerador.

Dispone de una función 'secuencial' con seis relaciones prefijadas en su mapa de actuación y un programa deportivo, pero todo resulta un tanto artificial. Si aceleramos sin piedad, los decibelios regresarán de inmediato al ha-

bitáculo. Pero es más eficiente su tarea a la hora de afrontar descensos y al reducir, ya que goza de cierta retención.

Es cierto que ya no hace falta pisar con tanta fuerza el acelerador porque su rendimiento es muy progresivo;



▶ Los cambios estéticos le dan un aspecto más deportivo, con detalles como el alerón o los nuevos grupos ópticos, con intermitentes dinámicos.

tanto, que corre sin que apenas nos demos cuenta. Y presenta mejoras en el chasis, con unos amortiguadores más fir-

mes que sujetan mejor la carrocería. De hecho, apenas balancea y su comportamiento es bastante neutro, a pesar

de que la dirección no es muy directa, aunque sí comunicativa. También nos ha convenido por la contundencia de sus frenadas, aunque el tacto del pedal no es lo mejor del C-HR.

Como es habitual en Toyota presenta un modo EV que nos permitirá rodar poco más de un kilómetro de manera exclusivamente eléctrica si la batería está llena –se carga por efecto de la frenada regenerativa–. Eso nos permitirá acceder a garajes sin humos de por medio, pero poco más.

¿Y el consumo? Pues lo esperado, atractivo a baja velocidad y ya no tanto a ritmo alto, donde el sistema eléctrico pierde protagonismo. Y un

dato a destacar: de los 1.256 kilómetros de prueba, 270 los cubrimos en modo 'cero emisiones', y un 41 por ciento del tiempo rodamos de esa manera. Meritorio, pues se incluye la medición de prestaciones del centro técnico y la evaluación en la pista de 'handling'.

Por último, destacar su generosa dotación de seguridad, con el Toyota Safety Sense de serie, que contempla asistente precolisión, frenada de emergencia, control de cruce-ro adaptativo, alerta de cambio de carril, luces de carretera inteligentes y reconocimiento de señales. Y todo 'endulzado' con un suculento descuento de 5.910 euros que deja ahora la factura final en 29.990.

▶ SUS RIVALES



KIA NIRO 1.6 HEV CONCEPT 141 CV DCT

Por precio y consumo no tiene rival. Es la opción más 'generalista', muy equilibrada, menos potente y con cambio de doble embrague, que es el que más nos gusta.

Precio	27.800 €
Maletero	410 l.
Consumo	4,8 l/100km
0 a 100 km/h	11,5 seg.



LEXUS UX 250h 4x2 ECO 184 CV

Se remata con mucha calidad, es algo más grande y cuesta 3.200 euros más que el C-HR, que porta idéntica tecnología híbrida. Pero su maletero es pequeño.

Precio	34.300 €
Maletero	320 l.
Consumo	5,3 l/100km
0 a 100 km/h	8,5 seg.



MAZDA CX-30 SKYACTIV-X 180 CV AT EVOLUTION

No es híbrido puro, pero su sistema 'mild hybrid' de 24V y su potencia le convierten en rival. El motor es avanzado y muy agradable, pero no parece que tenga 180 CV.

Precio	34.425 €
Maletero	430 l.
Consumo	6,5 l/100km
0 a 100 km/h	8,8 seg.



LA INVERSIÓN DEL SECTOR LLEGARÍA A LOS 54.000 MILLONES DE EUROS EN LOS PRÓXIMOS DIEZ AÑOS

La automoción presenta al Gobierno su plan de futuro

El presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones, Anfac, José Vicente de los Mozos, y la Junta Directiva de la entidad presentaron en La Moncloa su plan 'Automoción 2020-40 - Liderando la movilidad sostenible', una hoja de ruta que detalla las medidas a tomar para que el sector de la automoción aborde la necesaria transformación en la que está inmerso y siga siendo a su vez generador de riqueza, un reto que pasa por involucrar a todos los agentes implicados en el futuro de la movilidad. A la reunión asistieron el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez; la vicepresidenta y ministra para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Teresa Ribera; la ministra

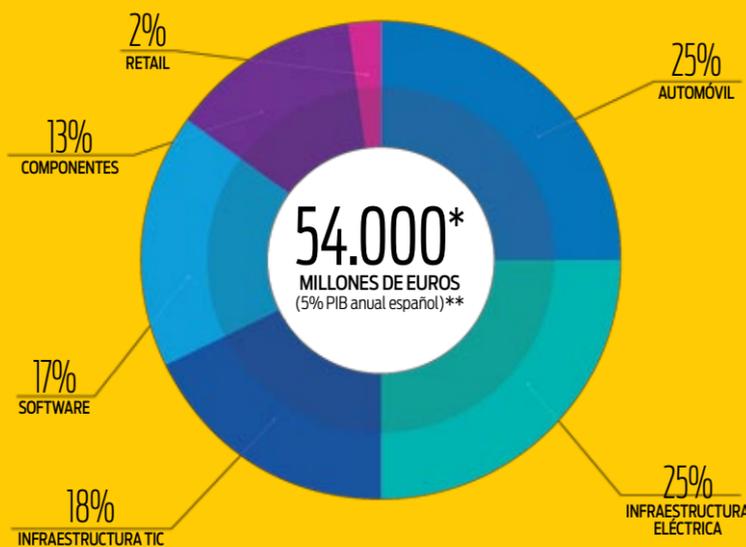
de Industria, Comercio y Turismo, Reyes Maroto, y el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos. A todos ellos, Anfac también planteó las necesidades más urgentes del sector, como son la puesta en marcha de un nuevo Plan Pive o un paquete de medidas fiscales que ayuden a incentivar las ventas, en caída libre desde hace meses.

El plan presentado por Anfac traza la estrategia que llevará a la industria de la automoción en España «a mantener y liderar la fabricación y venta de vehículos en Europa, adaptando e impulsando el negocio y el empleo de calidad hacia una industria de la movilidad y cumpliendo con su compromiso de descabo-

nización del parque, en línea con los objetivos de la Unión Europea», según han explicado.

La transformación requerirá de una inversión de 54.000 millones de euros, lo que supone el 5% del PIB anual, mientras que el coste de no actuar provocaría pérdidas de un 2% del PIB cada año. Además, si no se toman medidas se estaría renunciando a un mercado que se estima que alcanzará

INVERSIONES NECESARIAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DEL ECOSISTEMA DE MOVILIDAD SEGÚN CATEGORÍA



*54.000 millones de euros representan un 5% del PIB anual, mientras que el coste de no actuar, provocaría pérdidas recurrentes de un 2% del PIB anual cada año.

**Igualmente se estaría renunciando a un mercado que se estima que alcanzará 300.000 millones de euros en 2040.

Compra el 100% Audi liderará la innovación en Volkswagen AG

Volkswagen AG va a ampliar su porcentaje de participación en Audi AG hasta controlar al 100% la marca de los cuatro aros,

según ha anunciado Herbert Diess, presidente del Consejo de Administración de Volkswagen AG y presidente del Consejo de Supervisión de Audi AG. Con ello, además, se producirá una reorganización de las funciones de Audi dentro del grupo alemán. En busca «de posicionarnos de forma competitiva de cara al futuro, la marca Audi, con Markus Duesmann como nuevo CEO, ejercerá el liderazgo en materia de investigación y desarrollo en el Grupo Volkswagen y, por lo tanto, asumirá rápidamente el liderazgo técnico», ha afirmado Diest.

Un 2,5% La balanza comercial crece de nuevo

Tras dos años consecutivos de caídas, las exportaciones de vehículos recuperan el crecimiento del saldo de la balanza comercial en 2019. Aunque el valor de las ventas de coches creció solo un 0,6%, hasta los 35.957 millones de euros, el menor valor de las importaciones de vehículos en 2019 –con una rebaja del 0,6% respecto a 2018 y un valor de 21.880 millones de euros– hacen que el saldo de la

balanza comercial de vehículos llegue hasta los 14.077 millones, lo que supone un 2,5% más que en el periodo previo. Con ello, el sector del automóvil se convierte en el primer sector en aportación de saldo positivo a la economía española, con más de 1.000 millones de euros de diferencia respecto al sector alimentario, el segundo en el ranking. Durante 2019, las exportaciones de vehículos españoles se han dirigido fundamentalmente a la UE –nueve de los 10 principales países destinatarios– con Alemania, Francia y Reino Unido como tres principales clientes y Estados Unidos



–en el puesto nueve– como único destino no europeo en el top 10.

Ventas El Banco de España alerta sobre los precios del automóvil

El Banco de España ha advertido sobre los efectos que

El peso del sector en España

Con más de 103.000 millones de euros facturados, la industria de automoción tiene gran peso en nuestro país, donde cuenta con 17 fábricas: 13 de producción de vehículos y 4 de motores, chasis y cajas de cambio. En 2019 se produjeron cerca de 3 millones de vehículos.

La industria de automoción española supone el 10% del Producto Interior Bruto, PIB, y es el mayor contribuidor neto a la balanza comercial, con un saldo positivo de 14.500 millones de euros y el 18% de las exportaciones. Genera el 9% del empleo nacional y el 2% de la facturación para I+D+i. Esta industria es un 85% más innovadora que la media nacional.

También representa el 15% de la recaudación fiscal y genera el 7% de la inversión extranjera: entre 2016-2018, el sector ha recibido 2.440 millones del exterior.



Saldo positivo en diez años

Para Anfac, la industria de la automoción debe convertirse en un «proyecto de país» y estiman que los resultados serán muy positivos si se sigue la hoja de ruta que han diseñado. En concreto, la recaudación fiscal crecerá entre un 7% y un 12% (entre 13.800 y 24.500 millones de euros), el PIB subirá entre el 7% y 12% (entre 93.300 y 178.800 millones de euros), el impacto de la balanza comercial sobre el PIB crecerá entre 2,7% y 4,5% y el empleo aumentará entre un 4% y un 7% (se crearán entre 860.000 y 1.480.000 nuevos puestos de trabajo).



los 300.000 millones de euros en 2040.

«Las adjudicaciones de 2025 se están decidiendo

hoy y España está compitiendo con otros países y fábricas para conseguir las. España necesita ser

un polo de atracción, atractivo e innovador que permita a la industria ser reconocida haciéndola

atractiva, con medidas a corto y largo plazo», explicó José Vicente de los Mozos.

¿Qué hacer? De 2020 a 2040

El plan de 'Automoción 2020-40' identifica cuatro pasos clave para que España consiga ese liderazgo en materia de movilidad de aquí a diez años. Lo primero es unificar mensajes que den certidumbre sobre el futuro de la automoción, que atraigan inversiones y potencien el mercado interior.

Hasta 2025 hay que seguir atrayendo inversiones y mejorando la competitividad de la industria.

Hasta 2030, el objetivo está en adecuar la producción a la demanda y fabricar un mínimo de 700.000 vehículos electrificados.

Hasta 2040, nuestro país debe ser capaz de hacer efectivo el ecosistema español de movilidad.



Liderar la nueva movilidad

El plan de Anfac contempla actuaciones en:

- 1. Industria y empresas:** fomentar la inversión y la competitividad.
- 2. Medio ambiente y energía:** impulsar la descarbonización desde un enfoque integral y de neutralidad tecnológica.
- 3. Movilidad:** Poner en valor a España como polo de atracción para el desarrollo de la nueva movilidad.
- 4. Personas:** generar empleo flexible y adaptado a las nuevas necesidades.
- 5. Automóvil:** fomentar la renovación del parque con vehículos de bajas o cero emisiones.
- 6. Administración:** mantener un marco regulatorio estable.



el puntazo

La patronal de las constructoras pide que se cobre un peaje de 0,09 euros por kilómetro en las autovías

La sostenibilidad y la financiación de la red viaria es un asunto que está sobre la mesa del Gobierno hace tiempo. Tanto el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, como la ministra de Hacienda, María Jesús Montero, han admitido en varias ocasiones que trabajan en un escenario de posible pago por uso de las autovías. Ahora, es la patronal de las constructoras, Seopan, la que insiste en la necesidad de que se establezca este peaje, que cifra en nueve céntimos de euro para los coches por kilómetro de autovía recorrida, con lo que se recaudarían unos 104.000 millones de euros en 25 años.

Wayne Griffiths Máximo responsable de Cupra

El actual consejero delegado de Cupra, el británico Wayne Griffiths, ha sido nombrado presidente del Consejo de Administración de la marca. cargo que suma a su responsabilidad como vicepresidente ejecutivo comercial de Seat y como consejero delegado de Cupra. El máximo responsable de la marca asume el puesto anunciando una ofensiva de producto –recientemente la marca ha mostrado su primer vehículo propio, el Formentor– y con el objetivo de alcanzar los mil millones de euros de facturación cuando esté disponible toda la gama.



la cifra

16,4%

Es el indicador global de la electromovilidad en España, en el que se valora no solo la penetración de vehículos eléctricos sino también la puesta en marcha de infraestructuras de recarga. Según el último Barómetro realizado por Anfac, la asociación de fabricantes de automóviles y camiones, mientras que la Unión Europea 'acelera' en lo que se refiere a la electromovilidad, con una media de 27,9 %, España se sitúa la última posición.

tienen en las ventas de automóviles las incertidumbres acerca de la tecnología dominante en el futuro y los posibles cambios normativos que puedan aprobarse. En el último Informe trimestral de la economía español-

la, esta entidad explica que mientras que desde 2016 hasta mediados de 2018 las compras de automóviles por parte de particulares en España crecieron con una media del 5%, a partir de entonces comenzaron

a registrar un comportamiento desfavorable, con una caída superior al 11% en el conjunto de 2019, un descenso mucho más intenso que el observado en el consumo de otros bienes duraderos. En este sentido,

el Banco de España explica que no es que los consumidores hayan cambiado su intención de comprar un automóvil nuevo, pero las modificaciones regulatorias y los cambios tecnológicos podrían conllevar aumentos de precios, lo que afectaría, naturalmente, a la demanda de automóviles. Por ejemplo, apunta a «la necesidad de incorporar tecnologías que reduzcan las emisiones, para cumplir con los nuevos estándares constituye, en el plano de los costes de fabricación, una fuente de presión al alza sobre el precio de los automóviles nuevos».



Para todo y para todos

BF Goodrich renueva su gama de neumáticos con alternativas para todas las necesidades, tanto si conduces un turismo como si es un SUV.

BF Goodrich celebra su 150 aniversario a lo grande, lanzando su nueva gama Advantage, la más amplia de su historia. Una gama para turismo y SUV que cubre todas las necesidades de los usuarios.

Una nueva gama con la que se ponen en valor las virtudes clásicas de los productos BF Goodrich, la marca del Grupo Michelin especializada en buscar la mejor relación calidad-precio. BF Goodrich,

que fue la marca elegida por Henry Ford para equipar los primeros modelos de la compañía del óvalo, ha sido referencia siempre en conducción 'off-road' y sus productos tradicionalmente han destacado por su adherencia, control, duración y, sobre todo, por las sensaciones y el placer de conducción que transmiten a los usuarios, dentro y fuera del asfalto y en cualquier estación.

Una evolución en sus productos que ha sido testada en todo tipo de pruebas a lo largo de su historia –el primer vuelo transatlántico con el "Spirit of St Louis" en 1927 o el viaje al espacio en la nave Columbia en 1977– gracias a las que ha creado innovaciones como el primer neumático tubeless en 1946, o el primer neumático radial en el mercado americano en 1965. Y por supuesto en competición, con

presencia en carreras como las 24 Horas de Daytona, las 24 Horas de Le Mans o la subida al Pike's Peak. Y sobre todo el Rally Dakar, donde ha ganado todas las ediciones desde 1999.

Ahora la gama BF Goodrich Advantage y la BF Goodrich Advantage SUV mejoran las prestaciones significativamente, combinando agarre en seco y en mojado para proporcionar un alto nivel de seguridad con una baja resistencia a la rodadura, un gran confort de conducción y una destacada manejabilidad.

Nuevos compuestos y diseño de las laminillas autoblocantes para reducir la deformación de la banda de rodadura y mejorar las distancias de frenado para proporcionar aún más seguridad, especialmente en mojado. Con ello, por ejemplo, el BFGoodrich Advantage reduce la distancia de frenado 2,4 metros en mojado y 1,5 metros en seco; y el BF Goodrich Advantage SUV, 2,9 metros en mojado y 1,1 en seco.

Las nuevas gamas BF Goodrich Advantage combinan rendimiento y un precio asequible, y están destinadas al mercado de reposición. En cuanto a dimensiones, cuenta con 99 referencias para los BF Goodrich Advantage –perfil de 40 a 70 y llantas de 14 a 18 pulgadas–, y con 23 dimensiones para la gama BF Goodrich Advantage SUV –perfil de 50 a 70 y llanta de 16 a 19 pulgadas–. Y para los SUV, en 2021 llegarán 20 nuevas dimensiones.



◀ 23 medidas se ofrecen en la gama de neumáticos BF Goodrich SUV. Y llegarán 20 más a lo largo del 2021.



▶ Nada menos que 90 dimensiones diferentes ofrece la gama de turismos.



De vacaciones con...
Motor16



California, Bahamas,
Sudáfrica, Isla Mauricio, Caribe, Canarias...

Motor16 te acerca
a tus vacaciones soñadas

Con Intertour7 podrás disfrutar de una semana en más de 5.000 hoteles y resorts de todo el mundo para hasta 6 personas desde menos de 300 euros.

Mándanos este código **03102016M** y el que se publicará en el número 1774 a **motor16@motor16.com** con la referencia 'Promoción Vacaciones'. Indícanos tu nombre, número de teléfono y un correo electrónico y te enviamos el código y las instrucciones para acceder a esta oferta

¡Participa!!

Entra en www.intertour7.com y descubre tu destino favorito

BRIDGESTONE



EL EQUIPO DE LOS JJ.OO.

Más de 75 deportistas de más de 20 países y de 34 disciplinas diferentes cuentan con el apoyo de Bridgestone en su camino hacia los Juegos Olímpicos y Paralímpicos de Tokio 2020, que se celebran en la ciudad donde se encuentra la sede principal de la compañía a nivel mundial.

Además, el fabricante muestra su apoyo al deporte desde 2016 con la campaña 'Persigue tu sueño, supera los obstáculos', que cuenta como embajadores con Javier Gómez Noya, Lydia Valentín y Sergio Rodríguez.

FURGOVOLKSWAGEN

¿TE APUNTAS ESTE AÑO?

Entre el 22 y el 24 de mayo, los aficionados a las furgonetas Volkswagen tienen su cita anual en el Camping La Ballena Alegre de la Costa Brava. La



FurgoVolkswagen

cambia este año de nombre y ahora se llama 'The Original Fest', pero sigue manteniendo el espíritu que desde hace 17 años reúne a miles de fans llegados de toda Europa (800 furgonetas y 6.000 personas el año pasado) en este enclave.

NISSAN



Algunos de los Nissan Z que han hecho historia. Abajo los de carreras, a la izquierda, el vencedor del Rally Safari de 1971 y a su lado el Datsun 240Z 3º en Montecarlo en 1972 con Rauno Aaltonen y Jean Todt.



Los pioneros Z de Nissan se reúnen en Barcelona, con Lucas Ordóñez al volante.

50 AÑOS DE LOS Z DE NISSAN

El Datsun 240Z, precursor de la icónica gama Z de Nissan, cumple 50 años. El modelo se presentó en el Salón de Tokio de 1969 y cumplió plenamente con su objetivo de democratizar los deportivos, hasta el punto de que se vendieron más de medio millón de unidades a lo largo de nueve años. Además, sumó varias victorias en competición, como las siete logradas en el Rally Safari o los 10 primeros puestos obtenidos en EE.UU. Unidos

con pilotos como el mítico John Morton o el mismísimo Paul Newman. El capó alargado —pensado para alojar el motor de 2.4 litros y 6 cilindros en línea—, el habitáculo retrastado y la trasera recortada, así como el volante de tres radios o el juego de relojes en la parte central del salpicadero son las señas de identidad de este deportivo que aún hoy se mantienen en el nuevo 370Z 50th Anniversary, el modelo que se ha lanzado para cele-

brar el medio siglo de vida de la saga Z. Con motivo de este aniversario del deportivo —que desde 1987 es protagonista de una convención anual a nivel mundial (ZCON)—, Nissan ha conseguido reunir en Barcelona un Datsun 240Z y un 260Z, propiedad de Manuel Serrano, organizador del encuentro Nissan Heritage en España. La experiencia ha contado con el piloto de la marca, Lucas Ordóñez, a los mandos.

ABARTH

GIRA EUROPEA DE ANIVERSARIO

Abarth celebra sus 70 años con una gira europea en la que el modelo de edición limitada 695 70º Aniversario recorrerá 8 países (entre ellos España) y 3.700 kilómetros en 1.949 horas, un número que rinde homenaje al año de nacimiento de la marca. La

gira partió hace unos días de la ciudad holandesa de Lijnden, a nueve kilómetros de Ámsterdam, y concluirá en Lisboa a mediados de abril después de cruzar Barcelona y Madrid.



BIEN EQUIPADOS

Siete unidades del Peugeot Metropolis, la moto de tres ruedas de la marca del león, forman la nueva flota de la Unidad Halcón de Samur-Protección Civil de Madrid para intervenciones de emergencia vital.

GOODYEAR Y SKECHERS

ZAPATILLAS CON GENES AUTOMOVILÍSTICOS

Goodyear ha colaborado con Skechers para crear una gama de zapatillas de alto rendimiento fabricadas con la tecnología de goma personalizada del productor de neumáticos, que proporciona al calzado mayor agarre, estabilidad y durabilidad.

Las Skechers GORun Performance cuentan con un caucho especial desarrollado por la marca de neumáticos, que contiene un polímero a base de aceite de soja sostenible, un material renovable que Goodyear utiliza en algunos de sus neumáticos de mejor rendimiento.



De momento, la gama incluye varias zapatillas de correr, pero la colaboración entre ambos fabricantes se extenderá a otras líneas de calzado.

LA ESCULTURA VIAJA A GERONA, OVIEDO Y SANTANDER

LA MENINA CREADA POR FELIPAO PARA DS, A SUBASTA

La menina que el artista Felipao creó tomando como inspiración a la marca DS se subastará con fines benéficos a favor de la Fundación CRIS contra el cáncer.

DS, la marca premium de PSA, inspiró al artista Felipe García-Bañón, más conocido como Felipao, para crear una de sus conocidas meninas polidédricas. Una escultura original y única que ahora sale a subasta con fines benéficos, a favor de la Fundación CRIS contra el Cáncer, y por la que ya se puede pujar en la web de la izquierda (su precio de salida es de 14.000 euros). La menina, de 1,65 metros de

altura, está realizada en fibra de vidrio y compuesta por 448 caras multifacetadas. Su color es el Azul Millennial y el patrón de la marca DS se puede apreciar en la falda de la escultura.

La menina se puede disfrutar junto a otras obras de Felipao en una exposición itinerante que recorre los concesionarios de la marca en España y que en los próximos meses hará escala en Gerona, Oviedo y Santander.

Felipao creó su menina inspirándose en el diseño de los modelos de DS. Ahora sale a subasta.



CAMPAÑA PUBLICITARIA

EL LEXUS UX 250H TOMA LAS CALLES DE MADRID

El entorno de la iglesia de Los Jerónimos, el Museo del Prado o el Casón del Buen Retiro, además de ser tres enclaves muy reconocibles de Madrid, han servido a Lexus para la grabación de su última campaña publicitaria, protagonizada por el crossover UX 250h. El modelo luce una carrocería en un

nuevo tono naranja Carnelian que contrasta perfectamente con los edificios de esta zona de la capital y sirve para transmitir la idea



que quiere la marca: «Deja atrás los grises y llena la ciudad de color».

Lexus ya eligió Madrid en 2013 para grabar el spot promocional del GS 300h. El anuncio del UX 250h podrá verse este mes en televisión y en otro tipo de soportes.

CITA EN OCTUBRE

EL IBERIAN CLASSIC RALLY YA ESTÁ EN MARCHA

La octava edición del Spain Classic Raid se celebrará en octubre y pasará a llamarse Iberian Classic Raid, ya que incluirá de forma permanente Portugal en el recorrido de la prueba. Los participantes (ya hay más de 50 inscritos) partirán el 17 de octubre de Barcelona para reco-

rrer más de 2.500 kilómetros hasta Lisboa en un raid que busca la diversión al volante de coches clásicos por caminos de tierra.



+ en www.bridgestone.es/olimpicos

+ en www.rallybarcelonasitges.com/es

+ en www.nissan.es

+ en www.goodyear.es

+ en https://auctiomet.com/yes/1109895-felipao-para-ds-menina

+ en www.abarth.es

+ en www.peugeot-motocycles.es

+ en www.lexusauto.es

+ en www.spainclassicraid.com

LA FIA HA RECONOCIDO SUS SOSPECHAS SOBRE FERRARI, PERO TAM BIÉN SU INCAPACIDAD PARA PROBARLAS DE FORMA FEHACIENTE



Estalla la guerra civil en la Fórmula 1

Antes de comenzar el actual campeonato del mundo ha estallado un conflicto político, económico y técnico de alcance impredecible cuando la FIA reconocía no poder sancionar a Ferrari a pesar de sus sospechas sobre el funcionamiento del motor italiano en 2019. Un polémico asunto que afectará a la línea de flotación de la disciplina en los próximos meses.

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

«La FIA anuncia que, tras amplias investigaciones técnicas, ha concluido su análisis sobre el funcionamiento del motor de F1 de Ferrari y llegado a un acuerdo con el equipo. La FIA y Ferrari han acordado varios compromisos técnicos que mejorarán la monitorización de todos los motores de Fórmula 1 desde las próximas temporadas, además de ayudar a la FIA con otros asuntos en la Fórmula 1 y sus activida-

des de investigación sobre las emisiones de carbono y combustibles sostenibles. El contenido específico del acuerdo queda entre ambas partes». Faltaban solo quince minutos para que terminara la última sesión de la pretemporada en Montmeló, el pasado 28 de febrero, cuando la Federación Internacional de Automovilismo se descolgó con un sorprendente comunicado que provocó una deflagración cuya onda expansiva aún no ha terminado de extenderse.

Así se anunciaba el car-

petazo de la FIA a la investigación llevada a cabo con la unidad de potencia de Ferrari en 2019. Una decisión desconcertante al no condenarse al equipo italiano a pesar de insinuar sospechas, pero acordando a la vez 'labores comunitarias' con la FIA fruto de un acuerdo que se comunicó públicamente, pero cuyo contenido queda restringido a ambas partes. El terreno había quedado abonado para un conflicto de alcance imprevisible.

Desde el pasado verano,

los equipos recogieron información con sus propias herramientas sobre el comportamiento del motor italiano en la pista. De su singular entrega de potencia solo explicable técnicamente contraviniendo la reglamentación técnica. Los equipos sospechaban que Ferrari había desarrollado sofisticadas técnicas para alterar el control del sensor sobre el flujo de combustible y los 100 kg/h de límite, o utilizaba lubricantes especiales durante el proceso de combustión. Para cortar esas

teóricas vías técnicas al Ferrari, varios equipos solicitaron una serie de aclaraciones, que recibieron tres directivas desde la FIA, la primera de ellas antes del Gran Premio de Estados Unidos. Ferrari no volvió a ganar carreras desde aquel momento ni su rendimiento fue el mismo. Incluso en la última carrera del año, los comisarios del GP de Abu Dabi localizaron 4,5 kilos de combustible en el monoplaza de Charles Leclerc, lo que venía a acentuar las sospechas

de que algo ocurría en torno al motor italiano. Las sospechas parecían confirmarse, pero la FIA no detectaba oficialmente ninguna irregularidad en sus primeras verificaciones. Pero existían dudas. Durante el invierno siguió la investigación, que se cerraba con la resolución antes citada.

«Nosotros, los equipos firmantes, estamos sorprendidos y conmocionados por la declaración de la FIA del viernes 28 de febrero sobre la conclusión de su investiga-

ción acerca de la unidad de potencia de la Scuderia Ferrari Fórmula 1. Un regulador deportivo internacional tiene la responsabilidad de actuar con los más altos estándares de gobernanza, integridad y transparencia». Así comenzaba la contundente respuesta de los equipos ante el asunto. «Nos oponemos firmemente a que la FIA llegue a un acuerdo de solución confidencial con Ferrari para concluir este asunto. Por lo tanto, declaramos pública-

mente nuestro compromiso compartido de buscar una resolución completa y adecuada en este asunto, para garantizar que nuestro deporte trate a todos los competidores de manera justa y equitativa. Lo hacemos en nombre de los aficionados, los participantes y las partes interesadas de la Fórmula 1. Además, nos reservamos nuestros derechos para buscar reparación legal, dentro del correspondiente proceso de la FIA y ante los tribunales competentes».



▲ Desde Red Bull, Helmut Marko ha valorado en 24 millones de euros los premios que les habrían correspondido de haber acabado segundos en el Mundial si Ferrari hubiese sido sancionada. A la derecha, Toto Wolff, de Mercedes, que reunió a la mayoría de los equipos para expresar su malestar.





TRAS LA ÚLTIMA CARRERA DEL 2019, EN ABU DABI, LOS COMISARIOS ENCONTRARON 4,5 KILOS DE COMBUSTIBLE EN EL COCHE DE LECLERC



▲ Las sospechas sobre el motor del Ferrari del pasado año crecieron al terminar la carrera de Abu Dabi, pues al coche de Leclerc —acabó en tercera posición— aún le quedaban 4,5 kilos de combustible sin consumir.



▲ En los ensayos de pretemporada de Montmeló los tiempos de los Ferrari estuvieron muy lejos de los mejores, logrados por Mercedes. Pero desde el equipo alemán se duda de que los italianos sean realmente tan lentos. Abajo, Mattia Binotto, responsable de la Scuderia, acompañado de Vettel.



Toto Wolff, responsable de Mercedes, había reunido por videoconferencia a sus colegas, con excepción de Haas y Alfa Romeo. La postura de los equipos era extremadamente beligerante. También se dirigieron a Liberty para plantear sus dudas sobre la gestión del deporte. Porque no se trataba solo de una cuestión deportiva. Se cuestionaba una posible posición de privilegio de Ferrari, derivada en el impacto económico para el resto de una posible sanción al equipo italiano si su comportamiento era punible.

Nunca la FIA mostraba una posición tan débil. Al menos, en apariencia, porque posteriormente se rumoreó que el discutido acuerdo podía responder a razones más profundas. Entre los múltiples

rumores surgidos a raíz de la opacidad del acuerdo, la colaboración acordada con la FIA podría suponer la ayuda de Ferrari para mejor conocer el control de las unidades híbridas de los rivales. Sin embargo, en su segunda respuesta pública, la Federación reconocía expresamente un hecho inquietante: su incapacidad para verificar fehacientemente que el motor italiano fuera legal, a pesar de sus sospechas evidentes de lo contrario. Se reconocía que Ferrari iba a defenderse hasta las últimas consecuencias. «La FIA no estaba satisfecha, pero decidió no seguir con más acciones porque no iban a terminar en un caso concluyente ante la complejidad del asunto y la imposibilidad material de proporcionar evidencias in-

equivocas de infracciones». Para evitar un largo litigio de resultado incierto, la FIA había llegado al acuerdo con Ferrari. La temperatura del conflicto alcanzaba nuevas cotas.

«El comportamiento de la FIA es un verdadero escándalo. Deberíamos haber dado instrucciones a Christian Horner, el jefe de Red Bull, para demandar los 24 millones en premios que nos hubieran correspondido por el segundo puesto en el campeonato de Constructores si Ferrari hubiera sido castigado como correspondía», denunciaba Helmut Marko inicialmente, prueba del creciente malestar de los políticos ante la gestión de la Federación, a fin de cuentas, dirigida por quien fuera responsable de la era de

más éxitos del equipo italiano, Jean Todt. «Este asunto ha alcanzado proporciones similares a la FIFA. Sólo existe una letra de diferencia entre FIA y FIFA. En cualquier otra organización esto sería un suicidio político. Pero Jean Todt lo ha aprobado», declaraba días después, la conductora de la FIA es un verdadero escándalo. Han desacreditado un deporte donde cada año invertimos millones de euros».

Ante el reconocimiento de la FIA de sus sospechas, pero también de su incapacidad para probarlas fehacientemente con la correspondiente sanción, los equipos enviaban luego una carta privada con la que pedían a la FIA que ampliara aclaraciones. ¿Por qué, si la entidad tenía dudas, no

tenía recursos para probarlas? ¿Por qué un acuerdo confidencial? Uno de los temas de fondo más importantes: el resultado de 2019 y las implicaciones deportivas y económicas. Y por supuesto, una carga de profundidad de largo alcance: las dudas generadas ante la capacidad de la FIA para hacer valer y cumplir el reglamento técnico. Un largo cuestionario de treinta preguntas para las que pedían respuestas antes del Gran Premio de Australia.

En torno al asunto crecían todo tipo de especulaciones. Por ejemplo, que desde Ferrari algunas fuentes habrían aportado información confidencial a la FIA y a los equipos, lo que venía a confirmar la información técnica recogida por los propios equipos

en la pista. De aquí la furibunda respuesta de los equipos, entre otras razones adicionales. Pero, por encima de cualquier consideración puntual, las peticiones de aclaración a la Federación y a Liberty ponían en cuestión toda la gobernanza del deporte, tanto desde el punto de vista técnico como del deportivo y económico.

¿Está recibiendo Ferrari un trato privilegiado frente a sus rivales? En 2019, tanto Renault como Haas recibieron sanciones por cuestiones técnicas ¿Por qué no Ferrari, si a la FIA le constaban sospechas para ello? En plena negociación del Pacto de la Concordia que regirá las relaciones económicas y comerciales con la Fórmula 1, ¿ha utilizado el equipo italiano su posición

privilegiada desde el punto de vista político para evitar una sanción de impacto impredecible para una compañía que cotiza en bolsa? ¿Cómo se podría fiscalizar en el futuro el planeado tope presupuestario a un equipo como Ferrari, con semejante poder sobre el deporte?

La semana previa al Gran Premio de Australia el Consejo Mundial de la FIA expresaba un “apoyo unánime” en la forma en la que su presidente, Jean Todt, había gestionado el caso. Una figura que contribuyó en su día a lograr el periodo más exitoso del equipo de Fórmula 1. Y con su última postura, ambos ejércitos quedaban alineados en formación para la batalla. Por un lado, la Federación, cuya actuación dejaba tantas pregun-

tas sin respuesta. Por otro, los equipos, decididos a obtenerlas a toda costa. Pero después de haber visibilizado públicamente el conflicto ¿Cómo se podrán satisfacer en privado las demandas de los equipos? Si es que la Federación tiene y puede ofrecer las respuestas tanto en público como en privado.

«Los equipos tienen que demandar a la FIA. Se trata de millones que, creo, merecen que se les devuelva. Porque, si Ferrari estaba limpio y era inocente, ¿por qué llegaron a un acuerdo con Jean Todt? Esto, para mí, ya es una confesión» El inefable Bernie Ecclestone entraba en juego en el ardor de la batalla. De la respuesta a su pregunta dependerá la salud de la Fórmula 1 en los próximos meses.

MATRICULACIONES EN ESPAÑA

SIGUE EL DESCENSO Y EL MERCADO PIERDE YA EL 6,8%

Las matriculaciones de automóviles en nuestro país siguen cayendo. En febrero se comercializaron 94.620 turismos y vehículos todoterreno, lo que supone un 6% menos que en el mes de febrero del año anterior y deja el acumulado anual con 181.063 unidades matriculadas y una caída del 6,8%.

Son datos preocupantes para las principales asociaciones –Anfac (fabricantes), Faconauto (concesionarios) y Ganvam (vendedores)–, que reclaman ya medidas que permitan devolver la confianza a los consumidores y revitalizar el sector.

La compra de vehículos por parte de particulares es la que más acusa la caída, con 41.190 unidades en febrero y un descenso del 11%. Este canal mantiene ya 17 meses en negativo –con la excepción de septiembre de 2019– y acumula solo una caída del 12,6% respecto al año anterior. Por su parte, las empresas, que eran las que estaban

actuando como ‘flotador’ del mercado, también redujeron sus compras en febrero, con 32.747 matriculaciones y un descenso del 2%. El canal de alquilerados también rebajó las compras: 21.328 unidades y -1,6%.

Por marcas, Seat mantiene el liderazgo, aunque el todocamino Nissan Qashqai le arrebató al Seat León la primera plaza entre los modelos más vendidos en febrero. El tercero en el podio fue el Opel Corsa, que se fabrica en Figueruelas (Zaragoza). Por tipo de vehículo, los SUV medios son los más demandados, con 43.749 unidades y el 24,2% de las ventas anuales.

Por combustibles, la gasolina sigue liderando, con un 54,8% de cuota este año, mientras que crecen las matriculaciones de vehículos electrificados (17,4%) frente a los diésel (27,8%). En febrero se entregaron 16.303 vehículos de energías alternativas, con un incremento en las ventas del 55,6%.

LAS MARCAS MÁS VENDIDAS		LOS MODELOS MÁS MATRICULADOS	
Febrero	Enero-Febrero	Febrero	Enero-Febrero
SEAT 8.556	SEAT 16.743	QASHQAI 2.550	LEÓN 4.695
PEUGEOT 7.812	PEUGEOT 14.686	LEÓN 2.465	QASHQAI 4.685
VW 6.880	VW 13.586	CORSA 2.109	ATECA 4.058
RENAULT 6.290	TOYOTA 12.509	ATECA 1.983	SANDERO 3.997
TOYOTA 6.083	RENAULT 11.334	TIPO 1.938	CORSA 3.846
KIA 5.954	CITROËN 10.255	ARONA 1.904	ZOB 3.719
CITROËN 5.570	KIA 9.910	CLIO 1.858	ARONA 3.620
AUDI 4.839	AUDI 9.274	3008 1.854	COROLLA 3.496
OPEL 4.748	OPEL 9.132	COROLLA 1.800	3008 3.429
NISSAN 4.342	HYUNDAI 8.283	ZOB 1.726	CLIO 3.343

Fuente: ANFAC/FACONAUTO/GANVAM

HYUNDAI Resuelve dudas sobre los eléctricos en Zona ECO

¿Tienes alguna pregunta sobre los vehículos electrificados? Hyundai tiene las respuestas. La marca ha creado en su web (hyundai.es) un apartado específico denominado Zona ECO y destinado a acabar con los mitos existentes en torno a la electrificación.

En el site se resuelven las cuestiones que los conductores pueden tener sobre los vehículos eléctricos a través de secciones que se irán actualizando constantemente y que abarcan

temas prácticos, como los factores que afectan a la autonomía de un vehículo eléctrico, los tipos de cargadores que existen, la forma de planificar un viaje a bordo de un eléctrico, etc.

Además, cuenta con herramientas que pueden resultar muy útiles al conductor de un eléctrico como la ‘calculadora del ahorro’ o el ‘simulador del tiempo de recarga’.

La marca apuesta fuerte por la movilidad sin emisiones. Recientemente ha abierto en

Madrid su tercera Ecostore, un concesionario especializado en la venta de modelos electrificados, y espera abrir otros cinco este año. Además, es la segunda marca de coches eco más

vendida en nuestro país y ofrece modelos con cinco tecnologías electrificadas: híbridos, híbridos enchufables, hibridación de 48V, eléctricos y de pila de combustible de hidrógeno.



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

LAND ROVER Defender 90 y 110: llegan en breve al concesionario

El interés despertado por el Land Rover Defender 110 –que llegará a los concesionarios esta misma primavera– ha superado las previsiones de la marca, que abre ahora la venta de la versión corta, el Defender 90 –tres puertas–, cuyas primeras unidades estarán aquí a finales de verano. Este modelo puede adquirirse por un precio que parte de 54.980 euros (www.landrover.es/Defender).

El Defender 90 es más corto y solo tiene tres puertas, pero aumenta su capacidad gracias a un asiento auxiliar central situado en la parte delantera, que le permite ofrecer espacio para seis personas.

Ambos modelos se comercializan con los paquetes de equipamiento Explorer, Adventure, Country y Urban, que aportan un sinfín de posibilidades de personalización. El paquete más demandado es el Urban (incluye protector inferior delantero, protector del estribo trasero brillante, pedales metálicos brillantes y funda para la rueda de repuesto), seguido de cerca por el paquete Explorer.

La gama de motores está compuesta por dos opciones diésel de 2,0 litros con 200 y 240 CV, un gasolina 2.0 con 300 CV y otro gasolina 3.0 con 400 CV. A finales de este año llegará también un eficiente motor híbrido enchufable (PHEV).

PRECIOS	Defender 90 (3 puertas)	Defender 110 (5 puertas)
2.0D SD4 200 CV AWD Auto Standard	54.980 €	61.480 €
2.0D SD4 200 CV AWD Auto S	60.380 €	66.880 €
2.0D SD4 200 CV AWD Auto SE	65.280 €	71.780 €
2.0D SD4 200 CV AWD Auto HSE	72.080 €	78.580 €
2.0D SD4 240 CV AWD Auto Standard	59.580 €	66.080 €
2.0D SD4 240 CV AWD Auto S	64.980 €	71.480 €
2.0D SD4 240 CV AWD Auto SE	69.880 €	76.380 €
2.0D SD4 240 CV AWD Auto HSE	76.780 €	83.180 €
2.0D SD4 240 CV AWD Auto First Edition	77.080 €	82.480 €
2.0P Si4 300 CV AWD Auto Standard	61.890 €	68.590 €
2.0P Si4 300 CV AWD Auto S	67.490 €	74.190 €
2.0P Si4 300 CV AWD Auto SE	72.590 €	79.290 €
2.0P Si4 300 CV AWD Auto HSE	79.690 €	86.390 €
3.0P 16 400 CV AWD Auto MHEV Standard	72.290 €	78.990 €
3.0P 16 400 CV AWD Auto MHEV S	76.590 €	83.290 €
3.0P 16 400 CV AWD Auto MHEV SE	81.690 €	88.490 €
3.0P 16 400 CV AWD Auto MHEV HSE	88.790 €	95.490 €
3.0P 16 400 CV AWD Auto MHEV First Edition	89.190 €	94.690 €
3.0P 16 400 CV AWD Auto MHEV X	109.190 €	112.790 €

VOLKSWAGEN El eléctrico ID.3 parte de menos de 30.000 euros

El Volkswagen ID.3, el primer modelo solo eléctrico que lanzará la marca, llegará a los concesionarios este verano, aunque en primavera ya se abre la cartera de pedidos con un precio de partida menor de 30.000 euros para la variante Pure, mientras que la Pro costará menos de 36.000 euros.

El ID.3 contará 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. Y ofrecerá diferentes paquetes opcionales: Comfort, Design,

Multimedia, Assistance y Sport. Cada uno de ellos contará con una opción más equipada (Plus), que añadirá equipamiento adicional.

Para la comercialización de este modelo, Volkswagen apostará también por el renting, con tarifas que van desde los 275

euros al mes (más IVA), con una entrada de 3.325 euros, o una cuota de 370 euros (más IVA), en este caso sin entrada.



BATERÍA Y AUTONOMÍA		
ID.3 Pure (330 km)	Pure 93 kW (126 CV)	Pure Power 110 kW (150 CV)
ID.3 PRO (420 km)	Pro 107 kW (145 CV)	Pro Power 150 kW (204 CV)
ID.3 PRO S (550 km)	17 kW (160 CV)	

PRECIOS	
1.5 EcoTSI 150 CV St&Sp DSG-7 FR	39.620 €
2.0 EcoTSI 190 CV St&Sp DSG-7 4Drive FR	45.820 €
2.0 TDI 150 CV St&Sp DSG 4Drive FR	44.420 €
2.0 TDI 190 CV St&Sp DSG 4Drive FR	46.070 €



SEAT

El Tarraco completa su gama con el acabado deportivo FR

El Seat Tarraco recibe un plus de deportividad con la llegada a su gama del acabado FR, cuyos precios arrancan en 39.620 euros. Las primeras unidades con este exclusivo equipamiento llegarán a los concesionarios el próximo mes de abril.

En el exterior se distingue por el logo FR renovado, una parrilla delantera específica con molduras en negro, paragolpes, molduras laterales y spoiler trasero, todo en el color de la carrocería.

Los pasos de rueda ensanchados, los retrovisores en color negro y unas exclusivas llantas de aleación de 19 pulgadas, entre otros elementos, completan el conjunto.

En el interior, el volante es de nuevo diseño, los asientos son tipo bucket con inserciones en tejido Alcantara y los pedales son de aluminio.

El modelo incluye de serie 12 innovadores asistentes de conducción, entre los que des-

ta el asistente de vuelco y el de precolisión, propios de categorías superiores. También es equipo de serie el sistema DAB de transmisión de audio digital, que se incorporará al resto de niveles en los próximos meses.

En el apartado de motores, a los tradicionales de combustión se unirá próximamente un híbrido enchufable (PHEV).

El Tarraco también estrena novedades en sus equipamientos, que incorporan más tecnologías y cambian de nombre: los niveles de acabado Plus pasan a denominarse Style Edition y Xcellence Edition, a los que se añade el FR Edition.

HYUNDAI

Nuevo i10: puedes tener uno desde 10.650 euros

La tercera generación del exitoso Hyundai i10 llega al mercado español solamente con mecánicas de gasolina, con 67 y 84 caballos de potencia en las versiones 1.0 MPI y 1.2 MPI, de tres y cuatro cilindros, respectivamente.

Es de los pocos modelos del segmento urbano que ofrece configuraciones de cinco plazas y se vende con cuatro niveles de equipamiento –Essence, Klass, Tecno y Style– y cambio ma-

nual o automático. Cuenta con opciones bicolor para la carrocería y hasta 22 combinaciones de pintura.

Desde el acabado de partida –Essence, con cuatro plazas– ofrece tecnologías y sistemas como el detector de fatiga, frenada de emergencia, aviso por salida de la vía, llamada de emergencia e-Call, seis airbag, control y limitador de velocidad,

aire acondicionado, Bluetooth, luces de carretera automáticas, etc.

El acabado Klass –ya con cinco plazas– añade elementos como las llantas de 15 pulgadas, retrovisores eléctricos con intermitentes LED, elevelunas eléctricas traseros, pantalla central de 8 pulgadas con Apple CarPlay y Android Auto, cámara de visión trasera, etc.

La oferta de lanzamiento incluye 3.600 euros de descuento si se financia con la marca un importe mínimo de 6.000 euros.

PRECIOS		PVP	CON DTO
VERSIÓN			
i10 Essence 1.0 MPI 67 CV (4 plazas)	14.250 €	10.650 €	
i10 Klass 1.0 MPI 67 CV (5 plazas)	15.670 €	12.070 €	
i10 Klass 1.0 MPI 67 CV AMT (5 plazas)	16.750 €	12.970 €	
i10 Tecno 1.2 MPI 84 CV (5 plazas)	17.745 €	14.145 €	
i10 Tecno 1.2 MPI 84 CV AMT (5 plazas)	18.645 €	15.045 €	
i10 Style 1.2 MPI 84 CV AMT (5 plazas)	20.245 €	16.645 €	

Con 3.600 € de descuento



HONDA

NUEVO JAZZ HÍBRIDO DESDE 22.900 EUROS

Honda se ha marcado como objetivo que todos sus modelos cuenten en 2022 con propulsión eléctrica. Y la llegada al mercado este verano del urbano Jazz con tecnología híbrida es un paso importante en esa estrategia. Parte de 22.900 euros y estrena una versión Crosstar, más aventurera, disponible desde 27.900 euros.

Este renovado Jazz mantiene los niveles de amplitud interior distintivos de anteriores generaciones, con un maletero con capacidad para 298 litros de carga, que puede llegar hasta los 1.203 litros. Además, el Jazz sigue



contando con los asientos Magic Seats, gracias a que se ha colocado el depósito de combustible en la parte central del chasis.

Cuenta con un panel de instrumentos diseñado para ver la información esencial de un vistazo rápido y equipa una pantalla de 7 pulgadas que sustituye a los indicadores anteriores. Además, tiene punto de acceso wi-fi y servicios de infoentretenimiento, entre los que se incluye el asistente personal de la marca.

Incluye de serie el conjunto de sistemas de seguridad y ayuda a la conducción Honda Sensing, y estrena el control de crucero adaptativo y el sistema de aviso y prevención de cambio involuntario de carril. También cuenta con un novedoso airbag central delantero, que protege las cabezas de los ocupantes.

comprar y vender MERCADO/OFER

Desde 27.750 €, descuentos incluidos



PRECIOS	
1.0 TSI 115 CV Style	30.865 €
1.5 TSI 150 CV Style	34.740 €
1.5 TSI 150 CV Auto DSG 7 vel	36.035 €
1.5 TSI 150 CV R-Line	39.750 €

VOLKSWAGEN

T-Roc Cabrio: llega la versión descapotable

El noveno modelo descapotable de la historia de Volkswagen, el T-Roc Cabrio, ya está en el mercado español. La nueva variante se incorpora a la familia T-Roc dos años después del lanza-

miento de este SUV compacto, del que la marca ha vendido ya 360.000 unidades.

Este modelo se comercializa en dos niveles de acabado –Style y R-Line–, y en el interior

ofrece mayor nivel de personalización al poder contar con inserciones de distintos colores. El acabado Style se distingue por sus llantas de aleación Mayfield de 17 pulgadas de serie y cuen-

SUZUKI

El Vitara y S-Cross: híbridos con etiqueta ECO

Suzuki hibridiza su gama de vehículos y lanza al mercado el Vitara y el S-Cross equipados con tecnología Mild Hybrid de 48V, con lo que consiguen la etiqueta ECO de la DGT. Además, la marca presume de tener los SUV y crossover híbridos más económicos, ya que el Vitara parte de poco más de 22.000 euros mientras que el S-Cross se puede comprar desde poco más de 22.000 euros.

Gracias a este sistema híbrido, el Vitara rebaja sus emisio-

nes un 15% con respecto al modelo anterior y también re-



duce su consumo en 1,2 l/100 km (un 16% menos). A la vez, el nuevo motor K14D 1.4 Boosterjet con sistema SHVS Mild Hybrid

completa en www.motor16.com/precios

ta con lo último en sistemas de seguridad y asistencia de conducción –Lane Assist, control de crucero adaptativo (ACC) con función Stop&Go (con DSG) o la función Pre-Crash, etc.–, además de climatronic bizona, sistema de navegación Discover Media o retrovisores abatibles eléctricamente, entre otros elementos.

El acabado R-Line, más deportivo, se caracteriza en el exterior por sus llantas Grange Hill de color negro de 18 pulgadas, distintos elementos exteriores en acabado negro brillante, faros delanteros LED, instrumentación Digital Cockpit, selector de modos de conducción, cámara de visión trasera, Park Assist o sistema de entrada y arranque sin llave Keyless Access.

PRECIOS

Vitara GLE 1.4T Mild Hybrid	22.440 €
Vitara GLE 1.4T 4x4 Mild Hybrid	24.240 €
Vitara 1.4T Mild Hybrid	24.690 €
Vitara 1.4T 4x4 Mild Hybrid	26.490 €
S-Cross GLE 1.4T Mild Hybrid	22.395 €
S-Cross GLX 1.4T Mild Hybrid	24.950 €
S-Cross GLX 1.4T 4x4 Mild Hybrid	26.745 €

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



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

¿POR QUÉ PAPEL CERO?



Papel Cero proporciona muchas más ventajas de las que pensáis

Muchos ya conocéis cuáles son los beneficios de Papel Cero, pero tenemos muchas más ventajas que aún no conocéis.

Papel Cero facilita la comunicación entre los departamentos del concesionario e integra la conexión directa con la gestoría. Nuestra API sirve de puente entre DMS, CRM y ERP. Pero además:

Papel Cero mejora la gestión de tu concesionario.

La rapidez y eficacia que ofrece este servicio te permite gestionar el papeleo con rapidez y de forma ordenada, creando un espacio personal al que cualquier trabajador podrá acceder.

Favorece la comunicación entre departamentos.

Elimina los embudos que se generan entre departamentos y que impiden una correcta gestión.

Papel Cero ahorra tiempo.

Al simplificar los trámites administrativos, tendrás más tiempo para dedicarlo a la venta.

Construye tu propio workflow digital.

Gestionar los procesos y los expedientes asociados a la compra y venta de vehículos a través de esta vía permite crear un apartado digital personal donde almacenar tus documentos, controlar la continuidad del

expediente en el workflow o simplificar y agilizar el envío del papeleo necesario para la venta o cambio de titularidad a la gestoría.

Toma decisiones con toda la información en tu mano.

Con Papel Cero tienes la posibilidad de planificar, gestionar y obtener informes para la mejor toma de decisiones. Facilita la información del control de las tasaciones, de ofertas detalladas del vehículo, así como de la financiación y su posterior seguimiento, lo que te permitirá gestionar tus decisiones en el departamento de VO, sin dar pasos en falso.

Analiza la información relativa al negocio que gestionas.

Papel Cero te permite extraer los datos de tu gestión desde el primer minuto. Controla los KPIs desde el cuadro de mandos, analiza la rentabilidad real de cada venta, haz un seguimiento de la consecución de los objetivos marcados y controla los pagos de incentivos a tus empleados y los de las campañas realizadas por los fabricantes.

Gestiona a tu personal con eficiencia.

Podrás estar al tanto de las horas de entrada y salida de tus empleados, organizar sus datos y documentos y gestionar las ausencias y vacaciones sin dejarte nada por el camino. Podrás tener acceso a un portal para el empleado en la nube que te permitirá estar al tanto de todo lo que sucede en tiempo real y que te permite gestionar las jornadas laborales con mayor eficiencia. Sincroniza tu correo con la impresora y organiza los datos de los empleados y sus documentos, como el contrato laboral y las nóminas.

Simplifica las tareas más tediosas.

El sistema de almacenamiento de documentación te permitirá mantener controlados tanto la gestión documental como las auditorías, la renovación de contratos y OR. Además, la automatización de procesos te permitirá enviar de manera automática las nóminas a tus empleados.

¿Te imaginas la posibilidad de innovar y convertirte en un concesionario referente totalmente digital? Papel Cero crea diferentes módulos que convierte un ecosistema digital. Definitivamente la solución más inteligente para los concesionarios.

Guillermo Díaz Flores

Director Área de Digitalización en Dealerbest.

SEAT

CONFIGURADOR DE RENTING ONLINE PARA EL MII ELECTRIC

El Seat Mii electric es el primer modelo de la marca que cuenta con su propio configurador de cuotas online, lo que permite disponer de este coche en renting desde 263 euros al mes, sin entrada.

Tener un Mii electric es muy fácil. El configurador da la opción de elegir el color, el acabado, el equipamiento y el plan de cuotas –entre 24 y 48 meses–. La solicitud se somete a un estudio de solvencia online por parte de Volkswagen Financial Services y, una vez aceptada, el concesionario se pone en contacto con el cliente para concluir los trámites.



RENAULT Y FERROVIAL

ZITY DESEMBARCA EN PARÍS

El servicio de alquiler de vehículos eléctricos por minutos de Renault y Ferrovial, ZITY, llega a París el próximo mes de marzo con una flota de 500 Renault ZOE 100% eléctricos.

ZITY, que ya presta este servicio en Madrid desde 2017, ofrecerá los coches para alquilar durante las 24 horas, los siete días de la semana, con diferentes tarifas (por minuto, tiempo fijo, etc). Estarán aparcados en distintas zonas de París y se podrán desbloquear gracias a una aplicación móvil gratuita.



La economía circular del aceite usado comienza en los talleres

Cada año más de 38.000 talleres en toda España producen aceite usado, un residuo muy peligroso que, de no tratarse adecuadamente, puede tener efectos muy nocivos sobre el entorno y la salud de las personas. Sin embargo, y como uno de los mejores ejemplos de Economía Circular que existen, su tratamiento permite transformarlo de nuevo en productos o energía. Un proceso que lleva asociados, además, importantes beneficios económicos y ambientales, y que tiene como punto de partida los talleres mecánicos.

La transición hacia una Economía Circular real requiere modelos de negocio innovadores que conviertan la circularidad en algo común, prolongando la vida útil de los productos y materiales, y transformando e integrando los residuos como materias primas en nuevos ciclos productivos. El sector de la automoción es, en este sentido, uno de los que está contribuyendo al impulso de este nuevo modelo de economía por su papel fundamental a lo largo de todo el ciclo de vida del aceite industrial, una vez que éste llega al final de su vida útil y debe ser sustituido en estos establecimientos.

Precisamente las buenas prácticas que se realizan para retirar y almacenar este residuo peligroso en los talleres serán determinantes para que pueda ser recuperado en su totalidad, bien como nueva materia prima para formular nuevos lubricantes o bien como un combustible alternativo similar al fuel óleo. En cualquiera de los casos, el aceite usado siempre es valorizado al 100%, cumpliendo así con

los principales parámetros que definen este nuevo paradigma económico, basado en facilitar la reutilización, el reciclaje y el aprovechamiento de productos en múltiples ciclos.

Este nuevo modelo de gestión circular, innovador y más inteligente, debe implantarse de manera transversal en todos los sectores productivos si quieren

seguir generando riqueza y trabajo de manera sostenible, y reducir a la vez la presión sobre el medio ambiente sin que se vea afectado el crecimiento y la competitividad que todos los sectores buscan para seguir desarrollándose.

La eficiencia no está reñida con ninguno de estos conceptos: ni el de desarrollo, ni el de competitividad, pero sí muy re-

lacionada con un equilibrio entre respeto ambiental y crecimiento, la verdadera palanca de cambio para una transición más profunda hacia una auténtica Economía Circular, que sea, además, motor de negocio tanto en España como en la UE.

Y es que Europa, sin duda, ha apostado de verdad por impulsar este nuevo modelo, tal como demuestra su hoja de ruta presentada a finales de 2019 (European Green Deal), que persigue transformar los desafíos climáticos y medioambientales en oportunidades a través de una transición inclusiva en la que nadie quede

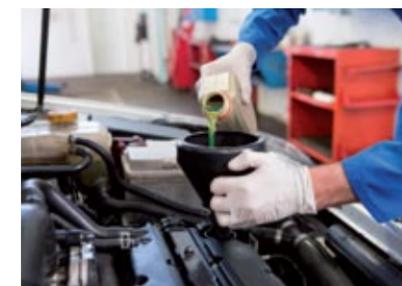


atrás. En esta labor todos tenemos un papel importante que desempeñar: cada sector, cada empresa, cada agente económico, Administración pública y ciudadano debe ser parte de esa transformación socioeconómica, y todos deberemos intensificar nuestros esfuerzos para alcanzar los ambiciosos objetivos que se han establecido.

LA RESPONSABILIDAD DEL TALLER, LA BASE PARA UNA CORRECTA GESTIÓN

SIGAUS registra cada año algo más de 100.000 operaciones de recogidas de aceites usados en talleres mecánicos, una cifra que demuestra la importancia que este tipo de establecimientos adquiere a la hora de ser el punto de partida del proceso de recuperación y aprovechamiento del residuo. Ellos representan el 55% de los productores totales de aceite usado y suman más de 38.000 puntos a los que SIGAUS acude, con un sistema de recogida 'puerta a puerta', con el objetivo de darles una cobertura universal que garantice que ni una sola gota de lubricante usado queda abandonada o sin el tratamiento adecuado. Por su parte, el taller debe extraer y almacenar los aceites usados adecuadamente, evitando derrames y fugas, y utilizando etiquetas para identificarlos con el fin de que no se produzcan confusiones o mezclas con otro tipo de residuos.

La financiación para la recogida y tratamiento del residuo proviene de las cuotas recibidas de las empresas adheridas a SIGAUS, que fabrican y comercializan lubricantes, y que a su vez son repercutidas al consumidor, según indica la normativa. Esta cuota –de 0,06 euros por cada kilogramo de aceite–, debe ser desglosada en la factura que el taller emite a sus clientes.



¿Buscas empleo?

Vendedor B2B
(Girona)

Asesor Ventas Online
(A Coruña)

Asesor Venta Online
(Madrid)

Asesor Ventas VN
(Cantabria)

Asesor Ventas VN
(Bodajoz)

Márcanos tu CV a
seleccion@dealerbest.com

dealerBest in f t i





NEUMÁTICOS RUNFLAT ¿SON REPARABLES?

Alberto Cadenas

Me cuentan que hay marcas que llevan de serie neumáticos tipo Runflat, que permiten rodar pinchados una distancia considerable. Estoy pensando en ponérselos a mi vehículo, pero me advierten que en caso de pinchazo no se pueden reparar, y eso sería un coste extra considerable. Sin embargo, otros me dicen que sí se pueden arreglar. Me gustaría saber su opinión al respecto. Muchas gracias.

RESPUESTA

En primer lugar los neumáticos tipo Runflat te permitirán rodar con un pinchazo alrededor de 80 kilómetros, a una velocidad máxima no superior a los 80 km/h. Esto es debido a que sus flancos están reforzados. El problema es que si realizas un largo desplazamiento sin aire debido a un pinchazo, los mencionados flancos pueden sufrir fuertes tensiones internas y podrían dañar la estructura. En muchos casos esos daños serán graves para que la reparación sea factible. Por ese motivo los fabricantes de este tipo de neumáticos desaconsejan su reparación. Hay algunas excepciones, sobre todo si la distancia recorrida con la goma pinchada es escasa, pero siempre tendrá que ser un profesional cualificado el que tenga la última palabra.

En cuanto al montaje de esta tecnología en tu vehículo, no nos comentas el modelo en cuestión, pero no se pueden montar en todo tipo de automóviles, ya que deben contar con un sistema de control de la presión de los neu-

UN MODELO ELÉCTRICO COMO SEGUNDO VEHÍCULO DE CASA. ¿QUÉ ME ACONSEJAN?

Santiago Gómez

En casa tenemos un Ford Focus diésel y un Ford Fiesta con 12 años. Vamos a jubilar este último y habíamos pensado comprar un eléctrico, con el que nos moveríamos a diario por Madrid y alrededores. Vivimos a 15 kilómetros del centro. No somos expertos en este tipo de vehículos, pero los encontramos excesivamente caros, por eso nos gustaría que nos aconsejaran. Gracias de antemano.

RESPUESTA

La oferta en lo que a vehículos eléctricos se refiere está creciendo, tanto en cantidad como en calidad. El primer asunto pasa por un punto de recarga en tu domicilio, un 'wallbox' que algunas marcas ofrecen de manera gratuita –la instalación va aparte–. Sería recomendable que su capacidad ronde los 7 kWh para agilizar los tiempos de recarga.

Como segundo coche en casa la autonomía es importante, pero no ya vital. Nos decantaríamos por un vehículo pequeño, urbano, que gozan de un precio y un consumo eléctrico más atractivo para el día a día. Modelos como el Renault Zoe o los nuevos Peugeot e208 u Opel Corsa-e –estos dos últimos comparten toda la tecnología–, ofrecen autonomías y potencias generosas, y resultan muy atractivos y se ajustan a tu perfil. El Zoe ofrece variantes con potencias de 110 y 136 CV, y dispone de un rango de acción entre 300 y 395 kilómetros, depende la batería que porte, que puede ser de 40 o 50 kWh de capacidad. El dúo e-208 y Corsa-e apuesta por una sola versión con 136 CV y batería de 50 kWh, que les brinda una autonomía de 340 kilómetros también en ciclo WLTP.

máticos, o TPMS, que te avisaría en caso de perder aire por un pinchazo. Hay fabricantes que sólo están homologados en marcas como Mercedes, BMW, Mini... otras amplían el aban-

Hay una oferta de modelos compactos más grandes y costosos, pero creemos que para tus necesidades no sería tan atractiva.

Quizás la opción más lógica que vemos pase por el Seat Mii electric, el Skoda Citigo e IV o el Volkswagen e-Up!. Los tres comparten un motor eléctrico de 83 CV y una batería de 36,8 kWh que otorga hasta 260 kilómetros de autonomía. Apenas miden 3,6 metros, tamaño ideal para la ciudad, y homologan cuatro plazas y consumen bastante menos. Además, el precio es mucho



más asumible. Por ejemplo, en el caso del Mii eléctrico, el precio de partida, si le añades descuentos y financiación, se puede quedar por debajo de los 16.000 euros... y sin contemplar las ayudas de la Administración.

nico, siempre que tengan el señalado TPMS. Y siempre hacerse en un taller especializado, porque en ocasiones hay que ajustar sistemas electrónicos, como el ABS o el ESP.

CONSULTAS RÁPIDAS

QUISIERA SABER QUIÉN TIENE PREFERENCIA CUANDO UN VEHÍCULO SE INCORPORA POR UN CARRIL DE ACELERACIÓN EN UNA AUTOPISTA

Las normas reguladoras de la circulación establecen, expresamente, que en las vías dotadas de un carril de aceleración el conductor de un vehículo que pretenda utilizarlo para incorporarse a la calzada deberá cerciorarse, al principio de dicho carril, de que puede hacerlo sin peligro para los demás usuarios que transiten por dicha calzada, teniendo en cuenta la posición, trayectoria y velocidad de éstos, e incluso deteniéndose, en caso necesario. A continuación acelerará hasta alcanzar la velocidad adecuada al final del carril de aceleración para incorporarse a la circulación de la calzada. Por tanto, es evidente que quien tiene preferencia de paso es el vehículo que circula por la vía principal, mientras que el que se incorpora por el carril de aceleración debe ceder el paso, incluso llegar a detenerse si no pudiese pasar en ese momento. Es cierto que también se establece que los conductores que circulen por la vía principal deberán facilitar, en la medida de lo posible, la incorporación del otro vehículo, por ejemplo si hubiese más de un carril, desplazándose al segundo para así facilitar esa incorporación, pero siempre teniendo en cuenta que la preferencia es de quien circula por el principal y que quien se incorpora por el carril de aceleración es quien está obligado a ceder el paso.

En este sentido, una vez más, hay que recordar que las infracciones por no ceder el paso tienen la consideración de graves, lo que podría suponer una multa de 200 euros y la pérdida de 4 puntos.

BUENA PREGUNTA

LA PENA PUEDE SER DE HASTA 5 AÑOS DE PRISIÓN SI SE PONE EN PELIGRO A PERSONAS

He visto una noticia en televisión que contaba que habían localizado a dos vehículos que estaban realizando carreras ilegales. ¿Quisiera saber qué tipo de sanción podrían tener?

RESPUESTA

En primer lugar hay que señalar que algunas acciones al volante pueden ser constitutivas de un delito penal, y en caso de que el responsable fuese absuelto, porque no se dieran todas las características del tipo penal, podrían ser sancionados por la comisión de una infracción administrativa. Así se puede entender el caso planteado, donde los autores podrían ser juzgados como autores de un delito penal por conducir un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y poner en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, pudiendo ser castigados con penas de prisión de 6 meses a 2 años, y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a 1 año y hasta 6.

Si además se acreditase que la conducta era con un manifiesto desprecio por la vida de los demás, el castigo podría aumentar considerablemente con las penas de prisión

de 2 a 5 años, multa de 12 a 24 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de 6 a 10 años.

Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de 1 a 2 años, multa de 6 a 12 meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores de 6 a 10 años.

Pues bien, dicho esto, y como se ha señalado anteriormente, si no se pudiesen acreditar la concurrencia de las características penales del tipo, si los autores finalmente resultasen absueltos, sin duda alguna lo que se les podría imponer es una sanción administrativa por incumplir las normas de circulación que prohíben entablar competiciones de velocidad en las vías públicas o de uso público, salvo que, con carácter excepcional, se hubieran acotado para ello por la autoridad competente.

Por último, señalar, que este tipo de infracciones por realizar competiciones de velocidad en las vías públicas sin autorización, también son calificadas como muy graves y la sanción sería de 500 euros y la pérdida de 6 puntos.



▲ Imagen del rodaje de la película 'Combustión', de 2013, dirigida por Daniel Calparsoro.

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

CONSULTAS RÁPIDAS

UN MALETERO AMPLIO, PERO NO TANTO

Andrés Cortés

Las capacidades de los maleteros son una lucha constante porque los fabricantes no unifican criterios. Algunos ofrecen su capacidad en litros de agua, otros recurren a la homologación VDA –la más utilizada–, otros aprovechan cualquier espacio debajo o por encima para sumar... en fin, un pequeño desastre. En el caso que nos comentas, el nuevo SsangYong Korando ofrece una

capacidad de 551 litros. Si te fijas en el compartimento de carga y en el espacio que ofrece bajo el piso, no los aparenta. El motivo es que el fabricante coreano da el volumen total hasta el techo. La realidad es que si se mide hasta el estor cubremaletero la cifra rondaría los 420 litros.

¿MILD HYBRID O MICROHÍBRIDO?

Julián Cortázar

Es cierto que esos dos términos se usan en ocasiones mal. Digamos

que un sistema microhíbrido es un vehículo que lleve instalado un sencillo sistema start-stop, con parada y arranque automáticos del motor. Cuando nos referimos a un vehículo 'mild hybrid', la tecnología ya es más compleja, porque se trata de un sistema eléctrico que puede ser de 12, 24 o 48V, y que sirve de apoyo al motor térmico, pero sin capacidad de circular de manera eléctrica por sí mismo, como sí lo haría ya un híbrido convencional autorrecargable.

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

MUY PRONTO RESOLVERÁS TUS DUDAS EN www.motor16.com



LEGÁLITAS
DEFENSA DEL
CONDUCTOR

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



LEGALITAS.COM

Skoda Felicia frente a Fiat Punto y Seat Ibiza

La llegada de un nuevo utilitario a la gama de Skoda, ya integrada en el Grupo Volkswagen, nos llevaba a enfrentarlo a dos de los dominadores del segmento.

El presidente de Citroën, Jacques Calvet, visitaba España y, tras una reunión con el presidente del Gobierno, Felipe González, anunciaba una importante inversión en la factoría

de Vigo, no solo para fabricar allí el sustituto del AX, sino otros nuevos modelos. La marca francesa apostaba por sus raíces gallegas.

En el Salón de Amsterdam se podían ver



LA PORTADA

Nº 591

FECHA

14-2-1995

HABLAMOS DE

Tres utilitarios muy racionales, el Skoda Felicia, el Fiat Punto y el Seat Ibiza, se enfrentaban y protagonizaban nuestra portada. Junto a ellos, el no va más de Ford, el nuevo Scorpio, que también poníamos a prueba. Y la información sobre el Salón de Amsterdam y el descubrimiento del Z4, el roadster de BMW.

algunas de las últimas novedades del sector, entre ellas el Mitsubishi Carisma, proyecto conjunto con Volvo y fabricado en Holanda.

El nuevo buque insignia de Ford, el Scorpio, pasaba por nuestras manos para una prueba a fondo en la que valorábamos su equipamiento y confort de marcha.

Novedades de la semana eran el Jeep Cherokee con motor turbodiésel de 115 y

el SsangYong Musso, que conducíamos por primera vez. O el BMW Z4, que descubrimos en fotos espía.

Y la comparativa de tres utilitarios económicos y racionales. El recién llegado Skoda Felicia -1,2 millones y 68 CV- brillaba por precio y acabado; el Fiat Punto -1,6 millones y 75 CV- por habitabilidad y prestaciones- y el Seat Ibiza -1,5 millones y 60 CV- por motor y comportamiento.



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

Citroën Evasion y Peugeot 806, ahora turbodiésel

La moda monovolumen seguía conquistando adeptos a la causa. Y en la nueva gama de PSA, los modelos de Citroën y Peugeot estrenaban su versión turbodiésel, ideal para los viajes.

Para empezar la semana, un descubrimiento, el sucesor del exitoso Peugeot 405 ya estaba listo y nosotros mostrábamos los detalles del 406, un modelo que llegaría con versiones sedán, SW y Coupé y el

sello del genial Pininfarina.

Como novedad, conducíamos por primera vez la renovada gama Ford Escort, con cambios centrados en ofrecer un mayor confort de marcha.

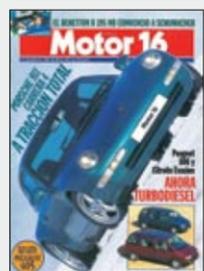


Un mito, como el Porsche 911 estrenaba una versión de tracción total. Este Porsche 911 Carrera 4 demostraba un comportamiento brillante y unas grandes prestaciones. 14 millones de pesetas costaba un modelo de 272 caballos, que alcanzaba los 270 km/h.

Más modestas eran las prestaciones del SsangYong Musso, pero no su capacidad off road. El TT coreano ofrecía por menos de 4

millones un motor de origen Mercedes de 95 caballos y una habitabilidad sorprendente.

De habitabilidad también iban sobrados los monovolumen de PSA. Tanto el Citroën Evasion como el Peugeot 806 eran ideales por su versatilidad como coches familiares. Y ahora, con la versión turbodiésel -92 caballos- redondeaban su atractivo con una destacable economía de uso y gran facilidad de conducción.



LA PORTADA

Nº 592

FECHA

21-2-1995

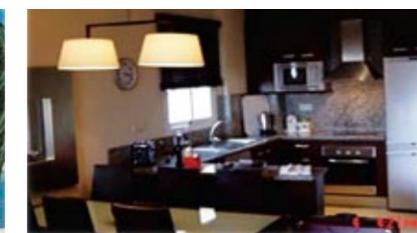
HABLAMOS DE

El espectacular Porsche 911 Carrera 4 dominaba la portada de esta semana lo mismo que dominaba el asfalto gracias a su tracción total que garantizaba la máxima tracción. Junto a él, Citroën Evasion y Peugeot 806 ponían en juego mecánicas turbodiésel para aumentar su atractivo.

Regala ver el mundo

El programa de fidelización de **Intertour7** en su **25 aniversario** abre las puertas de todo el mundo para sus clientes y empleados. Sus más 3.500 Resorts en más de 100 países les daran la oportunidad de que puedan disfrutar de unas vacaciones de ensueño por un **coste fijo** especial único y sorprendente para toda la familia.

¡¡¡Pruébelo gratis!!!
RECIBA YA SU TARJETA de invitado con 1 año para su uso entrando directamente en este enlace:
<https://xurl.es/motor16>
O llámenos al 665625075



PROMOCIÓN ESPECIAL DE AFILIACIÓN ANUAL EXCLUSIVAS PARA EMPRESAS

COSTE PARA EMPRESAS AFILIADAS **DESDE SOLO 199€** POR ALOJAMIENTO EN RESORT DE 7 DIAS Y 7 NOCHES PARA HASTA 6 PERSONAS EN TODO EL MUNDO
EN ESPAÑA Y PORTUGAL CONTAMOS CON MAS DE 200 COMPLEJOS TURÍSTICOS.

PARA VER NUESTROS DESTINOS: www.intertour7.com Y PULSE LA PESTAÑA 'ver destinos'

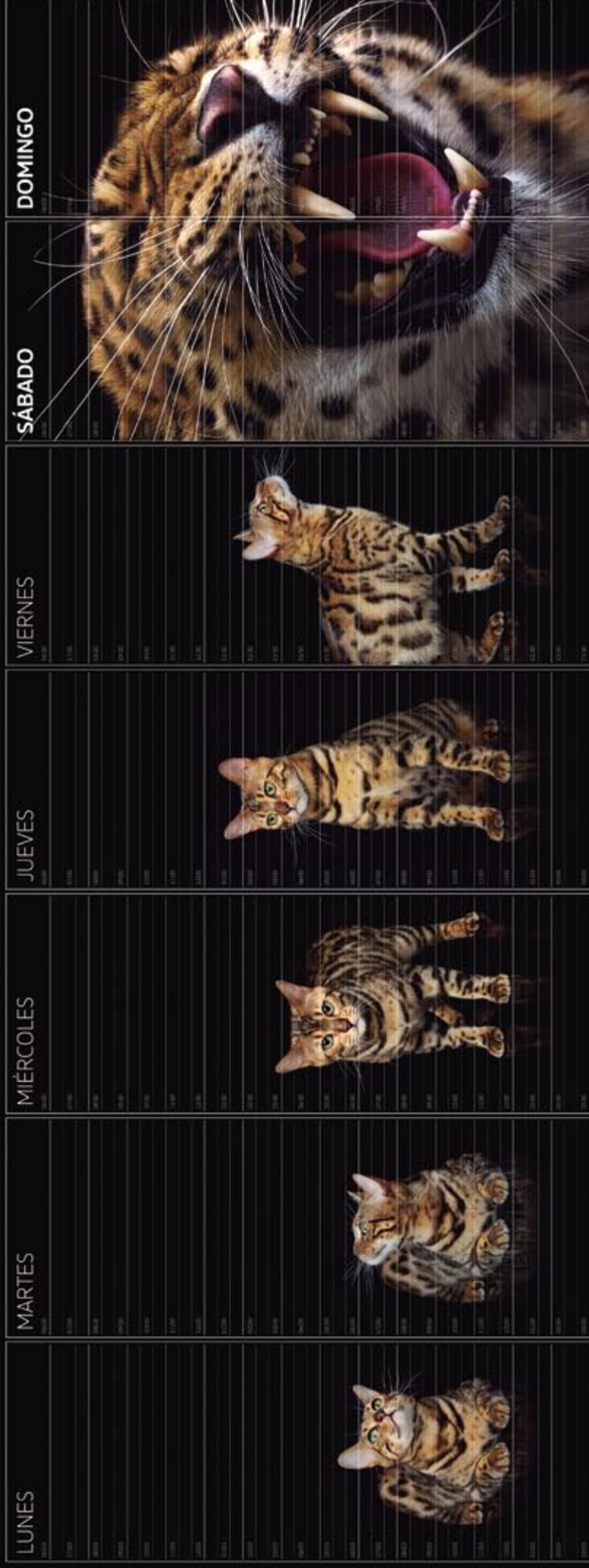
- Muy importante: Todos los usuarios invitados estarán **EXENTOS** de la obligación de consumos mínimos en nuestros complejos.
- La mayoría de los alojamientos disponen de cocina completa.
- Dispondrán de restaurantes con menús de socios desde solo 8€ por persona.
- Solo tendrán que abonar las tasas mínimas pactadas, desde 199€ por semana y apartamento elegido a nivel mundial para hasta seis personas, con descuentos de hasta un 80% de su valor real.
- Contarán con acceso a todas las instalaciones, actividades y servicios

- gratuitos para el disfrute de toda la familia según complejos: deportes acuáticos, piscinas climatizadas, gimnasio, tenis, hípica, golf, deportes de montaña, senderismo, rutas turísticas, deportes de mesa, barbacoas, karaoke, club infantil, tiendas, restaurantes, supermercados, y mucho más...
- Regalo muy emocional para los que lo reciben y que siempre agradecerán.
- Tarjetas con hasta 1 año de caducidad para realizar sus reservas.
- Regalo de muy alto valor añadido percibido y con bajo coste real para su empresa.
- Posibilidad de exclusiva para su ciudad y sector.



INFÓRMESE TAMBIÉN DE LA POSIBILIDAD DE EXCLUSIVA PARA SU CIUDAD Y SECTOR





Volkswagen GTE. Híbridos enchufables

Eléctrico si lo necesitas. GTE si te apetece.

- Hasta 57 km de autonomía eléctrica
- Motor eléctrico de hasta 85 kW (115 CV)
- Más de 200 CV de potencia combinada
- Motor gasolina de hasta 115 kW (160 CV)

Gama GTE: Consumo gasolina combinado (l/100km): de 1,3 a 2.
Emisiones CO₂ WLTP (NEDC): de 29 (34) a 45 (45).
Eléctrico consumo combinado kWh/100 km: de 13,6 a 16,7.

